
Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2020

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

Toscana Aeroporti S.p.a.

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

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

P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

Sommario

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO	4
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI.....	5
3. CORPORATE GOVERNANCE	6
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	7
5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	9
6. HIGHLIGHTS	10
7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	12
7.1 Iniziative operative del Gruppo TA in risposta al Covid-19	12
8. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	14
8.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	16
8.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	18
9. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2020	19
10. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	21
10.1 Conto Economico Consolidato	21
10.2 Sintesi degli impatti dell'epidemia Covid-19 sul Conto Economico	26
10.3 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	27
10.4 Analisi dei flussi finanziari.....	28
10.5 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	30
11. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	31
12. LE RISORSE UMANE	32
13. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	33
14. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI	36
14.1 Parcheggio Peretola S.r.l.	36
14.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	36
14.3 Jet Fuel Co. S.r.l.....	37
14.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.....	38
14.5 Vola S.r.l.....	39
15. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO	39

16. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2020.....	45
17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE	46
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO SCHEMI AL 30.06.2020.....	48
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2020	53
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2020.....	93
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO.....	97
RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA PWC	98

Signori azionisti,

La Relazione Finanziaria Semestrale consolidata al 30 giugno 2020 (di seguito anche **“Relazione Semestrale”**), approvata dal Consiglio di Amministrazione del 4 agosto 2020, 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 2020** 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 2020 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 2019

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

I dati contabili al 30 giugno 2020 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggio Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH), Jet Fuel Co. S.r.l., e Vola S.r.l. consolidate con il metodo integrale.

L'attività di revisione contabile limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 è effettuata dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo dei soggetti che alla data del 3 agosto 2020 partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche **“TA”** o la **“Capogruppo”**) rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



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

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

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

Patti parasociali

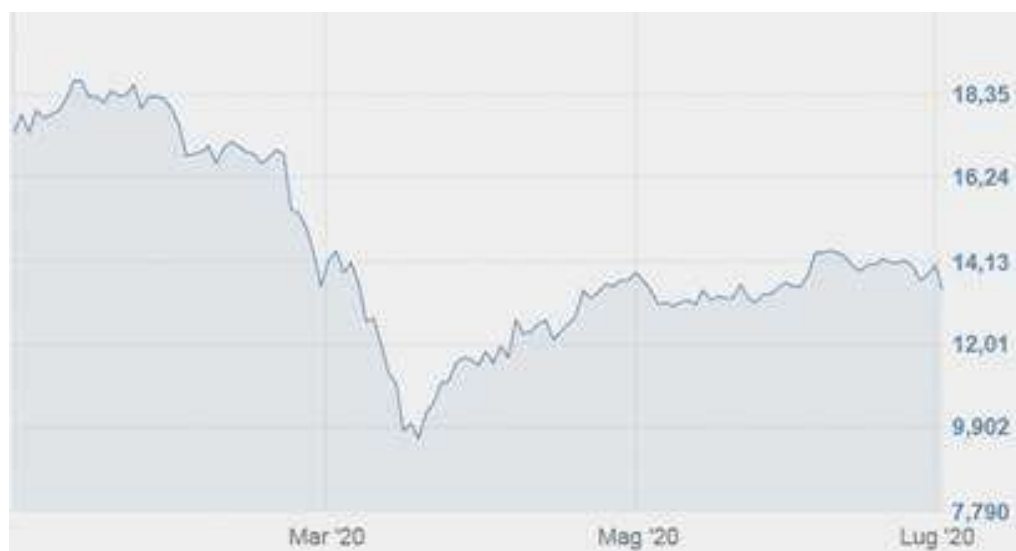
Si ricorda che il patto parasociale sottoscritto tra Corporación America Italia S.p.A. e SO.G.IM. S.p.A. ha cessato ogni suo effetto in data 15 aprile 2020 per scadenza del termine di durata. Tale patto era stato sottoscritto inizialmente in data 16 aprile 2014, modificato e integrato in data 13 maggio 2015, rinnovato in data 10 aprile 2017, ed aveva a oggetto complessivamente n. 12.669.561 azioni ordinarie di TA, corrispondenti al 68,072% del capitale sociale e dei diritti di voto (di cui n. 11.592.159 azioni ordinarie, rappresentative del 62,283% del capitale sociale e dei diritti di voto, di titolarità di CAI e n. 1.077.402 azioni ordinarie, rappresentative del 5,789% del capitale sociale e dei diritti di voto, di titolarità di SO.G.IM. S.p.A.).

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 30 giugno 2020 il prezzo di riferimento del titolo era pari a 14,0 euro per azione per una corrispondente capitalizzazione pari a 260,6 milioni di euro.

Di seguito l'andamento del titolo TYA nel primo semestre 2020 e il confronto con il FTSE MIB:



Il prezzo del titolo Toscana Aeroporti nel corso del primo semestre 2020 è stato contraddistinto da una fase discendente a partire dalla seconda metà di febbraio in concomitanza con il primo Decreto del Presidente del Consiglio (DPCM) relativo alle misure restrittive e alla limitazioni agli spostamenti in Italia per il contenimento della diffusione del Covid-19. Il 18 marzo 2020 il titolo TYA ha raggiunto il suo minimo storico dalla data di costituzione della Società pari a 9,6 euro per azione.

In seguito è iniziato un graduale recupero sul prezzo che ha raggiunto i 14 euro per azione alla data del 30 giugno 2020.

3. CORPORATE GOVERNANCE

La Società ha in essere un modello di Corporate Governance che recepisce quanto previsto dal Codice di Autodisciplina per le società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A., in linea con le raccomandazioni formulate da Consob e con le "best practice" in ambito

internazionale. Sono da tempo operativi il "Comitato Controllo e Rischi" ed il "Comitato Nomine e Remunerazioni".

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

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

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

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

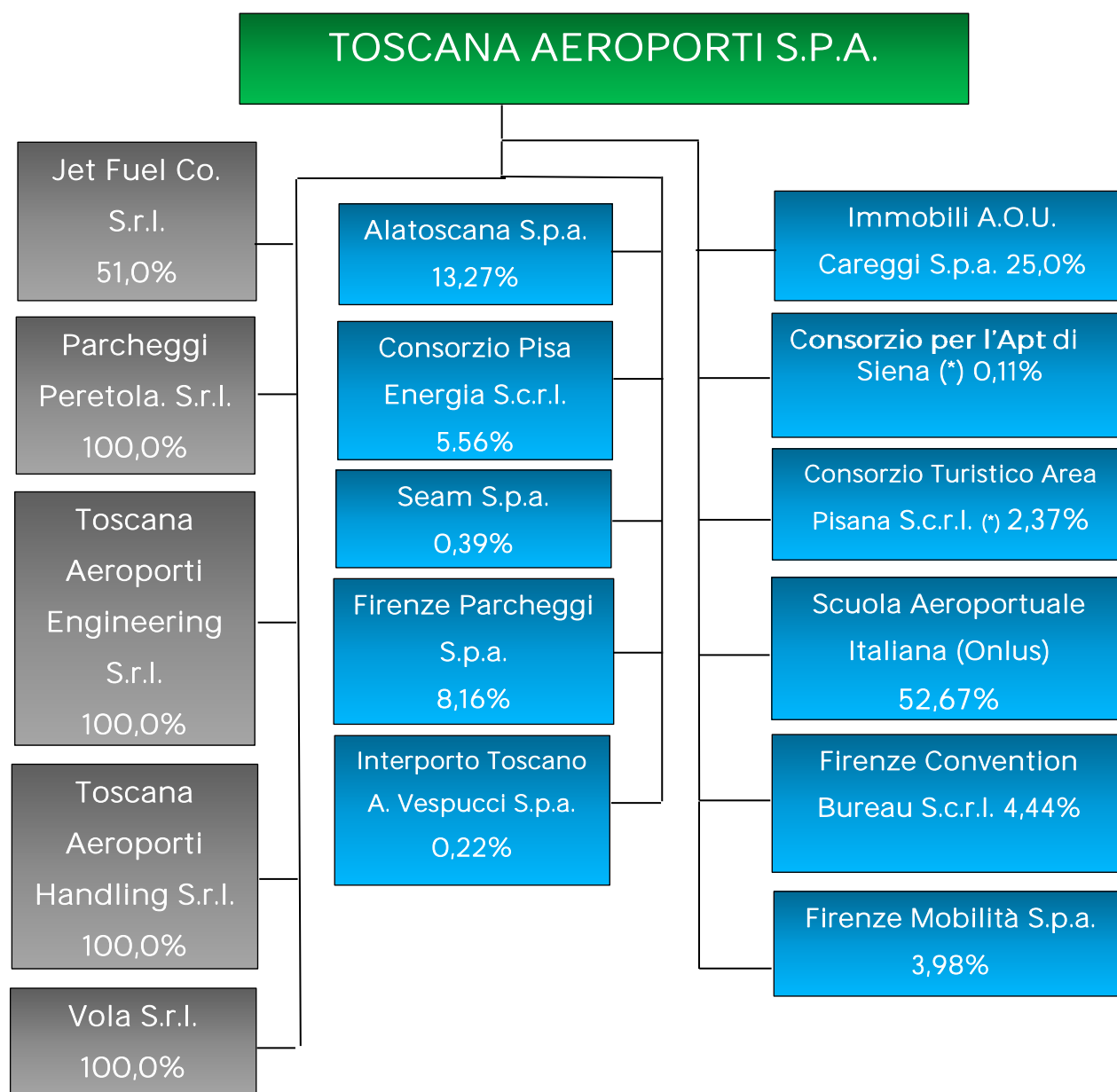
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.a., in breve "TA".


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


Codice Fiscale: 00403110505.


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

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



 **Società Capogruppo** - Toscana Aeroporti (di seguito TA).

 **Società Controllate** - Jet Fuel Co. S.r.l. (di seguito Jet Fuel), Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l., Vola S.r.l.. Ai fini del consolidamento, si segnala che Toscana Aeroporti detiene in Jet Fuel il 33,33% dei diritti amministrativi e patrimoniali ed il 51% dei diritti di voto. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo sulle società controllate. Si segnala inoltre che Vola S.r.l. al 30 giugno 2020 non è operativa.

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

Consolidamento Integrale¹

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.710	108.471	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	550	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	3.154	100,00
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	750	(90)	100,00
Vola S.r.l.	Firenze	200	(46)	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	345	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto²

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

5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI
 Roberto NALDI³
 Pierfrancesco PACINI
 Stefano BOTTAI⁴
 Vittorio FANTI
 Cecilia CARRIQUIRY⁵
 Elisabetta FABRI
 Giovanni Battista BONADIO
 Anna GIRELLO
 Niccolò MANETTI
 Iacopo MAZZEI
 Saverio PANERAI
 Ana Cristina SCHIRINIAN
 Silvia BOCCI
 Giorgio DE LORENZI

Carica ricoperta

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

Collegio Sindacale

Michele MOLINO⁶
 Silvia BRESCIANI

Carica ricoperta

Presidente
 Sindaco effettivo

¹ Dati al 30 giugno 2020.

² Dati al 31 dicembre 2019.

³ A far data dal 29 maggio 2020

⁴ A far data dal 29 maggio 2020

⁵ A far data dal 29 maggio 2020

⁶ A far data dall'11 giugno 2020

Roberto GIACINTI
Antonio MARTINI
Raffaella FANTINI¹

Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI²

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 GIALLETTI³

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

6. HIGHLIGHTS

Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2020	<p>Ricavi pari a 23.533 migliaia di euro, in calo di 34.846 migliaia di euro (-59,7%) rispetto a 58.379 migliaia di euro del Gruppo TA al 30 giugno 2019.</p> <p>Ricavi operativi pari a 19.486 migliaia di euro, in calo di 34.597 migliaia di euro (-64,0%) rispetto a 54.083 migliaia di euro del Gruppo TA al 30 giugno 2019.</p> <p>M.O.L. negativo per 5.396 migliaia di euro, in diminuzione di 21.021 migliaia di euro (-134,5%) rispetto a 15.625 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2019.</p> <p>Risultato Operativo negativo per 11.693 migliaia di euro, in calo di 20.548 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 8.855 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2019.</p> <p>Risultato ante imposte negativo per 12.293 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 8.089 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2019.</p> <p>Risultato netto di periodo del Gruppo pari ad una perdita di 8.900 migliaia di euro contro un utile di periodo di Gruppo di 5.282 migliaia di euro del primo semestre 2019.</p> <p>Indebitamento Netto⁴ pari a 55.576 migliaia di euro al 30 giugno 2020, rispetto a 33.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (+68%) ed a 56.571 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (-1,8%).</p>
--	--

¹ A far data dall'11 giugno 2020.

² Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

³ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.

⁴ Comprende passività finanziarie per diritti d'uso pari a complessivi 4,5 milioni di euro.

Investimenti al 30 giugno 2020	<p>Al 30 giugno 2020 sono stati effettuati investimenti per complessivi 4.139 migliaia di euro, di cui 172 migliaia di euro per l'acquisto di beni strumentali (autoveicoli, impianti e macchinari operativi); 3.750 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali tra cui 759 migliaia di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze; per 752 migliaia di euro il sistema di adeguamenti BHS e nastri bagagli; per 707 migliaia di euro il sistema di trattamento ed accumulo delle acque di prima pioggia; per 367 mila euro gli impianti fissi GPU sottobordo; per 253 mila euro la pensilina per i mezzi de-icing e per 302 mila euro l'ampliamento del terminal passeggeri di Pisa (fase 1).</p>
Il traffico	<p>A causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dalla fine di febbraio e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dal Governo, complessivamente nei primi sei mesi del 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato poco più di 1 milione di passeggeri, registrando un calo del 72,8% nella componente passeggeri, del -64,2% nella componente movimenti, del -64,9% nella componente tonnellaggio e del +0,3% nella componente merce e posta rispetto ai primi sei mesi 2019.</p> <p>Nel periodo gennaio-giugno, a causa della pandemia, sono stati cancellati complessivamente sui due scali circa 15.000 voli.</p> <p>Toscana Aeroporti stima una perdita nel primo semestre legata al Covid-19 di circa 3 milioni di passeggeri (di cui circa 1,9 mln su Pisa e 1,1 mln su Firenze).</p>
Evoluzione della gestione	<p>L'esercizio 2020 vedrà gli effetti dell'epidemia Coronavirus sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale.</p> <p>Considerata la continua evoluzione del fenomeno, visti i risultati negativi del primo semestre dovuti alle limitazioni dei servizi aeroportuali e alle cancellazioni riscontrate da marzo 2020, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 si prevede sia fortemente negativo, nonostante la graduale ripresa dell'operatività.</p> <p>Toscana Aeroporti, forte della spiccata resilienza dimostrata nei suoi cinque anni di vita, ha intrapreso e continuerà ad implementare tutte le azioni possibili a tutela dei margini del Gruppo, variabilizzando per quanto possibile i propri costi in funzione dell'andamento del traffico e tenendo anche conto delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus nonché degli interventi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, confidando nella possibilità che nei prossimi mesi si possa proseguire il percorso di ripresa.</p>

7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

Gli effetti della pandemia conseguente alla diffusione del virus SARS-CoV-2 (di seguito anche "Covid-19" o "Coronavirus"), in rallentamento in Europa ma che sta colpendo con maggiore intensità gli Stati Uniti e i paesi emergenti, **pesano sull'economia globale** in cui alla contrazione nel primo trimestre del 2020 se ne è aggiunta una maggiormente accentuata nel secondo trimestre dell'anno. Tuttavia nelle ultime settimane si registrano per l'economia mondiale i primi segnali di ripresa dell'attività produttiva legati soprattutto alla fine del lock-down. Ciò nonostante, le misure restrittive poste in essere per gli spostamenti internazionali hanno causato e stanno causando tutt'ora effetti particolarmente negativi per il turismo e il trasporto aereo.

In Italia il PIL ha registrato un calo del 5,3 per cento nel primo trimestre del 2020, trend confermato anche **nel secondo trimestre**. Tale tendenza è dovuta all'andamento molto sfavorevole registrato soprattutto nel mese di aprile in cui sono stati toccati i livelli minimi in tutti i principali comparti economici.

ACI Europe ha riferito che il traffico passeggeri europeo è diminuito del 93% nel mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2019 con un miglioramento marginale rispetto al mese di maggio 2020 (-98%). **Inoltre, a seguito degli sviluppi dell'attuale situazione epidemiologica globale**, la stessa ACI EUROPE prevede un pieno recupero del traffico passeggeri ai livelli del 2019 per il 2024 (anziché il 2023 così come previsto nella precedente previsione di maggio 2020).

Il traffico aereo negli aeroporti italiani, secondo i dati diramati da Assaeroporti, con 27 milioni di passeggeri ha subito una contrazione del 69,9% nei primi 6 mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. In diminuzione sia i movimenti aerei (-60%) che il settore cargo (-27,4%).

