
Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2021

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.....	6
5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	8
6. HIGHLIGHTS.....	9
7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO.....	11
8. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO.....	11
8.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei).....	13
8.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci).....	16
8.3 Aggregazioni aziendali.....	19
9. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2021.....	19
10. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI.....	20
10.1 Conto Economico Consolidato	20
10.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	25
10.3 Analisi dei flussi finanziari	26
10.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata.....	28
11. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	29
12. LE RISORSE UMANE.....	30
13. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	32
14. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI.....	34
14.1 Parcheggio Peretola S.r.l.....	34
14.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	35
14.3 Jet Fuel Co. S.r.l.....	35
14.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	36
14.5 Vola S.r.l.....	37

14.6 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.....	37
15. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO.....	38
16. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2021.....	42
17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....	44
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 30.06.2021...	45
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2021.	50
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2021.....	92
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO.....	96
RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA PWC.....	97

Signori azionisti,

La Relazione Finanziaria Semestrale consolidata al 30 giugno 2021 (di seguito anche **"Relazione Semestrale"**), approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'8 settembre 2021, 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 2021 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 2021 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 2020, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo **"Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2021" delle Note Illustrative**.

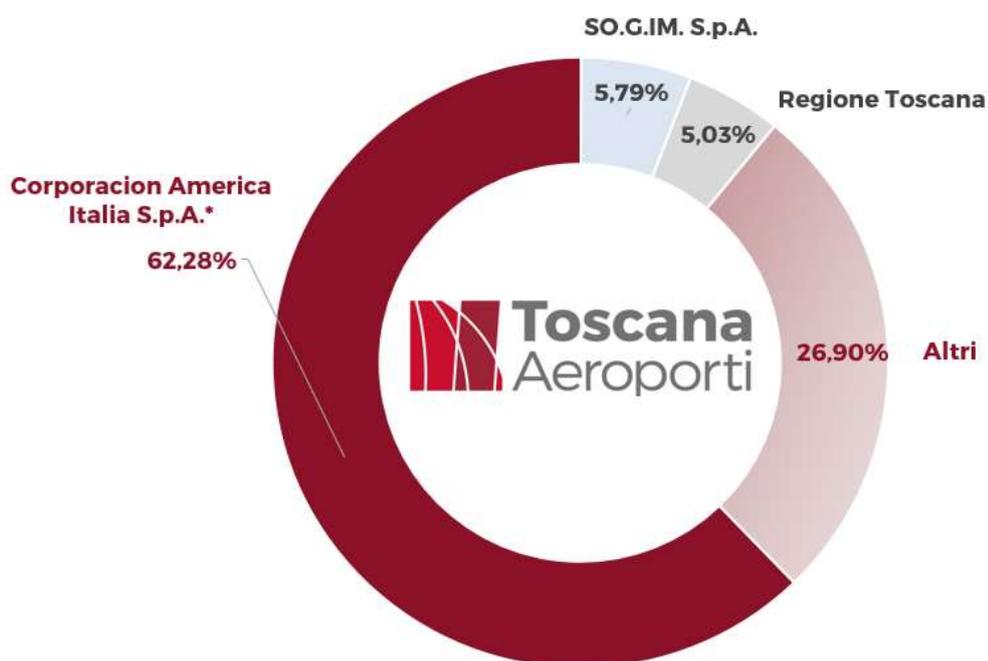
Toscana Aeroporti S.p.a. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo che le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

I dati contabili al 30 giugno 2021 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH), Jet Fuel Co. S.r.l., Vola S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC) consolidate con il metodo integrale.

L'attività di revisione contabile limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 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 7 settembre 2021 partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche **"TA"** o la **"Capogruppo"**) rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



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

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

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

Patti parasociali

Non sono presenti patti parasociali alla data della presente Relazione Finanziaria Semestrale.

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

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN: IT0000214293, ticker Bloomberg: TYA: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 2021 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 13,95 per una corrispondente capitalizzazione pari a 260 milioni di Euro.

Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della Società al seguente indirizzo: www.toscana-aeroporti.com.

3. CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

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

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

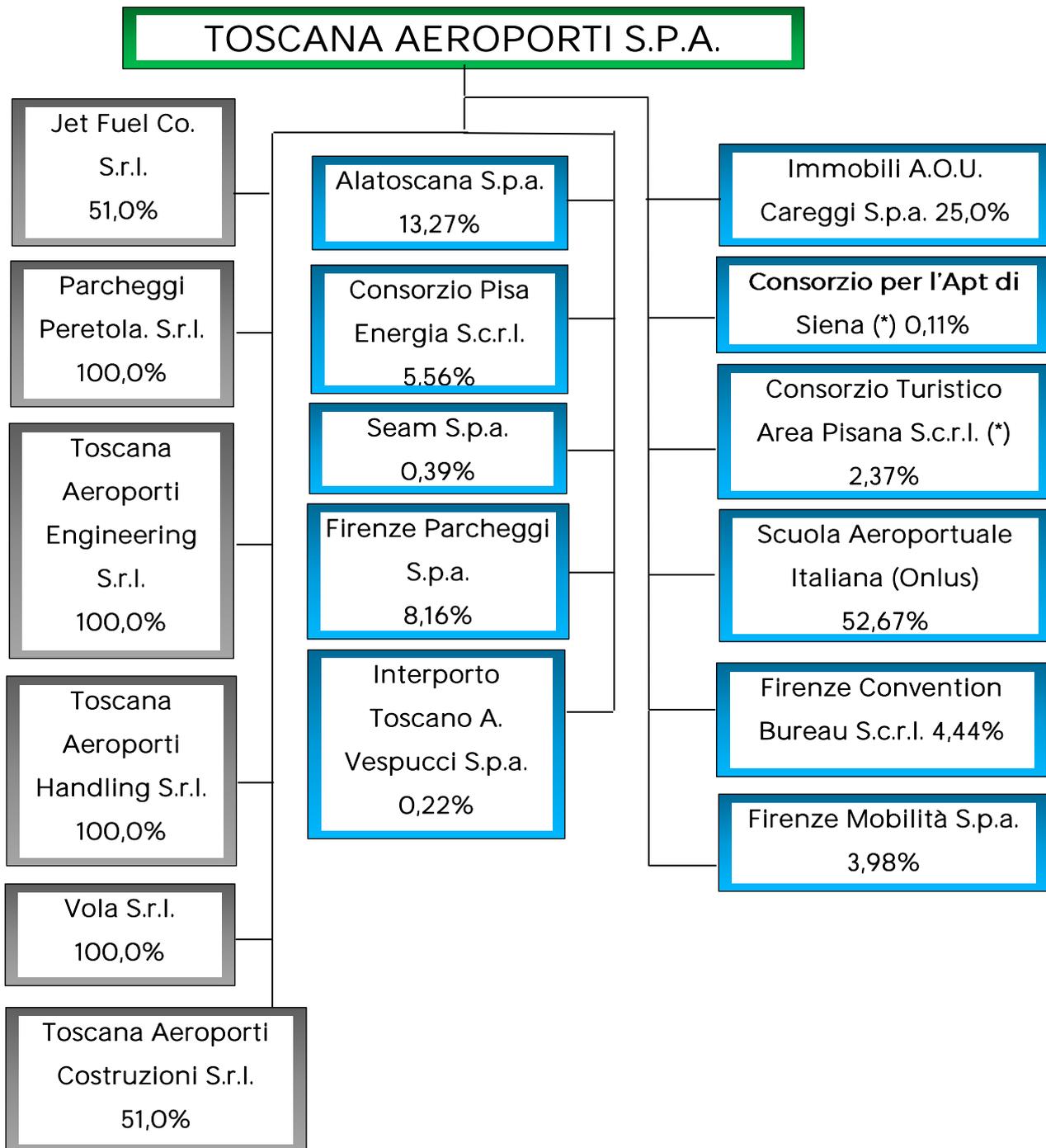
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.a., in breve "TA".

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

Codice Fiscale: 00403110505.

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

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



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

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

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

Consolidamento Integrale¹

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.710	95.911	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	413	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	2.303	100,00
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(3.710)	100,00
Vola S.r.l.	Firenze	200	(50)	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	297	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni. S.r.l.	Pisa	1.000	1.695	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto²

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Immobili A.O.U. Careggi S.p.a.	Firenze	200	1.253	25,00
Alatoscana S.p.a.	M. di Campo	2.910	2.833	13,27

5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI
 Roberto NALDI
 Stefano BOTTAI
 Mariano Andres MOBILIA SANTI
 Elisabetta FABRI
 Saverio PANERAI
 Ana Cristina SCHIRINIAN
 Giorgio DE LORENZI
 Antonella MANSI
 Patrizia PACINI
 Mirko ROMOLI FENU
 Gino MANNOCCI
 Claudio BIANCHI
 Nicoletta DE FRANCESCO
 Cristina MARTELLI

Carica ricoperta

Presidente
 Amministratore Delegato
 Vice Presidente
 Consigliere
 Consigliere

Collegio Sindacale

Michele MOLINO

Carica ricoperta

Presidente

¹ Dati al 30 giugno 2021.

² Dati al 31 dicembre 2020.