7.1 Iniziative operative del Gruppo TA in risposta al Covid-19

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

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

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

- per evitare l'affollamento sugli autobus durante l'imbarco, è stato deciso di lasciare il passeggero a piedi per raggiungere l'aeromobile quando possibile. A questo proposito, TA ha allestito un nuovo gate d'imbarco all'aeroporto di Firenze per aumentare lo spazio disponibile per la gestione delle operazioni di imbarco e consentire l'imbarco con tale modalità;

- per il mantenimento delle distanze sociali è stato allestito un banco di imbarco collegato ad una vasta area di pre-imbarco nella zona dove si trovavano le sedute per i passeggeri in attesa di salire a bordo;
- l'**airport triage** si aggiunge a tutte quelle misure fornite dagli organismi competenti per ridurre il rischio di contagio Covid-19 e comprende una serie di azioni per garantire la massima sicurezza della salute dei passeggeri. In particolare, **è stata creata un'area di "trriage aeroportuale"** pre-screening all'ingresso del terminal in cui sono state attivate ulteriori misure (misurazione temperatura per i passeggeri in partenza e all'arrivo), oltre alle attività già prescritte ENAC. L'area del "trriage aeroportuale" pre-screening è operativa all'aeroporto di Firenze dal 5 giugno 2020 ed è stata attivata all'aeroporto di Pisa il 23 giugno 2020;
- solo i passeggeri in possesso di una carta d'imbarco valida possono accedere al terminal (ad eccezione dei passeggeri a mobilità ridotta e dei minori che possono essere accompagnati da una persona, tuttavia, sempre soggetti al controllo sanitario);
- un adesivo di controllo viene consegnato al passeggero dal personale di controllo solo dopo aver superato tutte le procedure di preselezione (controllo della temperatura, passaggio sotto l'arco di sanificazione e questionario sintomatologico) e viene richiesto da un operatore aggiuntivo situato all'ingresso del terminal per essere ammesso all'interno;
- tutte le persone che accedono al terminal attraversano gli archi di sanificazione che, spruzzando liquido igienizzante ipoallergenico, garantiscono un livello più elevato di sicurezza per passeggeri e operatori aeroportuali. Gli archi, dotati di un termo-scanner, consentono anche la misurazione della temperatura corporea durante il passaggio;
- i passeggeri possono richiedere un test sierologico nel triage aeroportuale che consenta di verificare la presenza di anticorpi IgG e/o IgM verso il virus. Ove necessario (casi di test sierologici positivi) all'interno del triage è stata allestita un'area "Covid-19" dedicata per isolare i casi sospetti e dove è possibile eseguire il tampone laringofaringeo. La possibilità di eseguire il test sierologico è stata estesa anche agli operatori aeroportuali e ai dipendenti del gruppo Toscana Aeroporti, che possono periodicamente sostenere il test con l'obiettivo di garantire il massimo livello di sicurezza sanitaria all'interno dell'aeroporto;
- per i passeggeri in arrivo da paesi per i quali è previsto l'isolamento volontario e la quarantena dai decreti ministeriali, è stato organizzato un servizio di trasporto mediante auto speciali appositamente attrezzate. Questo servizio ha effettivamente evitato l'uso del trasporto pubblico e limitato i contatti con terzi, riducendo così il potenziale rischio di contagio;
- un questionario sintomatologico viene proposto a tutti i passeggeri in partenza in forma anonima che fornisce, oltre alle informazioni minime relative al viaggio (compagnia, destinazione, residente o meno in Italia), 6 brevi domande per comprendere lo stato di salute e acquisire informazioni anamnestiche. Inoltre il personale sanitario che esegue questa importante fase di screening, consiglia il test sierologico in casi ritenuti a rischio.
- è stato messo in operatività, **sia presso il terminal passeggeri dell'aeroporto di Firenze** che presso quello di Pisa, un robot che esegue alcune operazioni di sanificazione in totale autonomia. Il robot rilascia nell'aria un liquido igienizzante e, durante le ore di chiusura dell'aeroporto, può disinfettare aree specifiche del terminal più critiche grazie alle speciali luci UV.

8. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel primo semestre poco più di 1 milione di passeggeri, registrando un calo del 72,8%.

I dati dei primi sei mesi sono influenzati dagli effetti derivanti dalla pandemia mondiale Covid-19 che ha portato:

- alla chiusura dello scalo di Firenze dal 14 marzo al 3 maggio (DM 112 del 12 marzo 2020) che ha visto limitate le operazioni sul Vespucci ad attività di voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie;
- al quasi totale annullamento delle operazioni su Pisa. Sono stati operati infatti nel periodo 14 marzo-fine maggio soltanto 1 volo Alitalia per Roma Fiumicino e i voli cargo del courier DHL. Si ricorda inoltre la presenza di 16 voli charter all cargo per il trasporto di materiale sanitario a causa dell'emergenza Covid-19 per un totale di circa 425 tons di merce.

Per entrambi gli scali le operazioni commerciali sono in ripresa da fine maggio con i primi voli in continuità territoriale verso l'Isola d'Elba ad opera di Silver Air.

Su Firenze assistiamo sin dai primi di giugno alla ripresa dei voli commerciali dei principali vettori sullo scalo, mentre su Pisa tale ripresa è avvenuta a partire dalla seconda metà di giugno.

Come si evince dalla tabella sottostante il traffico di Toscana Aeroporti è stato nel primo semestre 2020, un traffico a due velocità.

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2020					
Scalo	Mese	2020	2019	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
TA	gen	480.816	460.725	20.091	4,4%
TA	feb	434.023	430.132	3.891	0,9%
TOT Gennaio-Febbraio		914.839	890.857	23.982	2,7%
TA	mar	90.813	532.312	-441.499	-82,9%
TOT I° Trimestre		1.005.652	1.423.169	-417.517	-29,3%
TA	apr	592	737.981	-737.389	-99,9%
TA	mag	1.441	785.782	-784.341	-99,8%
TA	giu	21.549	841.983	-820.434	-97,4%
TOT II° Trimestre		23.582	2.365.746	-2.342.164	-99,0%
TOT Gennaio-Giugno		1.029.234	3.788.915	-2.759.681	-72,8%

Nel bimestre gennaio-febbraio gli aeroporti toscani sono cresciuti rispetto al 2019, consuntivando progressivamente un +2,7% rispetto al medesimo periodo 2019.

Tale risultato positivo è stato poi completamente assorbito dalla sospensione e cancellazione delle attività che hanno portato alla chiusura del primo trimestre ad un calo del -29,3%.

Il secondo trimestre, in pieno effetto Covid-19, registra una variazione negativa del -99%.

Nel primo semestre 2020 gli aeroporti toscani consuntivano pertanto un -72,8% rispetto al medesimo periodo 2019 pari a -2.759.681 passeggeri trasportati.

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2020 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il medesimo periodo 2019.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Passeggeri commerciali	1.026.130	3.778.714	-2.752.584	-72,8%
Nazionali (Linea + Charter)	296.049	866.664	-570.615	-65,8%
Internazionali (Linea + Charter)	730.081	2.912.050	-2.181.969	-74,9%
Passeggeri Aviazione Generale	3.104	10.201	-7.097	-69,6%
TOTALE PASSEGGERI	1.029.234	3.788.915	-2.759.681	-72,8%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Movimenti Commerciali	10.967	31.240	-20.273	-64,9%
Nazionali (Linea + Charter)	3.063	6.857	-3.794	-55,3%
Internazionali (Linea + Charter)	7.087	23.615	-16.528	-70,0%
Cargo	817	768	49	6,4%
Movimenti Aviazione Generale	2.132	5.356	-3.224	-60,2%
TOTALE MOVIMENTI	13.099	36.596	-23.497	-64,2%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Tonnellaggio Commerciale	681.847	1.937.304	-1.255.457	-64,8%
Nazionali (Linea + Charter)	180.387	410.272	-229.885	-56,0%
Internazionali (Linea + Charter)	435.258	1.469.424	-1.034.166	-70,4%
Cargo	66.202	57.608	8.594	14,9%
Tonnellaggio Aviazione Generale	24.162	76.128	-51.966	-68,3%
TOTALE TONNELLAGGIO	706.009	2.013.432	-1.307.423	-64,9%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Merce via aerea (Kg)	6.000.652	6.232.611	-231.959	-3,7%
Merce via superficie (Kg)	504.158	234.665	269.493	114,8%
Posta (Kg)	12.074	28.501	-16.427	-57,6%
TOTALE MERCE E POSTA	6.516.884	6.495.777	21.107	0,3%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	1.094.403	3.853.873	-2.759.470	-71,6%

Toscana Aeroporti stima che nel periodo siano stati cancellati circa 22.500 movimenti per una perdita di quasi 3 milioni di passeggeri.

L'impatto dell'emergenza Coronavirus ha effetti sull'intero sistema aeroportuale Italiano. Di seguito l'andamento degli aeroporti italiani che registrano un calo medio del 69,9% nei primi sei mesi del 2020.

Gennaio-Giugno 2020			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Milano (sistema)	7.433.526	-68,2
	Roma (sistema)	7.267.409	-69,0
	Venezia (Sistema)	1.838.205	-73,5
1	Bologna	1.435.257	-67,7
2	Catania	1.388.638	-70,2
3	Napoli	1.380.844	-72,1
4	Palermo	983.416	-69,2
5	Bari	781.283	-68,8
6	Torino	741.537	-63,2
7	Pisa	631.458	-74,2
8	Cagliari	620.322	-69,3
9	Verona	451.705	-71,7
10	Firenze	397.776	-70,3
11	Lamezia Terme	362.783	-72,0
12	Brindisi	345.505	-71,3
13	Genova	176.342	-73,7
14	Alghero	172.745	-69,0
15	Trieste	106.917	-71,1
	TOTALI	27.012.721	-69,9
Sistema Aeroportuale Toscano		1.029.234	-72,8

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Passeggeri commerciali	629.855	2.445.491	-1.815.636	-74,2%
Nazionali (Linea + Charter)	237.828	682.249	-444.421	-65,1%
Internazionali (Linea + Charter)	392.027	1.763.242	-1.371.215	-77,8%
Passeggeri Aviazione Generale	1.603	4.068	-2.465	-60,6%
TOTALE PASSEGGERI	631.458	2.449.559	-1.818.101	-74,2%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Movimenti Commerciali	6.031	17.587	-11.556	-65,7%
Nazionali (Linea + Charter)	2.241	4.981	-2.740	-55,0%
Internazionali (Linea + Charter)	2.973	11.838	-8.865	-74,9%
Cargo	817	768	49	6,4%
Movimenti Aviazione Generale	891	1.992	-1.101	-55,3%
TOTALE MOVIMENTI	6.922	19.579	-12.657	-64,6%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Tonnellaggio Commerciale	402.980	1.174.411	-771.431	-65,7%
Nazionali (Linea + Charter)	133.858	300.604	-166.746	-55,5%
Internazionali (Linea + Charter)	202.920	816.199	-613.279	-75,1%
Cargo	66.202	57.608	8.594	14,9%
Tonnellaggio Aviazione Generale	12.729	33.227	-20.498	-61,7%
TOTALE TONNELLAGGIO	415.709	1.207.638	-791.929	-65,58%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Merce via aerea (Kg)	5.994.872	6.198.597	-203.725	-3,3%
Merce via superficie (Kg)	96.163	150.254	-54.091	-36,0%
Posta (Kg)	12.069	28.501	-16.432	-57,7%
TOTALE MERCE E POSTA	6.103.104	6.377.352	-274.248	-4,3%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	692.489	2.513.333	-1.820.843	-72,4%

Nel periodo gennaio-giugno 2020 sono transitati dall'aeroporto di Pisa 631.458 passeggeri, -74,2% rispetto al medesimo periodo 2019 con una riduzione di circa 1,8 milioni di passeggeri.

Di seguito si riporta il traffico mensilizzato dell'aeroporto di Pisa:

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2020					
Scalo	Mese	2020	2019	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
PSA	gen	295.676	288.569	7.107	2,5%
PSA	feb	265.782	275.797	-10.015	-3,6%
TOT Gennaio-Febbraio		561.458	564.366	-2.908	-0,5%
PSA	mar	58.023	329.614	-271.591	-82,4%
TOT Gennaio-Marzo		619.481	893.980	-274.499	-30,7%
PSA	apr	592	485.081	-484.489	-99,9%
PSA	mag	1.382	515.094	-513.712	-99,7%
PSA	giu	10.003	555.404	-545.401	-98,2%
TOT Aprile-Giugno		11.977	1.555.579	-1.543.602	-99,2%
TOT Gennaio-Giugno		631.458	2.449.559	-1.818.101	-74,2%

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

Di seguito vettori e destinazioni operate sul Galilei:

- **Alitalia:** la compagnia di bandiera ha operato per tutto il periodo di lockdown l'unico volo commerciale passeggeri dall'aeroporto di Pisa su Roma Fiumicino proseguendo anche per tutto il mese di giugno.
- **SilverAir:** la compagnia ceca che effettua i collegamenti in continuità territoriale con l'isola d'Elba ha ripreso le operazioni dal 29 maggio.
- **Transavia:** la low cost olandese torna ad operare dal 18 giugno 4 frequenze settimanali per Amsterdam.
- **Ryanair:** la compagnia irlandese opera a partire dal 21 giugno i voli nazionali per Bari (2 voli settimanali), Catania (3 voli settimanali) e Palermo (2 voli settimanali).
- **Wizzair:** il vettore torna ad operare dal 23 giugno 3 frequenze settimanali su Bucarest Otopeni ed opera la nuova destinazione Tirana (3 voli settimanali).
- **Albawings:** dal 23 giugno riprendono i collegamenti da/per Tirana

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 2020 sono stati 18 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il 62,0% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei, mentre quello domestico il 38,0%.

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

I dati sono ovviamente influenzati dall'effetto Coronavirus.

Traffico pax di linea	2020	2019	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	236.863	677.595	-440.732	-65,0%	38,0%
Gran Bretagna	81.789	487.445	-405.656	-83,2%	13,1%
Spagna	80.723	248.325	-167.602	-67,5%	13,0%
Francia	31.876	129.590	-97.714	-75,4%	5,1%
Belgio	27.437	88.447	-61.010	-69,0%	4,4%
Albania	21.385	76.791	-55.406	-72,2%	3,4%
Germania	20.451	165.429	-144.978	-87,6%	3,3%
Russia	19.857	64.401	-44.544	-69,2%	3,2%
Olanda	19.482	124.123	-104.641	-84,3%	3,1%
Marocco	14.310	36.559	-22.249	-60,9%	2,30%
Romania	13.036	20.357	-7.321	-36,0%	2,09%
Qatar	11.941	32.501	-20.560	-63,3%	1,92%
Portogallo	9.389	27.151	-17.762	-65,4%	1,51%
Repubblica Ceca	8.722	26.588	-17.866	-67,2%	1,40%
Irlanda	6.815	28.712	-21.897	-76,3%	1,09%
Ungheria	6.750	22.397	-15.647	-69,9%	1,08%
Malta	5.881	22.073	-16.192	-73,4%	0,9%
Polonia	5.745	42.628	-36.883	-86,5%	0,92%
Austria	68	17.473	-17.405	-99,6%	0,01%
Finlandia		4.467	-4.467	-100,0%	0,00%
Danimarca		21.013	-21.013	-100,0%	0,00%
Norvegia		14.751	-14.751	-100,0%	0,00%
Svezia		28.412	-28.412	-100,0%	0,00%
Grecia		4.888	-4.888	-100,0%	0,00%
Turchia		8.513	-8.513	-100,0%	0,00%
TOTALE	622.520	2.420.629	-1.798.109	-74,3%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo ha solo parzialmente risentito della presenza del virus. Se Fedex ha infatti cancellato le operazioni sullo scalo, riprese con regolarità dal 22 giugno 2020, DHL ha mantenuto invece la propria operatività, riducendo al minimo le cancellazioni, avvenute solo su maggio. In aggiunta si ricorda la presenza dei voli charter all cargo per il trasporto di materiale sanitario derivante dall'emergenza. Nel primo semestre 2020 il traffico cargo ha registrato un calo del 4,3%.

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Passeggeri commerciali	396.275	1.333.223	-936.948	-70,3%
Nazionali (Linea + Charter)	58.221	184.415	-126.194	-68,4%
Internazionali (Linea + Charter)	338.054	1.148.808	-810.754	-70,6%
Passeggeri Aviazione Generale	1.501	6.133	-4.632	-75,5%
TOTALE PASSEGGERI	397.776	1.339.356	-941.580	-70,3%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Movimenti Commerciali	4.936	13.653	-8.717	-63,8%
Nazionali (Linea + Charter)	822	1.876	-1.054	-56,2%
Internazionali (Linea + Charter)	4.114	11.777	-7.663	-65,1%
Movimenti Aviazione Generale	1.241	3.364	-2.123	-63,1%
TOTALE MOVIMENTI	6.177	17.017	-10.840	-63,7%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Tonnellaggio Commerciale	278.867	762.893	-484.026	-63,4%
Nazionali (Linea + Charter)	46.529	109.668	-63.139	-57,6%
Internazionali (Linea + Charter)	232.338	653.225	-420.887	-64,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	11.433	42.901	-31.468	-73,4%
TOTALE TONNELLAGGIO	290.300	805.794	-515.494	-63,97%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Merce via aerea (Kg)	5.780	34.014	-28.234	-83,0%
Merce via superficie (Kg)	407.995	84.411	323.584	383,3%
Posta (Kg)	5	0	5	100,0%
TOTALE MERCE E POSTA	413.780	118.425	295.355	249,4%
	Progr. al 30.06.20	Progr. al 30.06.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	401.914	1.340.540	-938.626	-70,0%

Il prospetto sopra esposto riporta l'andamento del traffico del periodo gennaio-giugno 2020 con il relativo confronto sul 2019, suddiviso nelle sue diverse componenti, con una riduzione di circa 940 mila passeggeri.

Di seguito si riporta il traffico mensilizzato dell'aeroporto di Firenze.

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2020					
Scalo	Mese	2020	2019	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
FLR	gen	185.140	172.156	12.984	7,5%
FLR	feb	168.241	154.335	13.906	9,0%
TOT Gennaio-Febbraio		353.381	326.491	26.890	8,2%
FLR	mar	32.790	202.698	-169.908	-83,8%
TOT Gennaio-Marzo		386.171	529.189	-143.018	-27,0%
FLR	apr	0	252.900	-252.900	-100,0%
FLR	mag	59	270.688	-270.629	-100,0%
FLR	giu	11.546	286.579	-275.033	-96,0%
TOT Aprile-Giugno		11.605	810.167	-798.562	-98,6%
TOT Gennaio-Giugno		397.776	1.339.356	-941.580	-70,3%

Come sopra già evidenziato, da fine maggio si assiste alla ripresa dei voli sullo scalo di Firenze. Di seguito le destinazioni operate sul Vespucci:

- **SilverAir:** la compagnia ceca che effettua i collegamenti in continuità territoriale con l'isola d'Elba ha ripreso le operazioni dal 26 maggio.
- **KLM:** dal 1° giugno il vettore olandese torna operativo con un volo giornaliero per Amsterdam.
- **AirFrance:** il vettore torna ad operare dal 4 giugno il collegamento con Parigi Charles de Gaulle incrementando le operazioni fino a raggiungere il volo giornaliero.

- **AirDolomiti:** inizia ad operare le nuove destinazioni nazionali: Catania e Palermo (dal 5 giugno 4 frequenze settimanali), Bari e Cagliari (3 frequenze settimanali dal 19 giugno); la compagnia italiana oltre a riprendere le operazioni su Monaco con 3 frequenze settimanali dal 15 giugno.
- **LuxAir:** nuovo vettore e nuovo collegamento per l'aeroporto di Firenze da/per Lussemburgo (2 frequenze settimanali).
- **Swiss:** dal 18 giugno torna operativa con due voli settimanali per Zurigo.
- **Albawings:** torna operativa con due voli settimanali per Tirana dal 22 giugno.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

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

Il mercato internazionale rappresenta il 85,4% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 14,6%.

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

I dati sono ovviamente influenzati dall'effetto Coronavirus.

Traffico pax di linea	2020	2019	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	89.184	281.159	-191.975	-68,3%	22,5%
Germania	65.952	250.893	-184.941	-73,7%	16,7%
Italia	57.995	184.196	-126.201	-68,5%	14,6%
Spagna	53.989	156.425	-102.436	-65,5%	13,6%
Regno Unito	34.318	97.127	-62.809	-64,7%	8,7%
Paesi Bassi	32.835	125.666	-92.831	-73,9%	8,3%
Svizzera	24.930	88.666	-63.736	-71,9%	6,3%
Portogallo	10.336	37.156	-26.820	-72,18%	2,6%
Albania	9.227	20.304	-11.077	-54,6%	2,3%
Austria	5.786	17.620	-11.834	-67,2%	1,5%
Romania	5.535	22.070	-16.535	-74,9%	1,4%
Repubblica Ceca	4.853		4.853	100,0%	1,2%
Belgio	665	31.768	-31.103	-97,9%	0,2%
Lussemburgo	352		352	100,0%	0,1%
Danimarca		12.206	-12.206	-100,0%	0,0%
Repubblica di Moldavia		3522	-3.522	-100,0%	0,0%
Israele		2867	-2.867	-100,0%	0,0%
Grecia		965	-965	-100,0%	0,0%
TOTALE	395.957	1.332.610	-936.653	-70,3%	100,0%

9. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2020

In data 13 febbraio 2020 il Consiglio di Stato respinge il ricorso presentato da Toscana Aeroporti in merito alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana n. 723 del 2019 riguardante il procedimento relativo al Masterplan dell'Aeroporto di Firenze.

In data 20 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. delibera di proseguire con gli atti necessari per portare avanti il procedimento relativo a Masterplan dell'Aeroporto di Firenze. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "20. Attività immateriali" delle Note illustrative della presente Relazione finanziaria semestrale.

In data 28 febbraio 2020 è stato siglato un accordo tra la 46° Brigata Aerea dell'Aeronautica Militare (di seguito AM) e Toscana Aeroporti, come previsto dal D.Lgs. 66/2010 del codice dell'ordinamento militare, nel quale sono descritte le regole generali per i rapporti tra TA ed AM all'interno del sedime aeroportuale dello scalo di Pisa. L'accordo ha per oggetto la disciplina delle attività di assistenza e di supporto a titolo reciprocamente oneroso e di mutua collaborazione, di personale e mezzi di TA e dell'AM per la fornitura dei servizi aeroportuali riportate nelle lettere di accordo in cui sono definite le varie responsabilità nell'espletamento dei singoli servizi, nonché i termini e le modalità operative del loro svolgimento.

In data 12 marzo 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di contrastare la diffusione del Covid-19 e tutelare la salute dei lavoratori, ha decretato con provvedimento n. 112 (con proroga intervenuta con decreto n. 153 del 12 aprile 2020) che l'operatività dei servizi aeroportuali sia ristretta ad uno specifico elenco di scali, che include l'aeroporto di Pisa (ove l'operatività è stata comunque fortemente ridotta); conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 l'aeroporto di Firenze ha visto limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.

In data 9 aprile 2020 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il cosiddetto Decreto Liquidità che nella prima parte disciplina le modalità per le imprese di accesso al credito garantito dallo Stato e con procedura semplificata Toscana Aeroporti ha formulato domanda di accesso a tale credito garantito per quanto applicabile in funzione delle proprie caratteristiche dimensionali.

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

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

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

In data 25 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione di TA informa che l'Amministratore Delegato, Gina Giani, ha deciso, per ragioni strettamente personali, di rassegnare le dimissioni da tutti gli incarichi ricoperti nella Società e nelle Aziende da essa partecipate, con effetto a partire da venerdì 29 maggio 2020.

In data 25 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione di TA informa che ha nominato il Consigliere Roberto Naldi quale nuovo Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i relativi poteri.

10. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

10.1 Conto Economico Consolidato

Si ricorda che i volumi di traffico dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa e dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze sono storicamente condizionati, come per la maggior parte degli aeroporti italiani, da fenomeni di stagionalità con picchi operativi nei periodi estivi che influenzano negativamente i margini reddituali del primo semestre dell'anno.

A questo si aggiunge lo straordinario calo del traffico a causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dall'inizio del 2020 e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dai governi. Infatti nei primi sei mesi del 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 1,03 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del -72,8% nella componente passeggeri, del -64,2% nella componente movimenti, del -64,9% nella componente tonnellaggio e del +0,3% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze dei primi sei mesi 2019.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del primo semestre 2020 comparati con quelli dell'analogo periodo del 2019.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	15.065	44.813	-29.747	-66,4%
Ricavi non aviation	6.624	15.497	-8.873	-57,3%
Oneri Sviluppo network	-2.203	-6.226	4.023	-64,6%
Totale ricavi operativi	19.486	54.083	-34.597	-64,0%
Altri ricavi	351	775	-423	-54,6%
Ricavi per servizi di costruzione	3.695	3.521	174	4,9%
TOTALE RICAVI (A)	23.533	58.379	-34.846	-59,7%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	669	568	102	17,9%
Costi del personale	13.667	21.542	-7.875	-36,6%
Costi per servizi	9.810	15.943	-6.133	-38,5%
Oneri diversi di gestione	712	1.119	-407	-36,4%
Canoni aeroportuali	1.054	985	69	7,0%
Totale costi operativi	25.913	40.158	-14.245	-35,5%
Costi per servizi di costruzione	3.016	2.596	420	16,2%
TOTALE COSTI (B)	28.929	42.754	-13.825	-32,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-5.396	15.625	-21.021	-134,5%
Incid.% su ricavi totali	-22,9%	26,8%		
Incid.% su ricavi operativi	-27,7%	28,9%		
Ammortamenti e svalutazioni	5.363	5.413	-50	-0,9%
Acc. f.do rischi e ripristini	726	1.278	-552	-43,2%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	207	78	129	164,7%
RISULTATO OPERATIVO	-11.693	8.855	-20.548	-232,0%
Incid.% su ricavi totali	-49,7%	15,2%		
Incid.% su ricavi operativi	-60,0%	16,4%		
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	4	4	1	23,1%
Oneri finanziari	-649	-802	153	-19,1%
Utile (perdita) da partecipazioni	44	32	12	38,3%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-601	-767	166	-21,6%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-12.293	8.089	-20.382	-252,0%
Imposte di periodo	3.263	-2.739	6.002	-219,1%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-9.030	5.350	-14.380	-268,8%
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	130	-68	199	-291,7%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	-8.900	5.282	-14.181	-268,5%
Utile (perdita) per azione (€)	-0,478	0,284	-0,7619	-268,5%

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 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.

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in diminuzione del 59,7%, sono passati da 58,4 milioni di euro del primo semestre 2019 a 23,5 milioni di euro del primo semestre 2020. Tale variazione è il risultato della riduzione dei ricavi operativi di 34,6 milioni di euro e degli altri ricavi per 423 migliaia di euro parzialmente attenuata dall'aumento di 174 migliaia di euro dei ricavi per servizi di costruzione. Questi ultimi sono stati rilevati a fronte dei costi esterni ed interni sostenuti per la costruzione e l'ampliamento dei beni in concessione oltre che per le attività di progettazione, coordinamento e controllo degli stessi, svolte nel periodo in esame.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del primo semestre 2020 ammontano a 19,5 milioni di euro, in calo del 64,0% rispetto all'analogo periodo del 2019.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del primo semestre 2020 ammontano a 15,1 milioni di euro, in calo del 66,4% rispetto all'analogo periodo 2019, quando erano pari a 44,8 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un calo del 67,2% conseguenza del calo di traffico gestito nel semestre (-72,8% in termini di passeggeri).

I ricavi di Handling registrano una diminuzione del -64,5% come conseguenza del calo dei movimenti registrati sui due scali (-64,2%).

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 2020 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%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2020 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 6,6 milioni di euro, in calo del 57,3% rispetto al primo semestre 2019 quando erano pari a 15,5 milioni di euro. Tale decremento, pari a 8.873 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al traffico passeggeri registrato nel periodo in esame (-72,8%).

In particolare, hanno avuto i cali più significativi nel semestre in esame, i ricavi “retail” (-1.693 migliaia di euro, -61,2%), “parcheggi” (-2.223 migliaia di euro, -67,8%), “food” (-1.269 migliaia di euro, -71,7%), “autonoleggi” (-1.578 migliaia di euro, -57,8%), “Sala Vip” (-1.056 migliaia di euro, -73,2%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2020 ammontano a 2,2 milioni di euro in deciso calo rispetto al 30 giugno 2019 quando erano pari a 6,2 milioni di euro per effetto della forte riduzione del traffico consuntivato nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Si segnala che tale voce accoglie gli oneri legati ai contratti di incentivazione del traffico.

ALTRI RICAVI E PROVENTI

Il dato progressivo al 30 giugno 2020 degli “Altri ricavi e proventi” è pari a 351 migliaia di euro, in calo rispetto al primo semestre 2019 quando erano pari a 775 migliaia di euro. Essi si compongono principalmente di indennizzi (41 migliaia di euro), addebiti di utenze (195 migliaia di euro), service e consulenze (67 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel primo semestre 2020 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 3,7 milioni di euro, a fronte di 3,5 milioni di euro del primo semestre 2019.

I maggiori ricavi consuntivati per 174 migliaia di euro derivano principalmente dai maggiori investimenti effettuati nel periodo in esame.

COSTI

TA si è prontamente attivata per ridurre al minimo i costi operativi a partire dal mese di marzo, ridiscutendo tutti i termini contrattuali con i propri fornitori e sospendendo laddove possibile le attività in corso, per fare fronte alla pandemia appena iniziata. Gli effetti di tali azioni, alla luce della rapidità con cui si sono manifestati gli eventi Covid-19, hanno consentito solo un parziale recupero dei costi dal mese di marzo 2020.

Gli interventi implementati sono stati volti – per quanto possibile – alla flessibilizzazione e variabilizzazione dei costi del lavoro.

Nel primo semestre 2020 i costi totali ammontano a 28,9 milioni di euro, in calo del -32,3% rispetto all'analogo periodo 2019, quando erano pari a 42,8 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dal calo dei costi operativi per 14,2 milioni di euro nel primo semestre 2020 (-35,5%) parzialmente attenuato dall'incremento dei costi per servizi di costruzione del 16,2% (passati da 2.596 migliaia di euro nel primo semestre 2019 a 3.016 migliaia di euro nel primo semestre 2020).

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi del primo semestre 2020, pari a 25,9 milioni di euro, si decrementano del 35,5% rispetto ai 40,158 milioni di euro consuntivati nell'analogo periodo del 2019.

I “Materiali di consumo” del primo semestre 2020 in esame sono pari a 669 migliaia di euro in aumento di 102 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2019 principalmente dovuto

ai nuovi consumi di materiali di protezione individuali (c.d. DPI) e di sanificazione degli ambienti conseguenti all'emergenza sanitaria (+192 migliaia di euro) parzialmente attenuati dai minori consumi di materiali operativi legati alla gestione del traffico aereo (ex. carburanti per mezzi di rampa).

Il "Costo del personale" del Gruppo nel primo semestre 2020 è pari a 13,7 milioni di euro, in decremento di 7,9 milioni di euro rispetto al dato del primo semestre 2019 (-36,6%).

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

I "Costi per servizi" del primo semestre 2020 sono pari a 9,8 milioni di euro, in calo del 38,5% rispetto all'analogo periodo 2019 quando erano pari a 15,9 milioni di euro (-6.133 migliaia di euro). Il calo dei costi del periodo in esame è principalmente legato a decrementi di costi per servizi operativi (-3 milioni di euro, principalmente facchinaggio, pulizie, vigilanza), comunicazione (-683 migliaia di euro), servizi di manutenzione (-1.141 migliaia di euro), utenze (-499 migliaia di euro) e servizi per il personale (-323 migliaia di euro, fra cui mensa e formazione) legati sostanzialmente al minor traffico gestito nel periodo.

Nel primo semestre 2020 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 712 migliaia di euro, in decremento di 407 migliaia di euro (-36,4%) rispetto all'analogo periodo del 2019.

I "Canoni aeroportuali"¹ del primo semestre 2020 ammontano a 1.054 migliaia di euro, in aumento del 7% rispetto all'analogo periodo 2019. La variazione in aumento deriva del rilascio del fondo rischi connesso al contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro rilevato nel primo semestre 2019. Al netto di tale effetto il canone è in calo del 64,7% in linea con il minore traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2020 (-72,8%).

COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I "Costi per servizi di costruzione" del primo semestre 2020 sono pari a circa 3 milioni di euro, in incremento rispetto all'analogo periodo 2019 di 420 migliaia di euro per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

RISULTATI DI PERIODO

Di conseguenza l'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del primo semestre 2020 risulta **negativo per 5,4 milioni di euro** registrando un calo di circa **21 milioni di euro (-134,5%)** rispetto al primo semestre 2019 quando era pari a 15,6 milioni di euro.

Gli "ammortamenti e svalutazioni", pari a 6,3 milioni di euro nel primo semestre 2020, registrano un calo di 473 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2019. Ciò è conseguente principalmente ai minori accantonamenti al Fondo di ripristino per 300 migliaia di euro ed al Fondo rischi per 252 migliaia di euro parzialmente attenuato del maggior accantonamento al fondo svalutazione crediti per 129 migliaia di euro.

¹ In data 23 aprile 2020 l'ENAC, per favorire la ripresa del trasporto aereo duramente colpito dalla grave crisi dovuta alla situazione di emergenza epidemiologica da Covid-19, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto la sospensione del versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali, in scadenza nel mese di luglio. Per il 2020 il pagamento sarà commisurato al traffico effettivamente registrato nel corso dell'anno e dovrà essere effettuato in una unica soluzione entro il 31 gennaio 2021.

L'EBIT (Risultato Operativo) del primo semestre 2020 risulta **negativo per 11,7 milioni di euro** registrando un calo di 20,5 milioni di euro sul primo semestre 2019 quando era pari a 8.855 migliaia di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 767 migliaia di euro del primo semestre 2019 ad un valore negativo di 601 migliaia di euro del primo semestre 2020. La variazione di 153 migliaia di euro, è principalmente conseguente a minori interessi bancari (-76 migliaia di euro) ed a minori interessi generati dall'attualizzazione del fondo di ripristino (-86 migliaia di euro).

Il Risultato ante imposte (PBT) del primo semestre 2020 si attesta su una **perdita di circa 12,3 milioni di euro** facendo registrare un calo di 20,4 milioni di euro rispetto al risultato dell'analogo periodo 2019 quando era positivo per 8,1 milioni di euro.

Il carico fiscale del periodo riflette le modalità di calcolo stabilite dai criteri IAS che prevedono l'applicazione del Tax Rate previsto alla fine dell'esercizio in corso.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il primo semestre 2020 si chiude con un **Risultato netto di periodo di Gruppo negativo pari a 8,9 milioni di euro**, in diminuzione di 14,2 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2019 quando era positivo per 5.282 migliaia di euro.

10.2 Sintesi degli impatti dell'epidemia Covid-19 sul Conto Economico

Di seguito si espone l'andamento del conto economico dei primi due trimestri del 2020 fino al Margine Operativo Lordo confrontati con i medesimi periodi dell'anno 2019.

Dati di traffico	Q1 2019	Q1 2020	var.	var. %	Q2 2019	Q2 2020	var.	var. %
passengeri	1.423.169	1.005.652	-417.517	-29%	2.365.755	23.582	-2.342.173	-99%
movimenti	14.150	11.307	-2.843	-20%	22.446	1.792	-20.654	-92%
Dati in migliaia di euro	2019	2020	var.	var. %	2019	2020	var.	var. %
RICAVI								
Ricavi aviation	17.347	13.651	-3.696	-21%	27.465	1.414	-26.051	-95%
Ricavi non aviation	6.722	5.308	-1.414	-21%	8.775	1.316	-7.459	-85%
Oneri Sviluppo network	-2.434	-2.145	289	-12%	-3.792	-57	3.735	-98%
<i>Ricavi operativi</i>	<i>21.635</i>	<i>16.814</i>	<i>-4.821</i>	<i>-22%</i>	<i>32.448</i>	<i>2.673</i>	<i>-29.776</i>	<i>-92%</i>
Ricavi per servizi di costruzione	1.578	2.374	796		1.943	1.321	-622	
Altri ricavi	396	298	-98		379	53	-325	
TOTALE RICAVI (A)	23.609	19.486	-4.123	-17%	34.770	4.047	-30.723	-88%
COSTI								
Materiali di consumo	240	260	20	8%	328	410	82	25%
Costi del personale	10.332	9.663	-669	-6%	11.211	4.004	-7.206	-64%
Costi per servizi	7.366	6.802	-564	-8%	8.578	3.008	-5.570	-65%
Oneri diversi di gestione	571	379	-192	-34%	548	333	-215	-39%
Canoni aeroportuali	1.132	1.041	-91	-8%	-147	13	159	-109%
Costi per servizi di costruzione	1.027	1.964	937	91%	1.570	1.052	-517	-33%
TOTALE COSTI (B)	20.667	20.109	-559	-3%	22.087	8.820	-13.267	-60%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	2.942	-622	-3.565	-121%	12.683	-4.773	-17.456	-138%

Dal confronto dei due trimestri si può evidenziare quanto segue:

1. Il quasi totale crollo del traffico aereo nel secondo trimestre (-99% di passeggeri) che si confronta con un primo trimestre (-29% di passeggeri) che ha beneficiato dei **primi due mesi di traffico in linea con l'anno precedente**;
2. Il conseguente quasi totale azzeramento dei ricavi operativi (-92%) del secondo trimestre come **conseguenza dell'andamento del traffico**;

3. Le importanti azioni di contenimento dei costi sul secondo trimestre che il Gruppo ha messo in campo a partire dal mese di aprile (CIGS, revisione contratti di fornitura di beni e servizi, etc.), conseguendo una riduzione del 60% del secondo trimestre sull'analogo periodo del 2019;
4. L'aumento dei costi dei materiali di consumo del secondo trimestre (+25%) diretta conseguenza dell'acquisto del materiale sanitario per la tutela degli utenti e dei lavoratori dei due scali toscani.

10.3 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 30 giugno 2020 ed al 31 dicembre 2019.

ATTIVO	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	175.294	174.880	414
Immobili, impianti e macchinari	28.923	30.310	-1.387
Diritti d'uso	4.438	4.619	-181
Partecipazioni in altre imprese	2.945	2.945	0
Partecipazioni in imprese collegate	613	570	44
Altre attività finanziarie	3.218	3.220	-2
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	206	308	-102
Attività fiscali differite	5.090	1.716	3.373
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	220.728	218.569	2.159
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	8.954	17.525	-8.571
Attività fiscali per imposte correnti	522	280	242
Altri crediti tributari	3.630	1.497	2.133
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	4.979	10.014	-5.035
Cassa e mezzi equivalenti	15.908	19.863	-3.954
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	33.995	49.179	-15.185
TOTALE ATTIVO	254.723	267.749	-13.026

La variazione del totale attivo, in calo di 13 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2019, deriva principalmente dal calo delle attività correnti (-15,2 milioni di euro), parzialmente compensata dall'aumento delle attività non correnti (+2,2 milioni di euro).

In particolare i crediti commerciali sono in calo di 8,6 milioni di euro per effetto sia degli incassi a valere sui crediti al 31 dicembre 2019 sia dalla significativa riduzione di fatturato sul secondo trimestre dovuto alla chiusura degli aeroporti ed all'andamento del traffico da marzo 2020. Per lo stesso effetto anche i crediti verso altri esigibili entro l'anno sono in calo di 5 milioni di euro per effetto della diminuzione del credito verso i vettori dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	110.484	119.518	-9.034
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.946	2.458	-512
Fondi di ripristino e sostituzione	19.190	17.834	1.356
Fondi benefici ai dipendenti	5.627	5.767	-140
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	21.113	23.352	-2.238
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	4.089	4.239	-150
Altri debiti esigibili oltre l'anno	358	338	20
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	52.324	53.988	-1.664
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	45.873	24.940	20.933
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	409	410	0
Passività fiscali per imposte correnti	204	2.174	-1.970
Altri debiti tributari	11.059	11.987	-928
Debiti Commerciali	21.631	31.643	-10.012
Debiti verso Istituti previdenziali	2.499	2.611	-113
Altri debiti esigibili entro l'anno	6.589	12.568	-5.979
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	3.651	7.911	-4.260
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	91.915	94.243	-2.328
TOTALE PASSIVITA'	144.239	148.231	-3.992
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	254.723	267.749	-13.026

Il Patrimonio netto registra un calo di circa 9 milioni di euro principalmente per effetto della perdita del periodo.

Tra le Passività non correnti si segnala, principalmente, il decremento della voci relative alle passività finanziarie per 2,2 milioni di euro per la riclassifica delle quote di finanziamento in scadenza nei prossimi 12 mesi, al fondo rischi ed oneri per 512 migliaia di euro per effetto dei relativi utilizzi. Si è incrementato, invece, nel periodo il Fondo di ripristino per 1,4 milioni di euro per effetto degli accantonamenti e della programmazione degli interventi sulle infrastrutture aeroportuali.

Tra le passività correnti si segnalano i decrementi dei debiti commerciali (-10 milioni di euro), degli **altri debiti esigibili entro l'anno** (-6 milioni di euro) per effetto delle scadenze del periodo in esame e dei Fondi ripristino e sostituzione (-4,3 milioni di euro) per gli interventi effettuati, parzialmente attenuati dall'**incremento degli scoperti bancari** per circa 21 milioni

10.4 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>	I Sem 2020	I Sem 2019
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(9.030)	5.350
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.363	5.413
- Variazione fondo rischi e oneri	(512)	(1.939)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(189)	(353)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(3.223)	158
- Oneri finanziari diritti d'uso	70	70
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	575	726
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(3.372)	646
- Imposte di competenza dell'esercizio	109	2.094
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	8.673	(9.865)
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	2.908	(1.758)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(10.012)	(1.841)
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(7.000)	480
Flusso di cassa delle attività operative	(15.642)	(819)
- Oneri finanziari pagati	(191)	(233)
- Imposte sul reddito pagate	(2.320)	(2.570)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(18.152)	(3.622)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(389)	(2.950)
- Disinvestimenti in attività materiali	2	0
- Investimenti in attività immateriali	(3.750)	(3.831)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(44)	124
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(4.181)	(6.657)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	0	(13.188)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	21.000	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(2.330)	(2.333)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(291)	(316)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	18.379	2.663
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	(3.954)	(7.617)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	19.863	14.270
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	15.908	6.653

Al 30 giugno 2020 la disponibilità monetaria risulta positiva per 15,9 milioni di euro con una riduzione di circa 4 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 dicembre 2019 quando era pari a circa 19,9 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2020, si evidenziano in particolare:

- il maggior assorbimento di cassa della gestione operativa dovuto alle conseguenze dell'epidemia Covid-19;
- il rimborso in linea capitale di circa 2,3 milioni di euro a valere sui finanziamenti a medio lungo termine stipulati dal Gruppo;
- investimenti per circa 4,1 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- l'accensione di finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo") da parte di TA per 21 milioni di euro, in previsione della necessità di affrontare un periodo assorbimento di liquidità causata dagli effetti sul capitale circolante conseguenti alla pandemia in corso.

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

Si rinvia inoltre a quanto riportato al paragrafo "Rischio di liquidità" delle Note illustrative.

10.5 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 30 giugno 2020 ed al 31 dicembre 2019, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n° 6064293 del 28 luglio 2006.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2020	31.12.2019	Var. Ass.	30.06.2019
A. Cassa e banche	15.908	19.863	(3.954)	6.653
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	15.908	19.863	(3.954)	6.653
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	41.015	20.010	21.005	28.005
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.858	4.930	- 72	8.598
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	409	410	- 0	398
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	46.282	25.349	20.933	37.001
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	30.374	5.486	24.887	30.348
K. Debiti bancari non correnti	21.113	23.352	(2.238)	22.011
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.089	4.239	- 150	4.212
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	25.203	27.590	(2.388)	26.223
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	55.576	33.077	22.499	56.571

Al 30 giugno 2020, i debiti bancari correnti (legati all'utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 41 milioni di euro, la quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine del Gruppo TA è pari a 4,9 milioni di euro e gli altri debiti correnti per leasing pari a 308 migliaia di euro.

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 21 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente dei due finanziamenti in essere che prevedevano un'apertura di credito, per un importo massimo complessivo pari a 60 milioni di euro, finalizzata alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo e gli altri debiti non correnti per leasing pari a 4,2 milioni di euro.

Al 30 giugno 2020 la liquidità del Gruppo è pari a 15,9 milioni di euro. Si segnala che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di

Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario Intesa San Paolo-MPS.

L'indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2020, risulta pari a **55,6 milioni di euro**, in incremento di circa 22,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019. Si ricorda che l'indebitamento finanziario netto consolidato al 30 giugno 2019 era pari a circa 56,6 milioni di euro.

Al 30 giugno 2020 il **rapporto Debt/Equity** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,50** (0,28 al 31 dicembre 2019) e l'analogo indice al 30 giugno 2019 era pari a 0,51.

11. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2020 ammontano a **circa 4,1 milioni di euro**, di cui 3,75 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 389 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali.

Toscana Aeroporti, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari, aggiornati per effetto della ipotizzata riduzione della domanda di traffico per l'anno 2020 e delle azioni sopra descritte, ha identificato le misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte della Società e del Gruppo delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente.

Valori espressi in Euro/000		Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2020						4.139
A) Immobilizzazioni Immateriali						3.750
- software					30	
- Altre Immobilizzazioni					3	
- diritti di concessione					210	
Prog. Ampliamento magazzino doganale DHL	PSA		72			
Adeg. E miglior. Imp. Depurazione acque reflue	FLR		62			
Servizi igienici area arrivi extraschengen	FLR		59			
altri minori	PSA/FLR		18			
- Immob. In corso					3.485	
Sviluppo Master Plan 2014-2029	FLR		759			
Adeguamento BHS e nastri bagagli	PSA/FLR		752			
Sistema trattamento ed accumulo acque di prima pioggia	PSA		707			
Realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400 hz	PSA		367			
Ampliamento terminal passeggeri (fase 1)	PSA		302			
Riprotezione pensilina de-icing	FLR		253			
nuova pensilina mezzi di rampa	FLR		198			
altri minori	PSA/FLR		148			
- software In corso:					21	
B) Immobilizzazioni Materiali						389
- terreni e fabbricati					17	
- autoveicoli					70	
- Impianti e macchinari					102	
- Immob. In corso					20	
- altri beni					180	
macchine elettroniche (HW)	PSA/FLR		119			
mobili e arredi	PSA/FLR		52			
altri	PSA/FLR		9			

Gli investimenti in **Immobilizzazioni immateriali** hanno riguardato principalmente per 759 migliaia di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo Firenze¹; per 752 migliaia di euro il sistema di adeguamenti BHS e nastri bagagli; per 707 migliaia di euro il sistema di trattamento ed accumulo delle acque di prima pioggia; per 367 migliaia di euro gli impianti fissi GPU sottobordo (Ground Power Unit); per 302 migliaia di euro l'**ampliamento del terminal passeggeri di Pisa (fase 1)** e per 253 migliaia di euro la pensilina per i mezzi de-icing.

In merito allo sviluppo del master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze si rinvia anche a quanto riportato nelle Note illustrative al paragrafo "20. Attività immateriali".

Gli investimenti in **Immobilizzazioni materiali** hanno riguardato principalmente l'**acquisto di beni strumentali (autoveicoli, impianti e macchinari operativi)** per 172 migliaia di euro; l'acquisto di HW e mobili ed arredi rispettivamente per 119 e 52 migliaia di euro.

12. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

A partire dal mese di marzo 2020 la società del Gruppo TA hanno attivato azioni ordinarie e straordinarie volte, per quanto possibile, alla flessibilizzazione e variabilizzazione dei costi del lavoro, come ad esempio il blocco degli straordinari e del lavoro supplementare per la aree non operative e contenimento di quello eventualmente necessario nelle attività operative di presidio e/o emergenza; gli interventi implementati hanno incluso anche la diminuzione, in condivisione con enti di controllo, del livello dei presidi operativi e, quindi, degli organici in turno; l'assegnazione di ferie pregresse 2019 ed anticipazione delle ferie 2020 ed il temporaneo blocco delle assunzioni in aree operative, non operative e di staff.

A ciò si aggiunge l'**attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria** per 12 mesi a partire da fine marzo 2020 in TA e TAH ed inizio aprile in Jet Fuel. Per TAE è stata attivato il cd. Fondo di Integrazione Salariale per 18 settimane a partire da fine marzo. Infine, per il personale con meno di 90 giorni di anzianità di servizio, è stata richiesta la Cassa Integrazione in Deroga di 18 settimane a partire dal 1° maggio.

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

Nel primo semestre 2020 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 719,6 EFT, registrando un decremento in termini assoluti di 49,6 EFT (-6.4%), rispetto allo stesso periodo del 2019. Tale variazione è legata all'andamento del traffico gestito dai due aeroporti a seguito della pandemia Covid-19.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 330,3 EFT registrando un decremento in termini assoluti di 2,2 EFT (-0.7%), rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre TAH risulta avere un organico di 370,2 EFT in diminuzione di 48,0 EFT (-11.5%).

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

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, è rimasto invariato (11 EFT).

La controllata TAE ha incrementato il suo organico di due unità avvalendosi così di un organico totale di 7,49 EFT.

Dal mese di marzo 2020 la società Vola s.r.l., operante nel campo della ristorazione, è entrata a far parte del Gruppo con un dipendente al momento in CIG in Deroga, dal 4 maggio per 18 settimane complessive.

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

Tabella EFT	I° Sem 2020	I° Sem 2019	Variaz.	Var. %
Toscana Aeroporti	330,3	332,5	-2,2	-0,7%
Toscana Aeroporti Handling	370,2	418,1	-48,0	-11,5%
Jet Fuel	11,00	12,5	-1,5	-12,0%
TAE	7,49	6,0	1,5	24,8%
VOLA	0,62	0,0	0,6	
Gruppo	719,6	769,2	-49,6	-6,4%

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 nel primo semestre 2020 è pari a 13,7 milioni di euro, in decremento di 7,9 milioni di euro rispetto al dato del primo semestre 2019 (-36,6%).

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

13. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2020 verso le società controllanti, controllate e collegate, sono relativi a cessioni di beni o prestazioni di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo. Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati. Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6664293, sono presentate nelle note illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.

Alla data del 30 giugno 2020 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti società collegate:

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

Società costituita per gestire gli spazi commerciali del nuovo ingresso dell'ospedale Careggi di Firenze (c.d. NIC), la partecipazione detenuta da TA è pari al 25,00% del capitale sociale (invariata rispetto al 31 dicembre 2019) mentre il restante 75% è detenuto dall'Azienda Ospedaliera Universitaria Careggi. Ha la sua sede legale presso l'Ospedale di Careggi in Firenze ed una sede amministrativa presso l'aeroporto Galilei di Pisa.

Alla data del 30 giugno 2020 TA ha in essere un contratto con la collegata riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore di periodo pari a circa 18 migliaia di euro ed ha registrato un corrispettivo variabile sui ricavi per un valore di 42,5 migliaia di euro.

- Alatoscana S.p.a.

Società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba. La partecipazione detenuta da TA è pari al 13,27% (13,27% al 31 dicembre 2019); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 30 giugno 2020 è in essere un contratto con la partecipata, in continuità con i precedenti esercizi, riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore complessivo alla data pari a circa 32 migliaia di euro.

Di seguito i principali rapporti con le altre società correlate al 30 giugno 2020:

- Delta Aerotaxi S.r.l.

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

- la sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2020 pari a 55 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per 28 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 2020 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 2020 ha maturato i seguenti rapporti nei confronti della parte correlata Corporate Air Services S.r.l., società che gestisce l'aviazione generale presso lo scalo di Firenze, nonché indirettamente collegata a TA per il tramite di SO.G.IM. S.p.A., azionista di TA:

- ricavi aviation per 83 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze, 1 migliaia di euro per i medesimi servizi prestati presso lo scalo di Pisa e per circa 1 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e per l'erogazione del liquido deicing dello scalo fiorentino;
- sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2020 pari a 3 migliaia di euro di ricavi per TA;

- ricavi non aviation per 9 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 2020 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 2020 pari a 10 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 2020 di 12 migliaia di euro di ricavi.

Infine, il Gruppo, nel corso del primo semestre 2020, 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.

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 2020 TA non ha un debito IRES verso la controllante CAI, per effetto del risultato di periodo negativo.

Si precisa, infine, che nei primi sei mesi del 2020 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate e che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede né ha acquistato o alienato azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Partecipazioni dei componenti degli organi di amministrazione e di controllo

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

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

14. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI

14.1 Parcheggio Peretola S.r.l.

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

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. 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 2020 rilevano un valore della produzione pari a 422 migliaia di euro (1.002 migliaia di euro al 30 giugno 2019), in decremento di 580 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2020 principalmente riconducibili al minor numero di passeggeri transitati nel primo semestre 2020 dall'Aeroporto di Firenze e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 212 migliaia di euro (412 migliaia di euro al 30 giugno 2019). In particolare 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 2020 è pari a 210 migliaia di euro, in calo di 380 migliaia di euro.

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 2020 sono pari a 10);
2. personale interno (al 30 giugno 2020 è pari a otto dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2019, TAE è stata impegnata nella progettazione di infrastrutture in entrambi gli scali, in particolare su:

- sistema trattamento ed accumulo acque di prima pioggia (Firenze);
- adeguamento BHS e nastri bagagli (Firenze e Pisa);
- ampliamento terminal passeggeri - fase 1 - (Pisa);
- realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400 hz (Pisa);
- riprotezione pensilina de-icing (Firenze);
- realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400hz (Firenze);
- ampliamento magazzino doganale DHL (Pisa);
- miglioramento impianto di depurazione acque reflue (Firenze).

Al 30 giugno 2020 la società ha otto dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2019, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

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

I ricavi del primo semestre 2020 pari a 1.424 migliaia di euro (2.304 migliaia al 30 giugno 2019) rappresentano la competenza di periodo dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del primo semestre 2020 sono pari a 1.241 migliaia di euro (2.110 migliaia di euro al 30 giugno 2019) fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 177 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 720 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 219 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 209 migliaia di euro (194 migliaia di euro al 30 giugno 2019).

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.

Si ricorda che i volumi di carburante avio gestiti dalla controllata sono influenzati dall'andamento di traffico dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa che è storicamente condizionato, come per la maggior parte degli aeroporti italiani, da fenomeni di stagionalità con picchi operativi nei periodi estivi che influenzano negativamente i margini reddituali del primo semestre dell'anno. A questo si aggiunge lo straordinario calo del traffico a causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dalla fine di febbraio e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dal Governo. In particolare ha inciso sulla controllata la variazione complessiva del -64,2% nella componente movimenti e del -64,9% nella componente tonnellaggio.

Nel corso del primo semestre 2020 sono transitati nel deposito 14.582 metri cubi di carburante avio registrando una minore gestione di volumi pari al -69,2% rispetto ai 47.280 metri cubi del primo semestre 2019. La società ha effettuato servizi di into-plane per 9.373 metri cubi di carburante registrando un calo del 71,1% rispetto ai 32.378 metri cubi del primo semestre 2019.

Per effetto della riduzione dei volumi gestiti, la controllata ha ottenuto la dilazione della scadenza dei finanziamenti di 12 mesi.

Al 30 giugno 2020, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel primo semestre 2020 di 91 migliaia di euro (326 migliaia di euro al 30 giugno 2019) ed una fornitura di utenze 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 semestrale abbreviato, le informazioni finanziarie della controllata sono state rettifiche per tenere conto degli impatti derivanti **dall'applicazione dei principi contabili internazionali**.

I ricavi principali del primo semestre 2020 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 207 migliaia di euro (670 migliaia di euro al 30 giugno 2019) il servizio di stoccaggio carburante e per 120 migliaia di euro il servizio di *into-plane* (468 migliaia di euro al 30 giugno 2019).

I costi totali del primo semestre 2020 sono pari a 589 migliaia di euro (930 migliaia al 30 giugno 2019). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (255 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (91 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (19 migliaia di euro), prestazioni professionali (54 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (36 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2020 è negativo per (164) migliaia di euro (233 migliaia di euro al 30 giugno 2019).

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 2019, ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni, nonché lo svolgimento di ulteriori attività comunque opportune ai fini delle suddette attività di handling e/o correlate alle medesime. Per **handling si intende l'insieme delle attività e dei servizi di assistenza aeroportuale a terra ad aeromobili, passeggeri e merci.**

Anche la controllata TAH ha risentito nel primo semestre dello straordinario calo del traffico a causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dalla fine di febbraio e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dal Governo. In particolare ha inciso la variazione complessiva del -64,2% nella componente movimenti e del -64,9% nella componente tonnellaggio.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai soli fini del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, le informazioni finanziarie della controllata sono state rettifiche per tenere conto degli impatti derivanti **dall'applicazione dei principi contabili internazionali**.

I ricavi principali del primo semestre 2020 riguardano per circa 4,7 milioni di euro i servizi di handling e per 370 migliaia di euro altri ricavi e proventi legati sostanzialmente all'addebito a TA dei servizi operativi richiesti.

I costi principali del primo semestre 2020 sono rappresentati dal costo del personale per 5,2 milioni di euro (10,4 milioni di euro al 30 giugno 2019) e dal costo per servizi esterni per 1,8 milioni di euro (3,2 milioni di euro al 30 giugno 2019).

Di conseguenza, il MOL registra una perdita per 2.000 migliaia di euro (531 migliaia di euro al 30 giugno 2019) soprattutto per effetto del crollo del traffico nel primo semestre dell'anno nei due scali toscani a causa delle limitazioni introdotte dall'emergenza Coronavirus.

14.5 Vola S.r.l.

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

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

Di seguito i fatti di rilievo avvenuti nel corso del primo semestre 2020:

- versamento del capitale sociale da parte di TA pari a 200 migliaia di euro (febbraio);
- conferimento prima tranche finanziamento da parte di TA pari a 450 migliaia di euro (febbraio);
- pagamento primi fornitori pari a 342 mila euro (febbraio);
- versamento ritenute di acconto pari a 69 mila euro (marzo).

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

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 così come eventi quali la diffusione dell'epidemia Covid-19. Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, non si può escludere un impatto negativo sulla situazione economica del Gruppo.

Seppur a livello nazionale l'epidemia abbia iniziato alla fine del primo semestre l'auspicata fase di regressione, al momento sussiste (soprattutto con riferimento allo scenario internazionale) un'incertezza relativa alla durata ed all'espansione geografica della pandemia da Covid-19, nonché ad eventuali ulteriori impatti sull'andamento del traffico e sui risultati economici della Società e del Gruppo.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al paragrafo "Rischio liquidità" della presente Relazione ed "Impatti dell'epidemia Covid-19" delle Note Illustrative.

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

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

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

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

Nel primo semestre 2020 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 21,2% sul totale dei ricavi (25,1% 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 alla futura evoluzione della pandemia Covid-19 nonché 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.

¹ Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

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

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

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

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

In data 21 dicembre 2018, 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 secondo 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.

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

A ciò si aggiunge l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni per 12 mesi a partire da fine marzo in TA e TAH ed inizio aprile in Jet Fuel. Per TAE è stata attivato il cd. Fondo di Integrazione Salariale per 9 settimane a partire da fine marzo. Infine, per il personale con meno di 90 giorni di anzianità di servizio, è stata richiesta la Cassa Integrazione in Deroga di 9 settimane a partire dal 1° maggio 2020.

La Capogruppo 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.

A causa dell'emergenza Coronavirus e delle relative normative di sicurezza nazionale applicate negli aeroporti, fra cui la chiusura dell'aeroporto di Firenze a partire dal 14 marzo 2020 fino al 3 maggio 2020 e il quasi totale annullamento delle operazioni su Pisa, il

Gruppo vede un drastico calo del traffico passeggeri rispetto al primo semestre 2020 a causa dell'annullamento da parte dei vettori aerei delle operazioni programmate sui due scali.

Nel corso del primo semestre 2020 TA ha registrato circa 1 milione di passeggeri rispetto a i circa 3,8 milioni registrati nel corso del primo semestre 2019. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 43,9% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 12,6% e 6,5%.

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.

Il Gruppo 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.

- 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

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 **conseguente all'epidemia da Covid-19** e del conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti del Gruppo. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei.

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

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

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

2) Rischio di liquidità

Alla data del 30 giugno 2020, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 55,6 milioni di euro (33,1 milioni al 31 dicembre 2019). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 46,3 milioni di euro (25,3 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed una PFN non corrente negativa pari a 25,3 milioni di euro (27,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019) relativa principalmente a due finanziamenti (con scadenza nel 2022 e nel 2027) concessi alla Capogruppo da Intesa San Paolo e MPS Capital Services ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali. Ai suddetti finanziamenti si aggiungono due finanziamenti a medio termine da nominali 500 migliaia di euro erogati dal gruppo Banco Popolare di **Milano alla controllata Jet Fuel per sostenere l'acquisto di quattro nuovi avio-rifornitori necessari per le attività di into-plane presso l'aeroporto di Pisa.**

I contratti di finanziamento sottoscritti dalla Capogruppo, **prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari misurati al 30 giugno ed al 31 dicembre.** La Capogruppo al 30 giugno 2020 ha ottenuto per il finanziamento concesso da MPS Capital Services il *waivers* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto al 30 giugno 2020. Il Gruppo fa inoltre ricorso anche a finanziamenti bancari di breve periodo per soddisfare esigenze di breve termine.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali subite da marzo 2020, visti i risultati del primo semestre e nonostante la graduale ripresa dell'operatività dei due aeroporti, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 è significativo. In particolare è ragionevole ipotizzare anche per i prossimi dodici mesi, un appesantimento dell'indebitamento bancario della Società e del Gruppo ed una contrazione della liquidità, rispetto ai dati al 31 dicembre 2019.

A tal proposito si segnala che, pur tenendo presente la stagionalità del business, già nei primi 6 mesi del 2020 la direzione, al fine di reperire le risorse finanziarie necessarie a

coprire i maggiori fabbisogni correnti determinati dalla situazione di emergenza da Coronavirus, ha incrementato il ricorso a finanziamenti a breve termine rispetto allo stesso periodo del 2019 (21 milioni di euro i prestiti accessi nei primi sei mesi del 2020 contro 18 milioni di euro al 30 giugno 2019). **Stante tali utilizzi, l'ammontare degli affidamenti a revoca del Gruppo disponibili al 30 giugno 2020 è pari a circa 17,5 milioni di euro.**

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

Infine, si fa presente come in data 9 aprile 2020 sia stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il cosiddetto Decreto Liquidità che nella parte prima disciplina le modalità per le imprese di accesso al credito garantito dallo Stato e con procedura semplificata. Toscana Aeroporti ha formulato domanda di accesso a tale credito garantito per quanto applicabile in funzione delle proprie caratteristiche dimensionali.

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

Sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha quindi stimato che, pur considerando la significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020 ed un 2021 a **livelli ancora non paragonabili a quelli "ante Covid-19", l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, unitamente alla progressiva ripresa del traffico, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine e le ulteriori linee di credito disponibili eventualmente anche attraverso il Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte.** Infine, si segnala che la contrazione del traffico e dei ricavi potrebbe determinare riduzioni di marginalità tali da comportare **nell'esercizio 2020 il mancato rispetto dei parametri finanziari sui finanziamenti in essere.** Anche in questo caso il Gruppo, come avvenuto con riferimento alla misurazione dei covenant al 30 giugno sul contratto MPS Capital Services, ha avviato tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati.

3) Rischio di tasso d'interesse

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

L'Indebitamento Finanziario Netto pari al 30 giugno 2020 a 55,6 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2020 a 0,50 (0,28 al 31 dicembre 2019), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2020, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a +/-670 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 +658 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 -615 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.

16. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2020

Si segnalano di seguito le principali novità riguardanti le operazioni dei vettori sugli aeroporti di Pisa e Firenze, con particolare riferimento alla ripresa delle attività dopo le limitazioni dovute all'epidemia Covid-19.

In particolare, si evidenziano i primi importanti segnali di ripresa del traffico aereo dopo che le misure rese necessarie per contrastare la suddetta emergenza avevano sostanzialmente azzerato i movimenti nei due scali a partire dallo scorso mese di marzo. Nel mese di luglio, sono già più di 20 le compagnie aeree che hanno ripreso a volare nei due aeroporti toscani, riattivando oltre 60 rotte, di cui circa 40 internazionali e 20 nazionali.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

- **Ryanair:** a partire dal primo luglio la compagnia irlandese incrementa le operazioni tornando ad operare in totale su ben 42 destinazioni (9 nazionali, 33 internazionali) .
- **British Airways:** riprende da luglio il collegamento giornaliero verso Londra Heathrow. Il vettore incrementerà le frequenze settimanali ad agosto (11 in totale).
- **Easyjet:** torna operativo il vettore inglese con tutte le destinazioni internazionali (Bristol, Berlino, Parigi Orly, Manchester e Londra Gatwick) incrementando nel mese le frequenze operate.
- **AirAlbania:** nuovo vettore operante il collegamento per Tirana con 5 frequenze settimanali;
- **AirArabia:** dal 16 luglio torna operativo il collegamento diretto per Casablanca con due frequenze settimanali;
- **Jet2.com:** dal 18 luglio tornano operativi i collegamenti verso EastMidlands, Manchester e Newcastle;
- **SAS:** operativa da luglio con 1 volo settimanale su Copenaghen;
- **Vueling:** dal 13 luglio operativa con 2 frequenze settimanali per Barcellona;
- **Volotea:** operativo da luglio il nuovo collegamento bisettimanale per Olbia
- **Alitalia:** sospende per luglio il volo verso Roma Fiumicino.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

- **AirDolomiti:** dal primo luglio torna operativo il collegamento per Francoforte con 5 frequenze settimanali che diventeranno 7 da Agosto. Le frequenze per Monaco salgono a 9 la settimana;
- **AirFrance:** incremento dell'operazioni su Parigi Charles de Gaulle che passano da un volo giorno a 16 frequenze settimanali in luglio mentre saliranno a 3 voli giornalieri ad agosto;

- **Alitalia:** la compagnia di bandiera torna operativa sullo scalo con un volo giornaliero;
- **Austrian Airlines:** ripresa delle operazioni con 4 frequenze settimanali per Vienna;
- **BlueAir:** ripresa delle operazioni verso Bucarest con 3 voli settimanali;
- **British Airways:** dal 10 luglio nuovamente operativo con 3 frequenze settimanali il collegamento per Londra City. Il collegamento diventerà giornaliero a partire da agosto;
- **Brussels Airlines:** dal 1 luglio ripresa dei collegamenti verso Bruxelles con 3 frequenze settimanali;
- **KLM:** da luglio incremento delle operazioni settimanali verso Amsterdam che da 7 frequenze di giugno raggiungeranno le 16 in luglio. Su agosto sono previsti 3 voli giornalieri.
- **Swiss:** il collegamento per Zurigo passa da due voli settimanali di giugno a 4 frequenze settimanali a luglio
- **Vueling Airlines:** torna operativa dal 2 luglio effettuando collegamenti sia nazionali verso Catania e Palermo che internazionali verso Barcellona. Con un aereo basato il vettore riattiva anche i collegamenti internazionali verso Amsterdam, Londra Gatwick, Madrid e Parigi Orly.

Altri fatti di rilievo successivi al 30 giugno 2020

- In data 16 luglio 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con delibera n.136/2020, ha approvato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.
- In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è stata prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso alla data di entrata in vigore della legge n.77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l'articolo 202, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34.

17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi sette mesi del 2020 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 1,2 milioni di passeggeri (-74 % rispetto ai primi sette mesi del 2019).

Tale andamento è stato determinato dall'effetto combinato della domanda registrata in gennaio e febbraio 2020, in crescita del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, e delle limitazioni all'operatività subite in modo drastico a causa del coronavirus a partire da marzo 2020, con un calo di traffico passeggeri nel periodo marzo-luglio 2020 del 92,1%.

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

Considerata la continua evoluzione del fenomeno, visti i risultati negativi del primo semestre dovuti alle limitazioni dei servizi aeroportuali e alle cancellazioni riscontrate da marzo 2020, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 si prevede sia fortemente negativo, nonostante la graduale ripresa dell'operatività.

Toscana Aeroporti, forte della spiccata resilienza dimostrata nei suoi cinque anni di vita, ha intrapreso e continuerà ad implementare tutte le azioni possibili a tutela dei margini del Gruppo, variabilizzando per quanto possibile i propri costi in funzione dell'andamento del traffico e tenendo anche conto delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus

nonché degli interventi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, confidando nella possibilità che nei prossimi mesi si possa proseguire il percorso di ripresa.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede nè ha acquistato o alienato nel corso dei primi sei mesi del 2020 azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

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

Per il Consiglio di Amministrazione
Marco Carrai (Presidente)

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO
SCHEMI AL 30.06.2020

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	IH 2020	Di cui Parti Correlate	1H 2019	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi	1-2	19.486	260	54.083	819
Altri ricavi	3	351	61	775	57
Ricavi per servizi di costruzione	4	3.695	0	3.521	0
TOTALE RICAVI (A)		23.533	321	58.379	876
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	5	669	0	568	0
Costi del personale	6	13.667	0	21.542	0
Costi per servizi	7	9.810	0	15.943	53
Oneri diversi di gestione	8	712	0	1.119	0
Canoni aeroportuali	9	1.054	0	985	0
Totale costi operativi		25.913	0	40.158	53
Costi per servizi di costruzione	10	3.016		2.596	
TOTALE COSTI (B)		28.929	0	42.754	53
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		-5.396	321	15.625	823
Ammortamenti e svalutazioni	11	5.363	0	5.413	0
Acc. f.do rischi e ripristini	12	726	0	1.278	0
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	13	207	0	78	0
RISULTATO OPERATIVO		-11.693	321	8.855	823
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	14	4	0	4	0
Oneri finanziari	15	-649	0	-802	0
Utile (perdita) da partecipazioni	16	44	0	32	0
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-601	0	-767	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		-12.293	321	8.089	823
Imposte di periodo	17	3.263	0	-2.739	-50
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		-9.030	321	5.350	773
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	18	130		-68	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO		-8.900	321	5.282	773
Utile (perdita) per azione (€)	19	(0,4782)		0,2838	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		(0,4782)		0,2838	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	IH 2020	1H 2019
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		-9.030	5.350
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	41	-4	-372
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		-4	-372
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		-9.034	4.977
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	38	132	-62
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO		-8.902	4.916

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)			
ATTIVO	Note	30.06.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	20	175.294	174.880
Immobili, impianti e macchinari	21	28.923	30.310
Diritti d'uso	22	4.438	4.619
Partecipazioni in altre imprese	23	2.945	2.945
Partecipazioni in imprese collegate	24	613	570
Altre attività finanziarie	25	3.218	3.220
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	26	206	308
<i>di cui verso parti correlate</i>		109	167
Attività fiscali differite	27	5.090	1.717
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		220.728	218.569
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	28	8.954	17.525
<i>di cui verso parti correlate</i>		469	552
Attività fiscali per imposte correnti	29	522	280
Altri crediti tributari	30	3.630	1.497
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	31	4.979	10.014
Cassa e mezzi equivalenti	32	15.908	19.863
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		33.995	49.179
TOTALE ATTIVO		254.723	267.749
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	30.06.2020	31.12.2019
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	33	30.710	30.710
Riserve di capitale	34	87.678	74.124
Riserva rettifiche IAS	35	-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo	36	3.994	3.403
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	37	-8.900	14.149
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		110.254	119.156
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	38	230	361
TOTALE PATRIMONIO NETTO		110.484	119.518
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	39	1.946	2.458
Fondi di ripristino e sostituzione	40	19.190	17.834
Fondi benefici ai dipendenti	41	5.627	5.767
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	42	21.113	23.352
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	43	4.089	4.239
Altri debiti esigibili oltre l'anno	44	358	338
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		52.324	53.988
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	42	45.873	24.940
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	43	409	410
Passività fiscali per imposte correnti	45	204	2.174
Altri debiti tributari	46	11.059	11.987
Debiti Commerciali	47	21.631	31.643
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	36
Debiti verso Istituti previdenziali	48	2.499	2.611
Altri debiti esigibili entro l'anno	49	6.589	12.568
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	40	3.651	7.911
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		91.915	94.243
TOTALE PASSIVITA'		144.239	148.231
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		254.723	267.749

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE	TOTALE RISERVE RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2018	30.710	18.941	4.003	25.876	24.585	(3.229)	17.351	118.236	292	118.528
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	5.282	5.282	68	5.350
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(366)	(366)	(6)	(372)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	4.916	4.916	62	4.977
DESTINAZIONE UTILE	-	-	687	31	-	-	718	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	(13.028)	(13.028)	(160)	(13.188)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	687	31	-	-	(13.746)	(13.027)	(160)	(13.187)
PN al 30 giugno 2019	30.710	18.941	4.690	25.906	24.585	(3.229)	8.520	110.124	194	110.318
PN al 31 dicembre 2019	30.710	18.941	4.691	25.906	24.585	(3.229)	17.552	119.156	361	119.518
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	(8.900)	(8.900)	(130)	(9.030)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(3)	(3)	(1)	(4)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(8.902)	(8.902)	(132)	(9.034)
DESTINAZIONE UTILE	-	-	678	12.877	-	-	(13.555)	0	0	0
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	678	12.877	-	-	(13.555)	-	-	-
PN al 30 giugno 2020	30.710	18.941	5.369	38.783	24.585	(3.229)	(4.905)	110.254	230	110.484

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	I Sem 2020	I Sem 2019
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(9.030)	5.350
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.363	5.413
- Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	3.339	3.478
- Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.771	1.667
- Ammortamenti diritti d'uso	253	268
- Variazione fondo rischi e oneri	(512)	(1.939)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(189)	(353)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(3.223)	158
- Oneri finanziari diritti d'uso	70	70
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	575	726
- Oneri finanziari bancari	216	259
- Oneri finanziari TFR	44	65
- Oneri finanziari f.do ripristino	320	405
- Gestione finanziaria per cambio valuta	0	0
- Proventi finanziari (interessi attivi)	(1)	(4)
- Altri Oneri(Proventi) finanziari minori	(3)	0
- Altri accantonamenti e svalutazioni	0	0
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(3.372)	646
- Imposte di competenza dell'esercizio	109	2.094
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	8.673	(9.865)
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	2.908	(1.758)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(10.012)	(1.841)
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(7.000)	480
Flusso di cassa delle attività operative	(15.642)	(819)
- Oneri finanziari pagati	(191)	(233)
- Imposte sul reddito pagate	(2.320)	(2.570)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(18.152)	(3.622)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(389)	(2.950)
- Disinvestimenti in attività materiali	2	0
- Investimenti in attività immateriali	(3.750)	(3.831)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(44)	124
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(4.181)	(6.657)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	0	(13.188)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	21.000	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(2.330)	(2.333)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(291)	(316)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	18.379	2.663
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	(3.954)	(7.617)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	19.863	14.270
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo ⁵²	15.908	6.653

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SESTRALE ABBREVIATO 2020

PREMESSA

Il Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche "Gruppo" o "Gruppo TA") è formato dalla capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche la "Capogruppo" o "TA"), società per azioni con sede legale 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., Parcheggio Peretola s.r.l., Toscana Aeroporti Handling s.r.l., Jet Fuel Co. s.r.l. e Vola Srl.

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 2020 la struttura del Gruppo TA è quella allegata alla Relazione sulla Gestione e si intende qui richiamata. Rispetto al 31 dicembre 2019 nella struttura del Gruppo non vi sono variazioni societarie.

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

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 2019, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2020".

Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, 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 2019.

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.

IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19

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

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

La contrazione complessiva di traffico sui due scali nel primo semestre 2020 rispetto allo **stesso periodo dell'anno precedente dovuta prima alle cancellazioni e successivamente anche alla limitazione delle operazioni imposta dal Governo** è stata di circa 2,8 milioni di passeggeri (dato progressivo al 30 giugno 2020). Nei primi sei mesi del 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **1,03 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **-72,4%** nella componente passeggeri, del -64,2% nella componente movimenti, del -64,9% nella componente tonnellaggio e del +0,3% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze dei primi sei mesi 2019. Per effetto della riduzione della domanda di traffico, gli impatti sui risultati del primo semestre sono stati fortemente negativi, determinando una perdita al 30 giugno 2020 par a circa 8,9 milioni di euro.

A seguito della fine del periodo di c.d. lock-down, in Italia si sta assistendo ad una progressiva ripresa delle operazioni: in aggiunta ad un seppur lieve ma incoraggiante incremento delle attività aviation, anche la maggior parte degli esercizi commerciali presenti nei due scali ha riaperto le proprie attività, così come sono stati riattivati i servizi di trasporto su gomma e su rotaia per raggiungere i due aeroporti; riaperti inoltre la quasi totalità dei parcheggi con offerte promozionali particolarmente vantaggiose e stanno via via ripartendo anche gli autonoleggi.

Ciononostante, i volumi di traffico del mese di luglio sono ancora a livelli sensibilmente inferiori a quelli dello stesso mese dell'anno precedente, quindi anche per l'intero esercizio 2020 sono attesi risultati negativi, auspicando che la fase più critica dell'epidemia possa essere considerata superata, per lo meno a livello nazionale.

Ad oggi, non è possibile escludere tuttavia che, in funzione dell'andamento dell'epidemia e del relativo sviluppo a livello internazionale, vi possa essere un rallentamento alla ripresa progressiva delle operazioni attesa per i prossimi mesi.

Data la riduzione di traffico attesa, il Gruppo ha tempestivamente predisposto una serie di contromisure volte all'adeguamento dei costi alla ridotta domanda di traffico, tenuto conto anche dei provvedimenti adottati dal governo italiano con decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (c.d. Cura Italia).

Considerata la struttura del conto economico del Gruppo, che vede tra le componenti principali il costo per il personale, i primi provvedimenti adottati sono stati volti a mitigare tali oneri e relative uscite finanziarie, ed hanno dapprima riguardato l'utilizzo di periodi di ferie per tutti i lavoratori che non dovessero garantire un presidio presso gli scali. Per il personale amministrativo e di supporto è stato fatto ricorso al telelavoro. Inoltre, previa attivazione delle interlocuzioni necessarie con le rappresentanze sindacali al fine di condividere le opportune manovre da adottare, a partire dal 25 marzo 2020 è stato fatto ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni per la totalità del personale in forza con il mantenimento dei servizi minimi operativi e la riduzione delle attività dei dipendenti amministrativi. Tale misura sarà in utilizzabile fino a marzo 2021.

Quanto al contenimento dei costi per servizi, la Direzione ha effettuato una prima analisi dei contratti in essere, identificando le fattispecie non strategiche ed attivando ulteriori iniziative con i fornitori.

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

TA, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari definiti sulla base delle aggiornate previsioni di traffico e delle azioni sopra descritte, ha inoltre identificato eventuali misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte del Gruppo delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente. A tal proposito si ricorda che, anche in funzione degli obiettivi di investimento, erano già state attivate le interlocuzioni con primari istituti di credito per la definizione della più adeguata struttura finanziaria a supporto dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Pisa e Firenze.

TA ha quindi stimato che, considerando la significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020 ed un 2021 a livelli non ancora paragonabili a quelli "ante Covid-19", la graduale ripresa delle traffico a partire da secondo semestre 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine, a quella acquisibile sulla base delle linee di credito disponibili e, ove necessario, alle eventuali ulteriori linee di credito disponibili grazie anche all'accesso al Decreto Liquidità, potranno consentire al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

Si evidenzia a tal proposito che Toscana Aeroporti, per quanto applicabile in funzione delle proprie caratteristiche dimensionali, ha formulato domanda di accesso alle forme di credito garantito dallo Stato e con procedura semplificata introdotte dal decreto-legge n. 23/2020 convertito con modificazioni dalla legge n. 40/2020 (c.d. Decreto Liquidità), anche

al fine di soddisfare eventuali nuove esigenze di liquidità che dovessero nascere da un rallentamento nell'attesa progressiva ripresa del traffico.

Il tutto, assicurando il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali e adeguati livelli di servizio per le operazioni comunque in essere, per consentire a Toscana Aeroporti, superata la situazione di emergenza, di riprendere nel medio periodo lo sviluppo.

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.

A questo di aggiunge lo straordinario calo del traffico a causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dalla fine di febbraio e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dai Governi.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

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

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

- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 3 che modificano la definizione di "business" nell'ambito delle operazioni di acquisizioni di imprese o gruppi di attività. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.
- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IAS 1 e IAS 8 fornendo chiarimenti in merito alla definizione di "material information". L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.
- Nel mese di settembre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 fornendo chiarimenti alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

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

- Nel mese di maggio 2017 lo IASB ha emesso il nuovo principio IFRS 17 "Contratti di assicurazione". Il nuovo principio sostituirà l'IFRS 4 e sarà applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2023.
- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IFRS 16 "Leases". L'emendamento consente di neutralizzare le variazioni dei pagamenti dei canoni conseguenti ad accordi tra le parti in considerazione degli effetti negativi del Covid-19. L'emendamento è applicabile con decorrenza dal 1° giugno 2020.

- Nel mese di gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IAS 1 “Presentation of financial statements” che fornisce chiarimenti sulla classificazione delle passività tra correnti e non correnti. L'emendamento è applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2022.
- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti in riferimento all'IFRS 3, allo IAS 16 ed allo IAS 37. Inoltre, sono state pubblicate alcune modifiche all'IFRS 1, all'IFRS 9, allo IAS 41 e agli esempi illustrativi allegati all'IFRS 16. Tali modifiche saranno applicabili con decorrenza 1° gennaio 2022.

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

PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

Si 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 conseguente all'epidemia da Covid-19 e del conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati potrebbero produrre 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. **A questo si aggiunge l'impatto che la riduzione di traffico può produrre sui subconcessionari.**

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

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

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

Non si esclude quindi che l'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus possa determinare un incremento del rischio di credito per effetto dell'andamento generale del settore, pertanto la direzione monitorerà attentamente l'andamento dei principali clienti, ai fini di mitigare eventuali effetti negativi sul patrimonio e sul risultato. Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche.

2. Rischio di liquidità

Alla data del 30 giugno 2020, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 55,6 milioni di euro (33,1 milioni al 31 dicembre 2019). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 46,3 milioni di euro (25,3 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed una PFN non corrente negativa pari a 25,3 milioni di euro (27,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019)

relativa principalmente a due finanziamenti (con scadenza nel 2022 e nel 2027) concessi alla Capogruppo da Intesa San Paolo e MPS Capital Services ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali. Ai suddetti finanziamenti si aggiungono due finanziamenti a medio termine da nominali 500 migliaia di euro erogati dal gruppo Banco Popolare di **Milano alla controllata Jet Fuel per sostenere l'acquisto di quattro nuovi avio-rifornitori necessari per le attività di into-plane presso l'aeroporto di Pisa.**

I contratti di finanziamento sottoscritti dalla Capogruppo, **prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari misurati al 30 giugno ed al 31 dicembre.** La Capogruppo al 30 giugno 2020 ha ottenuto per il finanziamento concesso da MPS C.S. il *waiver* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto al 30 giugno 2020. Il Gruppo fa inoltre ricorso anche a finanziamenti bancari di breve periodo per soddisfare esigenze di breve termine.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali subite da marzo 2020, visti i risultati del primo semestre e **nonostante la graduale ripresa dell'operatività dei due aeroporti,** l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 è significativo. In particolare è ragionevole ipotizzare anche per i prossimi dodici mesi, **un appesantimento dell'indebitamento bancario della Società e del Gruppo ed una contrazione della liquidità,** rispetto ai dati al 31 dicembre 2019.

A tal proposito si segnala che, pur tenendo presente la stagionalità del business, già nei primi 6 mesi del 2020 la direzione, al fine di reperire le risorse finanziarie necessarie a coprire i maggiori fabbisogni correnti determinati dalla situazione di emergenza da Coronavirus, ha incrementato il ricorso a finanziamenti a breve termine rispetto allo stesso periodo del 2019 (21 milioni di euro i prestiti accessi nei primi sei mesi del 2020 contro 18 milioni di euro al 30 giugno 2019). **Stante tali utilizzi, l'ammontare degli affidamenti a revoca del Gruppo disponibili al 30 giugno 2020 è pari a circa 17,5 milioni di euro.**

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

Infine, si fa presente come in data 9 aprile 2020 sia stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il cosiddetto Decreto Liquidità che nella parte prima disciplina le modalità per le imprese di accesso al credito garantito dallo Stato e con procedura semplificata. Toscana Aeroporti ha formulato domanda di accesso a tale credito garantito per quanto applicabile in funzione delle proprie caratteristiche dimensionali.

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

Sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha quindi stimato che, pur considerando la significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020 ed un 2021 a **livelli ancora non paragonabili a quelli "ante Covid-19",** l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, unitamente alla progressiva ripresa del traffico, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine e le ulteriori linee di credito disponibili eventualmente anche attraverso il Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte.

Infine, si segnala che la contrazione del traffico e dei ricavi potrebbe determinare riduzioni di marginalità tali da comportare nell'esercizio 2020 il mancato rispetto dei parametri finanziari sui finanziamenti in essere. Anche in questo caso il Gruppo, come avvenuto con riferimento alla misurazione dei covenant al 30 giugno sul contratto MPS Capital Services, ha avviato tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati.

3. Rischio di tasso d'interesse

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

L'Indebitamento Finanziario Netto pari al 30 giugno 2020 a 55,6 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2020 a 0,50 (0,28 al 31 dicembre 2019), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2020, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a +/-670 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 +658 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 -615 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 2020 TA ha registrato circa un milione di passeggeri, in un sistema dove complessivamente operano 26 vettori di linea. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 43,9% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 12,6% (Vueling) e 6,5% (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	
<u>Gruppo TA - Conto economico</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>
Ricavi operativi e altri ricavi	14.596	44.274	4.482	9.567	759	1.018	19.838	54.858
di cui Pisa	7.721	24.669	1.996	3.266	392	766	10.108	28.702
di cui Firenze	6.876	19.605	2.486	6.301	367	251	9.729	26.156
Ricavi per serv. costruz.	3.207	2.108	163	309	325	1.103	3.695	3.521
di cui Pisa	1.433	212	47	300	0	0	1.479	513
di cui Firenze	1.774	1.896	117	10	325	1.103	2.216	3.008
Totale Ricavi di settore	17.803	46.382	4.646	9.877	1.084	2.121	23.533	58.379
Costi operativi (*)	18.127	31.035	2.113	2.282	5.673	6.839	25.913	40.157
di cui Pisa	11.157	18.664	1.192	1.143	2.976	3.152	15.325	22.959
di cui Firenze	6.969	12.370	921	1.139	2.697	3.687	10.588	17.197
Costi per serv. costruz.	2.618	1.555	133	228	265	813	3.016	2.596
di cui Pisa	1.169	156	38	221	0	0	1.207	378
di cui Firenze	1.448	1.398	95	7	265	813	1.809	2.218
Ammort.ti e accanton.ti	3.809	4.178	785	851	1.702	1.742	6.297	6.770
di cui Pisa	2.055	2.155	509	553	236	969	2.800	3.677
di cui Firenze	1.753	2.024	276	298	1.467	773	3.496	3.094
Risultato operativo	-6.750	9.614	1.614	6.516	-6.557	-7.273	-11.693	8.856
di cui Pisa	-5.229	3.906	304	1.649	-2.820	-3.351	-7.745	2.204
di cui Firenze	-1.521	5.709	1.311	4.867	-3.737	-3.923	-3.947	6.651
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-601	-767	-601	-767
Ris. ante imposte	-6.750	9.614	1.614	6.516	-7.158	-8.040	-12.293	8.089
Imposte di esercizio	0	0	0	0	3.263	-2.738	3.263	-2.738
Ris. netto di esercizio	-6.750	9.614	1.614	6.516	-3.894	-10.777	-9.030	5.350
Perdita (utile) di Terzi	0	0	0	0	130	-68	130	-68
Ris. netto di Gruppo	-6.750	9.614	1.614	6.516	-3.764	-10.845	-8.900	5.282
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>31/12/2019</u>
Attività correnti	11.430	26.801	3.631	6.230	18.934	16.149	33.995	49.179
Attività non correnti	142.455	144.429	49.403	48.590	28.870	25.550	220.728	218.569
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2019</u>
Investimenti	3.515	4.069	247	1.324	377	1.389	4.139	6.781

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 1.054 migliaia nel primo semestre 2020 (€ 984 migliaia nel primo semestre 2019). Si ricorda che nei Canoni aeroportuali del primo semestre 2019 incide il rilascio del Fondo rischi VVF per 2 milioni di euro.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO

SEMESTRALE ABBREVIATO 2020: CONTO ECONOMICO

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

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

In particolare, si segnala:

1. Il crollo del traffico aereo nel secondo trimestre 2020 (-99% di passeggeri rispetto al secondo trimestre 2019 pari a circa 2,3 milioni) che si confronta con un primo trimestre 2020 (-29% di passeggeri rispetto al primo trimestre 2019 pari a circa 418 migliaia) **che ha beneficiato dei primi due mesi di traffico in linea con l'anno precedente;**
2. Il conseguente quasi totale azzeramento dei ricavi operativi, pari a 2,7 milioni di euro del secondo trimestre 2020, rispetto al secondo trimestre 2019 pari a 32,4 milioni di euro (-92%) **conseguenza dell'andamento del traffico;**
3. Le importanti azioni di contenimento dei costi sul secondo trimestre che il Gruppo ha messo in campo a partire dal mese di aprile (CIGS, revisione contratti di fornitura di beni e servizi, etc.), conseguendo una riduzione pari a circa 13,4 milioni di euro sul secondo trimestre 2020 (-60%) rispetto al secondo trimestre del 2019;
4. **L'aumento dei costi dei materiali di consumo del secondo trimestre 2020 (+25%) rispetto al secondo trimestre 2019 diretta conseguenza dell'acquisto del materiale sanitario per la tutela degli utenti e dei lavoratori dei due scali toscani pari a 100 migliaia di euro. Complessivamente i costi addizionali sostenuti per materiali e servizi aggiuntivi in conseguenza dell'emergenza sono stati pari a circa 270 migliaia di euro.**

VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2020 ammontano a 23,5 milioni di euro (58,4 milioni di euro al 30 giugno 2019) con una variazione negativa di 34,8 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	15.065	44.813	-29.747	-66,4%
Ricavi non aviation	6.624	15.497	-8.873	-57,3%
Oneri Sviluppo network	-2.203	-6.226	4.023	-64,6%
Totale ricavi operativi	19.486	54.083	-34.597	-64,0%
Altri ricavi	351	775	-423	-54,6%
Ricavi per servizi di costruzione	3.695	3.521	174	4,9%
TOTALE RICAVI (A)	23.533	58.379	-34.846	-59,7%

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

1. Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi "Aviation" al 30 giugno 2020 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2019:

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	4.039	13.838	-9.800	-70,8%
Diritti approdo/partenza	2.795	7.555	-4.760	-63,0%
Diritti sosta	653	613	41	6,6%
Diritti assistenza PRM	594	1.881	-1.287	-68,4%
Diritti cargo	149	247	-98	-39,7%
Corrispettivi sicurezza passeggero	1.092	3.721	-2.629	-70,7%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	378	1.741	-1.363	-78,3%
Handling	4.989	14.059	-9.070	-64,5%
Infrastrutture centralizzate	377	1.158	-781	-67,5%
TOTALE RICAVI AVIATION	15.065	44.813	-29.747	-66,4%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	69,5%	74,3%		

2. Ricavi Non Aviation

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2020 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2019.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	1.054	3.278	-2.223	-67,8%
Food	501	1.770	-1.269	-71,7%
Retail	1.075	2.768	-1.693	-61,2%
Pubblicità	948	1.046	-98	-9,3%
Real Estate	718	877	-159	-18,2%
Autonoleggi	1.152	2.729	-1.578	-57,8%
Altre subconcessioni	534	1.169	-635	-54,3%
Sale Vip	386	1.442	-1.056	-73,2%
Biglietteria aerea	84	236	-151	-64,2%
Agenzia cargo	172	183	-11	-5,8%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	6.624	15.497	-8.873	-57,3%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	30,5%	25,7%		

Oneri Sviluppo Network

Il Gruppo 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, il Gruppo 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 2020 ammontano a 2,2 milioni di euro in diminuzione di 4 milioni di euro rispetto al 30 giugno 2019 quando erano pari a 6,2 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 2020 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2019.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
ALTRI RICAVI				
Indennizzi	41	165	-124	-75,4%
Services e consulenze	67	109	-42	-38,4%
Addebiti utenze ed altri	195	469	-274	-58,4%
Minori	48	31	17	54,5%
TOTALE ALTRI RICAVI	351	775	-423	-54,6%
Incid.% su Ricavi	1,5%	1,3%		

4. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione al 30 giugno 2020 ammontano a circa 3,7 milioni di euro

(3,5 milioni di euro al 30 giugno 2019) con una variazione positiva di 174 migliaia di euro. I maggiori ricavi consuntivati derivano dalla diversa evoluzione degli investimenti rispetto al primo semestre 2019.

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

Ricavi per tipologia

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

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	4.830	10.086	-5.256	-52,1%
Ricavi "over time"	18.703	48.293	-29.590	-61,3%
Ricavi "point in time"	0	0	0	n.s.
TOTALE RICAVI	23.533	58.379	-34.846	-59,7%

COSTI

Complessivamente i Costi consolidati al 30 giugno 2020 ammontano a 28,9 milioni di euro (42,8 milioni di euro al 30 giugno 2019) con una variazione negativa di 13,8 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	669	568	102	17,9%
Costi del personale	13.667	21.542	-7.875	-36,6%
Costi per servizi	9.810	15.943	-6.133	-38,5%
Oneri diversi di gestione	712	1.119	-407	-36,4%
Canoni aeroportuali	1.054	985	69	7,0%
Totale costi operativi	25.913	40.158	-14.245	-35,5%
Costi per servizi di costruzione	3.016	2.596	420	16,2%
TOTALE COSTI (B)	28.929	42.754	-13.825	-32,3%

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

5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano al 30 giugno 2020 a 669 migliaia di euro (568 migliaia di euro al 30 giugno 2019). In particolare sono costituiti da costi per materiale sanitario (200 migliaia di euro), per carburanti (179 migliaia di euro), vestiario (185 migliaia di euro) e materiali per servizi operativi (85 migliaia di euro).

6. Costi del personale

Il costo del Personale, pari 13,7 milioni di euro al 30 giugno 2020, ha registrato un calo rispetto al 30 giugno 2019 di 7,9 milioni di euro. Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	13.489	21.480	-7.992	-37,2%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	7.684	12.406	-4.722	-38,1%
Salari	1.781	3.156	-1.375	-43,6%
Oneri sociali	2.905	4.633	-1.728	-37,3%
TFR	1.118	1.285	-166	-13,0%
altri costi lavoro	179	62	117	188,1%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	4	5	0	-6,5%
Benefits al personale	150	51	100	196,2%
Somministrato e varie	24	7	17	265,2%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	13.667	21.542	-7.875	-36,6%
Incid.% su Costi operativi	52,7%	53,6%		

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al primo semestre 2020 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2020:

Tabella EFT	I° Sem 2020	I° Sem 2019	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	330,3	332,5	-2,2	-0,7%
Toscana Aeroporti Handling	370,2	418,1	-48,0	-11,5%
Jet Fuel	11,00	12,5	-1,5	-12,0%
TAE	7,49	6,0	1,5	24,8%
VOLA	0,62	0,0	0,6	n.s.
Gruppo	719,6	769,2	-49,6	-6,4%

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

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due semestri in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 12 della Relazione sulla gestione.

7. Costi per servizi

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

1 Negli EFT n.2 unità a tempo parziale sono considerate n.1 unità a tempo pieno.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	101	126	-24	-19,4%
Spese istituzionali	650	868	-219	-25,2%
Altri servizi	1.668	2.613	-945	-36,2%
Servizi per il personale	566	889	-323	-36,3%
Servizi di manutenzione	1.891	3.032	-1.141	-37,6%
Utenze	1.383	1.881	-499	-26,5%
Servizi operativi	3.551	6.533	-2.982	-45,6%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	9.810	15.943	-6.133	-38,5%
Incid.% su Costi operativi	37,9%	39,7%		

I “*servizi commerciali*” per 101 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (126 migliaia di euro al 30 giugno 2019) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	101	126	-24	-19,4%
<u>di cui:</u>				
Prowigioni pubblicità	19	12	7	56,8%
Gestione impianti pubblicità	15	41	-26	-63,8%
Promozioni retail	8	13	-5	-39,9%
Servizio dry cleaning	60	60	0	0,0%

Le “*spese istituzionali*” per 650 migliaia di euro (868 migliaia di euro al 30 giugno 2019) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	650	868	-219	-25,2%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	457	594	-137	-23,1%
Emolumenti sindaci	125	124	0	0,2%
Viaggi trasferte amm.ri	66	116	-51	-43,6%
Legali, notarili, assembleari	3	8	-5	-67,7%
Partecipazione congressi	0	26	-26	-100,0%

Gli **“altri servizi”** per 2,61 milioni di euro (2,23 milioni di euro al 30 giugno 2019) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	1.668	2.613	-945	-36,2%
<u>di cui:</u>		0		
Prestazioni professionali	1.144	1.266	-123	-9,7%
Assicurazioni industriali	233	325	-92	-28,3%
Comunicazione	291	974	-683	-70,1%
Altri minori	0	48	-48	-100,0%

La variazione principale di questi costi è dovuta ai minori costi di “Comunicazione” (-683 migliaia di euro) sostenuti dalla Capogruppo relative a sponsorizzazioni.

I **“Servizi per il personale”** per 566 migliaia di euro (889 migliaia di euro al 30 giugno 2019) sono sotto riportati. Essi riguardano principalmente i costi per la mensa.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	566	889	-323	-36,3%
<u>di cui:</u>				
Mensa	346	603	-257	-42,6%
Assicurazioni	95	103	-8	-8,1%
Medicina prev. e visite med.	13	19	-6	-31,7%
Formazione	21	44	-24	-53,8%
Selezione personale	5	14	-9	-61,1%
Servizio paghe	46	63	-17	-27,3%
Altri servizi al personale	8	0	8	n.a.
Trasferte	33	44	-10	-23,2%

I **“servizi di manutenzione”** per 1,9 milioni di euro (3 milioni di euro al 30 giugno 2019) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	1.891	3.032	-1.141	-37,6%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	328	597	-268	-45,0%
Manutenzione impianto bhs	264	453	-188	-41,6%
Manutenzione infrastrutture	631	1.149	-518	-45,1%
Manutenzione IT	668	834	-166	-19,9%

I *“servizi per utenze”* per 1,4 milioni di euro (1,9 milioni di euro al 30 giugno 2019) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas e acqua.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	1.383	1.881	-499	-26,5%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	629	837	-208	-24,9%
Acqua	93	226	-133	-58,7%
Telefoni	80	106	-26	-24,7%
Cellulari	109	92	17	18,3%
Gas	421	496	-75	-15,2%
Minori	50	123	-73,3	-59,4%

I *“servizi operativi”* per 3,6 milioni di euro (6,5milioni di euro al 30 giugno 2019) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, gestione parcheggi, servizio di pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	3.551	6.533	-2.982	-45,6%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	651	1.900	-1.249	-65,7%
Pulizie aeromobili e mezzi	119	327	-208	-63,6%
Servizio Agenzia/Magazz.	90	90	0	0,0%
Pulizie locali	405	667	-262	-39,2%
Assistenza PRM	261	297	-36	-12,1%
Servizio vigilanza	837	1.677	-840	-50,1%
Centro Servizi	105	124	-19	-15,2%
Collegamento arco az	28	39	-11	-27,7%
Noleggio macch. e attr.	157	112	45	39,6%
Gestione parcheggi	162	358	-196	-54,7%
Giardinaggio	47	83	-36	-42,9%
Sala vip	179	338	-159	-47,1%
Servizio pronto soccorso	164	192	-28	-14,7%
Shuttle bus	164	304	-140	-46,0%
Altri servizi operativi	6	25	-19	-76,3%
Servizi gestione emergenze	152	0	152	
Raccolta carrelli	24	0	24	

8. Oneri diversi di gestione

Gli *“oneri diversi di gestione”* per 712 migliaia di euro (1,1 milioni di euro al 30 giugno 2019) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	3	10	-7	-70,4%
Ass.ni enti e istituti vari	154	265	-111	-41,7%
Imposte e tasse	369	393	-24	-6,1%
Rappresentanza	41	37	4	11,9%
Vari amministrativi	119	265	-146	-55,2%
Altri minori	26	150	-124	-83,0%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	712	1.119	-407	-36,4%
Incid.% su Costi operativi	2,7%	2,8%		

9. Canoni aeroportuali

I *“canoni aeroportuali”* per 1.054 migliaia di euro (985 milioni di euro al 30 giugno 2019) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi. Entrambi i costi sono variabili sul traffico consuntivato.

La variazione in aumento deriva del rilascio del fondo rischi connesso al contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro che ha inciso nel primo semestre 2019. Al netto di tale effetto il canone è in calo del 64,7% in linea con il minore traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2020 (-72,8%).

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	578	2.379	-1.802	-75,7%
Canone VVF	476	606	-130	-21,4%
Rilascio Fondo Rischi VVF	0 -	2.000	2.000	-100,0%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	1.054	985	69	7,0%
Incid.% su Costi operativi	4,1%	2,5%		

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 3 milioni di euro (2,6 milioni di euro al 30 giugno 2019), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel primo semestre 2020. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 11 della Relazione sulla gestione.

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2020 ammonta a 5,4 milioni di euro (5,4 milioni al 30 giugno 2019). Essa è composta da ammortamenti:

- di attività immateriali per 3,3 milioni (3,5 milioni di euro al 30 giugno 2019)
- di immobili, impianti e macchinari per 1,5 milioni (1,7 milioni di euro al 30 giugno 2019);
- di diritti d'uso per 253 migliaia di euro (268 al 30 giugno 2019).

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 726 migliaia di euro (1.278 migliaia al 30 giugno 2019), si compone principalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino (714 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.

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

Tale voce ammonta a 207 migliaia di euro (78 migliaia al 30 giugno 2019) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	IH 2020	1H 2019
Acc. f.do svalutazione crediti	207	78
Perdite su crediti	-	-
Rilascio fondo svalutazione crediti	-	-
totale	207	78

14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 4 migliaia di euro (4 migliaia di euro al 30 giugno 2019) e si riferiscono principalmente ad interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti ed interessi di mora.

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 649 migliaia di euro (802 migliaia al 30 giugno 2019) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari e finanziamenti (216 migliaia di euro) e **degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni** (320 migliaia di euro).

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 44 migliaia di euro (32 migliaia di euro al 30 giugno 2019) 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 a credito di 3,3 milioni di euro, pari ad un *tax rate* del 26,5% del Risultato ante imposte (33,9% nel primo semestre 2019).

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 2020, la perdita di periodo della controllata Jet Fuel, pari a 195 migliaia di euro, è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a 130 migliaia di euro (68 migliaia di euro di utile nel primo semestre 2019).

19. Utile (perdita) per azione

L'utile (perdita) base per azione al 30 giugno 2020, pari a -0,478 euro (0,284 euro al 30 giugno 2019) è stato calcolato dividendo il Risultato di periodo del Gruppo (-8.900 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 2020: SITUAZIONE

PATRIMONIALE- FINANZIARIA

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta al 30 giugno 2020.

	dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI		220.728	218.569	2.159

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

20. Attività immateriali

	dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Diritti di concessione		151.518	154.220	-2.702
Diritti di brevetto e opere ingegno		600	896	-296
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)		22.898	19.467	3.430
Altre immobilizzazioni		279	297	-18
Attività immateriali		175.294	174.880	414

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2020 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	210
immobilizzazioni in corso	3.506
software	30
Altre immobilizzazioni	3
Totale	3.750

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

Nel corso del primo semestre 2020 non sono state effettuate dismissioni di cespiti. La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

Diritti di concessione

Il valore al 30 giugno 2020 è pari a 151,5 milioni di euro (154,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registra un decremento di 1,7 milioni di euro derivante dall'effetto degli ammortamenti di periodo, parzialmente compensato degli investimenti effettuati nel semestre.

Diritti di brevetto industriale

Il valore al 30 giugno 2019 è pari a 600 migliaia di euro (896 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e registra un decremento di 296 migliaia di euro per effetto degli ammortamenti del periodo superiori agli investimenti.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Il valore al 30 giugno 2020 è pari a 22,9 milioni di euro (19,5 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registra un incremento di 3,4 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 3,5 milioni di euro, variazione parzialmente compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 76 migliaia di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Il valore al 30 giugno 2020 è pari a 23 milioni di euro (19,5 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un incremento di 3,5 milioni di euro per effetto degli investimenti di periodo parzialmente compensati dal completamento di progetti e relativi passaggi a cespiti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso suddetto comprenda un importo pari a circa 15,3 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze, di cui 759 milioni nel primo semestre 2020.

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

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

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

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

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

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

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

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

Si ricorda infine che TA ha effettuato fino ad oggi gran parte delle progettazioni relative ai maggiori interventi previsti per la implementazione del Master Plan come approvato da ENAC, per un investimento complessivo in attività immateriali in corso per circa 15,3 milioni di euro. La Società ha altresì proseguito nel 2019 le attività progettuali, giunte ad un livello definitivo ed esecutivo, collegate alla incorporazione delle prescrizioni come emerse dalla procedura di VIA e di quella di Conformità Urbanistica. Alla luce del livello di dettaglio delle progettazioni eseguite fino ad oggi, nonché del quadro di sviluppo territoriale così come definito dalle determinazioni degli Enti locali preposti (Regione, Provincia, Comuni interessati) sulla base delle analisi tecniche condotte TA ritiene ragionevole che tutte le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate ed iscritte a lavori in corso **saranno pienamente utilizzabili nonostante l'esito negativo del ricorso alla sentenza di cui**

sopra, che peraltro non ne ha messo in discussione la validità tecnica, e alla luce dell'imminente avvio di un nuovo iter di approvazione.

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

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

Le analisi condotte, basate su un'ipotesi di slittamento temporale relativo al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter procedurale, non avevano portato ad evidenziare perdite di valore, pertanto nessuna svalutazione è stata riflessa nei dati al 31 dicembre 2019, tenuto anche conto che le sentenze di cui sopra non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, e potendo TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

Al 30 giugno 2020 per effetto dell'epidemia da Covid-19 e dei conseguenti impatti registrati nel primo semestre del 2020 sullo scenario macroeconomico nazionale ed internazionale, incluso l'andamento del traffico, avendo valutato, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", tali effetti quali indicatori di perdita di valore, è stato condotto l'impairment test sui dati al 30 giugno 2020, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 agosto 2020, effettuato sia sulla CGU relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

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

In particolare, i flussi di cassa previsionali dei due scali stimati lungo la durata residua delle rispettive concessioni (fino al 2043 per Firenze e fino al 2046 per Pisa), inclusivi per l'aeroporto di Firenze dell'ipotesi di slittamento temporale relativo al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter procedurale, approvati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA, sono stati aggiornati determinando il valore recuperabile (valore in uso) delle rispettive CGU, confrontato quindi con il relativo valore contabile. Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza, considerando in particolare la significativa riduzione della domanda per gli anni 2020 e 2021.

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

Di seguito le assunzioni principali:

- Tasso di crescita dei ricavi operativi (CAGR 2022-2043) aeroporto di Firenze: 4,1%;
- Tasso di crescita dei ricavi operativi (CAGR 2022-2046) aeroporto di Pisa: 2,4%;
- WACC: 7,39%.

Il Gruppo ha inoltre provveduto ad elaborare l'analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base (utilizzo del tasso di crescita dei ricavi e il tasso di sconto) che condizionano il valore d'uso dalle CGU. Anche nel caso di una variazione

positiva o negativa dello 1% del WACC e del CAGR utilizzato le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore. In tutti i casi elaborati, il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati dalle CGU risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment.

Inoltre, il Gruppo ha effettuato un'ulteriore simulazione, ipotizzando una significativa riduzione dei ricavi e delle marginalità previsti da piano, volta a verificare la tenuta del test di impairment; tale scenario porterebbe comunque un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile delle CGU, senza evidenziare anche in questa ipotesi perdite di valore.

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

21. Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	17.178	16.789	389
Altri beni	3.478	3.831	-353
Attrez.re ind.li e comm.li	940	999	-60
Impianti e macchinari	7.026	7.895	-869
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	301	796	-495
Immobili, impianti e macchinari	28.923	30.310	-1.387

Complessivamente nel primo semestre 2020 sono stati effettuati investimenti per 389 migliaia di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
terreni e fabbricati di proprietà	17
impianti e macchinari	102
attrezzature ind.li e comm.li	9
autoveicoli	70
mobili e arredi, hardware	171
Immobilizzazioni in corso	20
Totale	389

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

Nel corso del primo semestre 2020 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

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

22. Diritti d'uso

La società ha al 30 giugno 2020 un valore dei Diritti d'uso pari a 4,4 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. **Diritti d'uso su parcheggi per 4,36 milioni di euro**, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto: la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;

2. **Diritti d'uso su veicoli per 254 migliaia di euro**, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali: la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni;

Di seguito la movimentazione del periodo.

	dati in euro/000	30.06.2020
Valori al primo gennaio		4.619
Acquisizioni		71
Dismissioni		0
Ammortamenti		-253
Diritti d'uso alla fine del periodo		4.438

23. Partecipazioni in altre imprese

Al 30 giugno 2020, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,22 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,4% del capitale): 420 euro;
- Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (52,7% del capitale): 13,2 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Montecatini Congressi S.c.r.l. (5,0% del capitale): 0 euro;
- **Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;**
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (4,44% del capitale): 6,3 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.
- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 2.823 migliaia di euro

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

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

Al 30 giugno 2020 non si ravvisano variazioni significative nei *fair value* delle partecipazioni in altre imprese.

24. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 30 giugno 2020 il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 613 migliaia di euro (570 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), come risulta di seguito riportato:

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

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

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

25. Altre Attività Finanziarie

	dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Depositi cauzionali		201	202	-2
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno		3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie		3.218	3.220	-2

Depositi cauzionali

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

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

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

26. Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

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

27. Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 5.090 migliaia di euro (1.716 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Tale importo è composto principalmente: dalla fiscalità differita attiva iscritta in relazione alle perdite fiscali di periodo per le quali sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero alla luce delle proiezioni dei risultati economici e fiscali così come desumibili dai piani pluriennali del Gruppo; dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee dovute ai fondi tassati (Fondo di ripristino, Fondo svalutazione crediti, etc); dalla 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

	dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI		33.995	49.179	-15.185

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 30 giugno 2020 ed il confronto con il 31 dicembre 2019.

28. Crediti commerciali

I crediti verso clienti al 30 giugno 2020, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 8.954 migliaia di euro (17.525 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) così come da tabella seguente.

	dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti		12.738	18.035	-5.297
Toscana Aeroporti Handling		1.083	3.882	-2.800
Parcheggi Peretola		26	8	19
Jet Fuel		31	171	-140
Crediti verso società collegate		142	288	-146
- Fondo svalutazione crediti		-5.065	-4.859	-206
Crediti commerciali		8.954	17.525	-8.571

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 207 migliaia di euro e decrementato per 1 migliaia di euro per utilizzo. Di seguito la movimentazione del fondo (dati in migliaia di euro).

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	30.06.2020
Fondo svalutazione crediti	4.859	207	-1	5.065

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

dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Alatoscana	19	57	-38
Immobili AOU Careggi	123	231	-108
Crediti verso società Collegate	142	288	-146

29. Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 522 migliaia di euro (280 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) si riferisce a crediti fiscali per imposte correnti, di cui 440 migliaia di euro di TA (relativa ad IRES per 242 migliaia ed IRAP per 198 migliaia di euro) e 82 migliaia di euro di TAH (riferita per 50 migliaia di euro ad IRES e per 32 migliaia di euro ad IRAP).

30. Altri crediti tributari

Tale voce pari a 3.630 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (1.497 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si riferisce principalmente a crediti IVA della Capogruppo per 1.652 migliaia di euro e delle sue controllate TAH per 1.560 migliaia di euro, Jet Fuel per 123 migliaia di euro, TAE per 118 migliaia di euro.

31. 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	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	2.586	7.953	-5.367
Anticipi a fornitori	390	362	28
Risconti attivi	874	418	456
Crediti per incassi biglietti	137	317	-180
Crediti per incassi generi di monopolio	74	104	-30
Altri crediti	918	860	58
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	4.979	10.014	-5.035

Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Altri debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 46) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato. La variazione in diminuzione è principalmente dovuta ai mancati ricavi aviation dovuti al crollo del traffico a causa dell'emergenza sanitaria.

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

32. Cassa e mezzi equivalenti

Tale voce è pari a 15.908 migliaia di euro (19.863 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio netto registra un decremento di 9.034 migliaia di euro per effetto principale della rilevazione della perdita di periodo (8,9 milioni di euro migliaia di euro).

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

33. Capitale

Al 30 giugno 2020 il capitale sociale della capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (invariato rispetto al 31 dicembre 2019).

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

34. Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- 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 in Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. nel luglio 2007.

- Dalla riserva legale per un importo di 5.369 migliaia di euro. L'incremento di 678 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2019 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in data 15 maggio 2020 in sede di approvazione del Bilancio 2019.

- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 38.783 migliaia di euro che si sono incrementate rispetto al 31 dicembre 2019 di 12.877 migliaia di euro per effetto della completa destinazione dell'utile di esercizio 2019 deliberato dall'assemblea dei soci.

- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

35. Riserva rettifiche IAS

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

- (i) la riserva IAS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;

- (ii) la riserva IAS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011.

36. Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 3.994 migliaia di euro (3.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2019 e dall'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 30 giugno 2020 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 30.06.2020

Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:

UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO

UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
-3	-3	-1	-4

SITUAZIONE AL 30.06.2019

Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:

UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO

UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
-366	-366	-6	-372

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

SITUAZIONE AL 30.06.2020

Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:

Valore lordo	(Onere)/B eneficio fiscale	Valore Netto
-5	1	-4

SITUAZIONE AL 30.06.2019

Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:

Valore lordo	(Onere)/B eneficio fiscale	Valore Netto
-490	118	-372

37. Utile (perdita) di periodo del Gruppo

Accoglie la perdita di periodo di pertinenza di TA al 30 giugno 2020, pari a 8.900 migliaia di euro (utile di 14.149 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

38. Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2020, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67% è pari a 230 migliaia di euro (361 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). La variazione è dovuta dal risultato di periodo della controllata Jet Fuel.

PASSIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la comparazione delle passività non correnti al 30 giugno 2020 ed il confronto con il 31 dicembre 2019.

39. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.946 migliaia di euro (2.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	30.06.2020
Fondi rischi e oneri	2.458	12	-524	1.946

Il fondo al 30 giugno 2020 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2020";
- 2) 870 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 3) 200 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio dall'impresa titolare dell'appalto relativo ai lavori di ampliamento del piazzale ovest dello scalo di Firenze in relazione a problematiche riscontrate in merito all'esecuzione dell'appalto in questione;
- 4) 328 migliaia di euro relativi a contenziosi su imposte locali in relazione alla diversa classificazione delle aree aeroportuali ai fini IMU.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2020".

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

40. Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio) accoglie le somme per mantenere e ripristinare le infrastrutture aeroportuali degli scali di Firenze e di Pisa che la società di gestione dovrà restituire in perfetto stato manutentivo all'Ente concedente alla fine del periodo della concessione.

Il valore complessivo al 30 giugno 2020 è pari a 22.841 migliaia di euro e si incrementa di 714 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto dell'accantonamento del semestre compensato dagli utilizzi di periodo pari a circa 3,9 milioni di euro. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	on. fin.	30.06.20
Fondi di ripristino e sostituzione	25.745	714	-3.938	320	22.841

Tale fondo al 30 giugno 2020, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (19.190 migliaia di euro) e fra le passività correnti (3.651 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 +658 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 -615 migliaia di euro.

41. Fondi benefici a dipendenti

La voce include la valutazione attuariale del TFR, considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici a dipendenti".

I parametri utilizzati per le valutazioni della passività al 30 giugno 2020 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,77%;
- tasso annuo di inflazione: 1,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 2,25%.

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Eurozone Corporate AA con *duration* 10+; tale *duration* è commisurata alla permanenza media dei due collettivi di lavoratori oggetto di valutazione. Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.

Il valore della passività consolidata, conformemente a quanto previsto dallo IAS 19, risulta pari a 5.627 migliaia di euro (5.767 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nel periodo in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2019 di 140 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	31.12.2019	on. Fin. las	utilizzo	(utili)/perdite attuariali	30.06.2020
Fondi benefici ai dipendenti	5.767	44	-189	5	5.627

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-4 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 5 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 1 migliaia di euro.

La valutazione dei benefici futuri risente ovviamente di tutte le ipotesi che debbono essere effettuate per la sua individuazione; pertanto, al fine di ottenere la sensibilità che il valore attuale come sopra determinato presenta rispetto a tali ipotesi, sono stati condotti alcuni test che forniscono la variazione del valore attuale a fronte di una predeterminata variazione di alcune delle ipotesi adottate che maggiormente possono influenzare il valore stesso. Di seguito viene riportata in tabella l'analisi di sensitività del Fondo (dati un euro migliaia).

Gruppo Toscana Aeroporti					
	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso annuo di turn over
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 % - 2,50 %
Fondo TFR	5.356	5.918	5.707	5.548	5.524 5.672

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	246.310
1 - 2	253.531
2 - 3	281.846
3 - 4	166.472
4 - 5	149.377
5 - 6	344.485
6 - 7	387.558
7 - 8	536.861
8 - 9	351.488
9 - 10	461.114

42. Passività finanziarie

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

dati in euro/000	31/12/2019	accensione di finanziamenti	Rimborsi	Altri movimenti	30/06/2020
Passività non correnti	23.352	-	-	- 2.238	21.113
Passività finanziarie correnti					
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	20.010	21.000	-	5	41.015
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term	4.930	-	- 2.330	2.258	4.858
Totale passività finanziarie correnti	24.940	21.000	- 2.330	2.263	45.873
Totale passività finanziarie	48.292	21.000	-2.330	25	66.987

L'importo di 45,9 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 30 giugno 2020 si riferisce, per 4.858 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 41 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo"), incrementati nell'esercizio per complessivi 21 milioni di euro.

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a 2,3 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nei prossimi dodici mesi

Al 30 giugno 2020 sono 7,2 milioni di euro le Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre cinque anni.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce quindi principalmente a due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Services per supportare i relativi investimenti infrastrutturali. I finanziamenti in questione prevedono la scadenza di rimborso nel giugno 2022 (contratto MPS Capital Services completamente utilizzato per 12 milioni di euro) e settembre 2027 (40 milioni di euro sottoscritto con BIIS e completamente utilizzati) ed un tasso d'interesse parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread".

Il debito finanziario suddetto prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati al 31 dicembre sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e del Gruppo al 30 giugno e 31 dicembre, per il finanziamento da 12 milioni di euro.

Si segnala infine come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 12 milioni di euro preveda che un importo minimo di 1 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 finanziatrici.

Il mancato rispetto dei *covenants* e degli altri impegni contrattuali applicati al finanziamento in questione, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo e/o comportare limitazione nella distribuzione dei dividendi.

Il Gruppo al 30 giugno 2020 ha ottenuto per il finanziamento concesso da MPS Capital Services il waiver sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto al 30 giugno 2020.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 30 giugno 2020.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	45.792	290	46.081
Compreso fra 1 e 2 anni	5.021	218	5.239
Compreso fra 2 e 3 anni	3.071	154	3.226
Compreso fra 3 e 4 anni	2.970	124	3.094
Compreso fra 4 e 5 anni	2.868	94	2.962
Compreso fra 5 e 6 anni	2.868	65	2.933
Oltre 6 anni	4.302	43	4.345
Totale	66.892	989	67.881

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 30 giugno 2020.

dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VAR.
Fidi accordati	58.550	68.550	-10.000
<i>di cui TA</i>	<i>58.250</i>	<i>68.250</i>	<i>-10.000</i>
<i>di cui controllate</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>0</i>
Fidi utilizzati	41.000	20.000	21.000
<i>Utilizzato %</i>	<i>70%</i>	<i>29%</i>	
Fidi residui	17.550	48.550	-31.000

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 30 giugno 2020 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

Istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	21.510	21.870
Monte dei Paschi di Siena	TA	3.776	3.836
Banbco Popolare di Milano	Jet Fuel	606	605
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	41.000	41.000
	Totale	66.892	67.311

Gli affidamenti residui al 30 giugno 2020 si riferiscono interamente a fidi a revoca.

La **Posizione Finanziaria Netta** al 30 giugno 2020, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n° 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2020	31.12.2019	Var. Ass.
A. Cassa e banche	15.908	19.863	(3.954)
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	15.908	19.863	(3.954)
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	41.015	20.010	21.005
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.858	4.930	- 72
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	409	410	- 0
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	46.282	25.349	20.933
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	30.374	5.486	24.887
K. Debiti bancari non correnti	21.113	23.352	(2.238)
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.089	4.239	- 150
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	25.203	27.590	(2.388)
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	55.576	33.077	22.499

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

43. Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 30 giugno 2030 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,5 milioni di euro, di cui 4,1 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,4 milioni di euro tra le passività correnti.

<i>dati in euro/000</i>	30.06.2020	31.12.2019
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	4.089	4.239
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	409	410
Passività finanziarie per diritti d'uso	4.498	4.648

Di seguito la movimentazione dell'anno.

<i>dati in euro/000</i>	30.06.2020
Valori al primo gennaio	4.648
Acquisizioni	71
Dismissioni	0
Pagamento rate di leasing	-291
Oneri finanziari	70
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	4.498

I contratti di leasing non prevedono *covenant*.
Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
< 1 anno	302
1-2 anni	574
2-3 anni	507
3-4 anni	453
4-5 anni	433
5-6 anni	444
oltre 6 anni	2.785
totale	5.498

I tassi di interesse marginale definiti dal Gruppo sono rivisti su base ricorrente e applicati a tutti i contratti aventi caratteristiche simili, che sono stati considerati come un unico portafoglio di contratti. I tassi sono determinati a partire dal tasso effettivo medio di indebitamento della Capogruppo, opportunamente rettificato in base a quanto richiesto dalle nuove regole contabili, per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi **considerati nell'aggiustamento del tasso sono il credit-risk spread di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.**

Di seguito i tassi utilizzati:

- 0,94% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,40% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 2,37% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

44. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 358 migliaia di euro (338 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si riferiscono a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

Debiti con scadenza superiore a 5 anni

La società ha in essere dei finanziamenti con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito delle Note 42 Passività finanziarie e 43 Passività finanziarie per diritti d'uso.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso del periodo costituita dalle seguenti categorie.

45. Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 204 migliaia di euro (2.174 al 31 dicembre 2019) è composta dal saldo delle imposte a carico delle società controllate del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2019.

46. Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 11.059 migliaia di euro (11.987 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	7.811	10.761	-2.949
Erario c/lrpef dipendenti ed autonomi	2.624	656	1.969
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	243	251	-8
Imposte locali	122	131	-9
Erario c/lva	257	189	69
Altri debiti tributari	11.059	11.987	-928

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

47. Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 21,6 milioni di euro (31,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registrano un calo di 10 milioni di euro.

48. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 2.499 migliaia di euro (2.611 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

49. Altri debiti esigibili entro l'anno

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

dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	1.456	5.048	-3.592
Canoni concessori	666	2.619	-1.953
Risconti passivi	1.318	1.190	129
Servizio antincendio	902	1.061	-159
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	470	554	-85
Organi istituz. c/competenze	285	705	-420
Acconti (vettori)	441	489	-48
Altri debiti minori	1.050	901	149
Altri debiti esigibili entro l'anno	6.589	12.568	-5.979

In particolare:

- Il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- I risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

ALTRE INFORMAZIONI

Impegni e Garanzie

Al 30 giugno 2020 gli impegni e garanzie sono composte da 16.486 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 10.925 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	30.06.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	16.486	16.341	145
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	10.925	10.925	0

Le fidejussioni di terzi prestate a favore delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati, al rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, da parte dei vettori aerei e di altri clienti.

Le fidejussioni prestate a terzi per conto delle società del Gruppo TA si riferiscono **principalmente a fidejussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento** dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte al Comune di Pisa ed al Comune di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA.

Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

30 giugno 2020 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	9.160	9.160
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	7.123	7.123
Cassa e mezzi equivalenti	-	16.755	16.755
Totale	2.945	33.038	35.983

30 giugno 2020 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	66.987	66.987
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.498	4.498
Debiti commerciali ed altre passività	-	25.804	25.804
Totale	-	97.288	97.288

Livelli gerarchici di valutazione del *fair value*

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

Si distinguono i seguenti livelli:

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

Informazioni relative agli strumenti finanziari

Non sono presenti strumenti finanziari derivati.

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2020

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

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

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

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

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

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

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

Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019

In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 30 giugno 2020, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

2. Fondo rischi per passività di natura giuslavoristica (870 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 30 giugno 2020 evidenzia un fondo rischi di 198 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da trattative di conciliazione in corso con personale dipendente ed a contenziosi di natura giuslavoristica con rischio di soccombenza probabile.

Per le identiche motivazioni, la controllata TAH al 30 giugno 2020 ha un fondo rischi di 673 migliaia di euro, di cui 68 migliaia di euro legate a contenziosi di natura giuslavoristica e 605 migliaia di euro relativi alla stima delle passività derivanti dal mancato rinnovo del CCNL nell'anno 2019.

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

3. Altre passività con rischio di soccombenza "possibile"

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

- a) al contenzioso avente per oggetto la restituzione dei corrispettivi legati al rifornimento di carburante richiesti da alcune compagnie aeree alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo.
- b) al contenzioso di TA inerente alla richiesta di risarcimento danni intentata da un **consigliere uscito dall'organo amministrativo ante-fusione** tra SAT e AdF e contro la quale la Società ha fatto richiesta riconvenzionale risarcitoria.

Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Per quanto riguarda il relativo dettaglio si rinvia all'apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni al 31 dicembre 2019, di cui all'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante il primo semestre 2020, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

Alla data di chiusura del presente Bilancio semestrale, non sono stati concessi prestiti a favore di membri del Consiglio di Amministrazione o del Collegio Sindacale.

Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio d'esercizio al 30 giugno 2020 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto come non vi siano operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del primo semestre 2020.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nel primo semestre 2020 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 agosto 2020 e 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 2020**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2020 (importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	205.026	15.168	19.467	1.391	241.053
Fondo ammortamento	- 50.806	- 14.273	- -	1.094	- 66.172
A - Valore al 31-12-19	154.220	896	19.467	297	174.880
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>					
Acquisti	210	30	3.506	3	3.750
Riclassifiche	76	-	76	-	-
Altre movimentazioni	- 55	4	-	1	- 51
Ammortamenti	- 2.988	- 329	- -	21	- 3.339
Altre movimentazioni del fondo	55	0	- -	1	55
B - Saldo variazioni	- 2.702	- 296	3.430	- 18	414
Costo storico	205.256	15.202	22.898	1.395	244.751
Fondo ammortamento	- 53.739	- 14.602	- -	1.116	- 69.457
Valore al 30.06-2020 (A+B)	151.518	600	22.898	279	175.294

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2020 (Importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	24.624	39.695	1.692	796	18.835	85.643
Fondo ammortamento	- 7.835	- 31.801	- 693	- -	- 15.004	- 55.333
A - Valore al 31-12-19	16.789	7.895	999	796	3.831	30.310
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>						
Acquisti	17	150	-	20	202	389
Riclassifiche	512	-	- -	512	- -	0
Disinvestimenti	- -	348	-	-	- -	348
Altre movimentazioni	4,42	-	- -	4	-	1
Ammortamenti e svalutazioni -	139 -	1.017 -	60	- -	555 -	1.771
Storno fondi amm. anni prec.	-	346	-	-	-	346
Altre movimentazioni del fondo -	4	-	-	-	-	4
B - Saldo variazioni	389 -	869 -	60 -	495 -	353	- 1.387
Costo storico	25.157	39.498	1.692	301	19.038	85.686
Fondo ammortamento	- 7.979	- 32.472	- 752	- -	- 15.559	- 56.763
Valore al 30-06-2020 (A+B)	17.178	7.026	940	301	3.478	28.923

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	30 GIUGNO 2020			30 GIUGNO 2019		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
<u>Società collegate</u>						
<i>Immobili A.O.U. Careggi Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	239,1	38,97%	613	195,7	34,35%	570
Crediti verso società collegate	122,9	86,64%	142	183,9	85,34%	215
Ricavi non aviation	42,5	0,27%	15.497	61,0	0,39%	15.497
Altri ricavi e proventi	18,0	2,32%	775	18,0	2,32%	775
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	374,4	61,03%	613	374,1	65,65%	570
Crediti verso società collegate	19,0	13,36%	142	31,6	14,66%	215
Altri ricavi e proventi	31,6	4,08%	775	31,6	4,08%	775
<u>Altre parti correlate</u>						
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	28,8	0,19%	15.065	73,6	0,16%	44.813
Ricavi non aviation	55,5	0,84%	6.624	189,7	1,22%	15.497
Altri ricavi e proventi	5,2	0,67%	775	5,2	0,67%	775
Costi per servizi	-	0,00%	15.943	-	0,00%	15.943
Crediti verso clienti	234,0	2,66%	8.812	368,8	1,29%	28.684
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	109,5	53,25%	206	160,5	52,10%	308
Debiti verso fornitori	-	0,00%	21.631	-	0,00%	26.766
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	84,0	0,56%	15.065	384,6	0,86%	44.813
Ricavi non aviation	12,069	0,18%	6.624	38,3	0,25%	15.497
Altri ricavi e proventi	1,4	0,18%	775	1,1	0,14%	775
Crediti verso clienti	11,7	0,13%	8.812	23,2	0,08%	28.684
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	14,3	0,22%	6.624	18,0	0,12%	15.497
Altri ricavi e proventi	3,7	0,47%	775	0,4	0,05%	775
Crediti verso clienti	31,9	0,36%	8.812	0,2	0,00%	28.684
<i>ICCAB srl</i>						
Ricavi non aviation	22,8	0,34%	6.624	50,5	0,33%	15.497
Altri ricavi e proventi	1,0	0,12%	775	1,0	0,13%	775
Crediti verso i clienti	48,7	0,55%	8.812	67,0	0,23%	28.684
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti verso clienti	0,9	0,01%	8.812	0,9	0,00%	28.684

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

1. I sottoscritti Roberto Naldi (Amministratore Delegato) e Marco Gialletti (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) di Toscana Aeroporti S.p.a. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020:

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

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

Firenze, 4 agosto 2020

Per il Consiglio di Amministrazione
Roberto Naldi (Amministratore Delegato)

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti

RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA PWC



RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA

TOSCANA AEROPORTI SPA

**BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO
AL 30 GIUGNO 2020**

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 illustrative della Toscana Aeroporti SpA e controllate (Gruppo Toscana Aeroporti) al 30 giugno 2020. 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. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

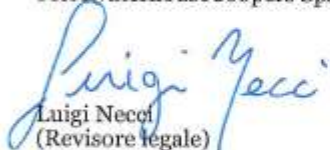
Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n° 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale 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.

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 2020, 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, 4 agosto 2020

PricewaterhouseCoopers SpA


Luigi Necchi
(Revisore legale)

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035229591 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 0303697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957332311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 01029041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 15 Tel. 0403480781 - Udine 33100 Via Foscolle 43 Tel. 043225789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444393311

www.pwc.com/it