Silvia BRESCIANI	Sindaco effettivo
Roberto GIACINTI	Sindaco effettivo
Antonio MARTINI	Sindaco effettivo
Raffaella FANTINI	Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI¹

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 GIALLETTI²

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

6. HIGHLIGHTS

Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2021	<p>Ricavi pari a 20.250 migliaia di euro, in calo di 3.283 migliaia di euro (-14%) rispetto a 23.533 migliaia di euro del Gruppo TA al 30 giugno 2020.</p> <p>Ricavi operativi pari a 11.925 migliaia di euro, in calo di 7.561 migliaia di euro (-38,8%) rispetto a 19.486 migliaia di euro del Gruppo TA al 30 giugno 2020.</p> <p>M.O.L. negativo per 8.318 migliaia di euro, in diminuzione di 2.923 migliaia di euro rispetto al dato negativo per 5.396 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2020.</p> <p>Risultato Operativo negativo per 15.152 migliaia di euro, in calo di 3.459 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di (11.693) migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2020.</p> <p>Risultato ante imposte negativo per 16.414 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte negativo per 12.293 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2020.</p> <p>Risultato netto di periodo del Gruppo pari ad una perdita di 13.320 migliaia di euro contro una perdita di periodo di Gruppo di 8.900 migliaia di euro del primo semestre 2020.</p> <p>Indebitamento Finanziario Netto pari a 107.503 migliaia di euro al 30 giugno 2021, rispetto a 77.327 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (+39%) ed a 55.576 migliaia di euro al 30 giugno 2020.</p>
--	---

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

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

	<p>Posizione Finanziaria Netta Adjusted (ossia non inclusiva di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d'uso) pari a 98.287 migliaia di euro al 30 giugno 2021, rispetto a 72.696 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 e a 51.078 migliaia di euro al 30 giugno 2020.</p>
<p>Investimenti al 30 giugno 2021</p>	<p>Al 30 giugno 2021 sono stati effettuati investimenti per complessivi 9.765 migliaia di euro, di cui 2,4 milioni di euro per l'acquisto di macchine radiogene; 7,3 milioni di euro di immobilizzazioni immateriali tra cui 1,3 milioni di euro per il rifacimento dell'infrastruttura di volo e dell'ampliamento delle strip presso lo scalo di Firenze; per 1,6 milioni di euro nel nuovo sistema di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) della pista di volo dell'aeroporto di Firenze; per 3,8 milioni di euro per l'aggiornamento del sistema BHS e dei nastri bagagli press entrambi gli scali di TA.</p> <p>Si evidenzia inoltre che, nell'ambito dei lavori di rifacimento della pista di volo dello scalo fiorentino effettuati dalla Società nel primo semestre 2021, sono stati spesi ulteriori 6,4 milioni di euro che sono stati coperti dal Fondo di ripristino e sostituzione.</p>
<p>Il traffico</p>	<p>Con la sospensione delle restrizioni agli spostamenti sul territorio nazionale e la riduzione delle limitazioni a livello europeo causa pandemia, si assiste, a partire da giugno, ad una ripresa del traffico aereo. Pur rimanendo ben al di sotto dei livelli 2019 Toscana Aeroporti registra livelli di traffico in crescita mese dopo mese. Complessivamente nel primo semestre 2021 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 405.000 passeggeri, registrando un calo del -60,6% nella componente passeggeri, del -30,6% nella componente movimenti e del -44,9% nella componente tonnellaggio. Il traffico merci e posta ha registrato invece una crescita del +9,5%.</p> <p>Nel corso del primo semestre 2021, a causa della pandemia, sono stati cancellati complessivamente sui due scali oltre 29.700 voli.</p> <p>Toscana Aeroporti stima una perdita legata al Covid-19 di circa 3,6 milioni di passeggeri (di cui circa 2,2 mln su Pisa e 1,4 mln su Firenze).</p>
<p>Evoluzione della gestione</p>	<p>Anche il primo semestre 2021 è stato influenzato dagli effetti dell'epidemia Coronavirus sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale.</p> <p>Considerata la continua evoluzione del fenomeno, visto il protrarsi dei risultati negativi dei primi otto mesi del 2021 (-14,5% in termini di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2020), dovuti anche alla chiusura dello scalo di Firenze dal 5 febbraio 2021 per lavori straordinari sulla pista di volo, si prevede ancora un significativo impatto sui risultati economico finanziari del 2021, nonostante si preveda che la graduale ripresa dell'operatività in corso possa consolidarsi nella parte finale dell'anno anche per effetto degli elementi mitigativi sulla diffusione del virus come la campagna vaccinale in corso.</p>

7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

L'economia globale registra una decisa ripresa in conseguenza dei progressi delle campagne di vaccinazione e delle politiche di sostegno ai redditi di famiglie e imprese, tuttavia tali prospettive risultano molto eterogenee tra i diversi Paesi.

Nell'area euro il PIL del primo trimestre del 2021 ha registrato una flessione nei principali Paesi, a parte l'economia italiana, e risulta in crescita nel secondo trimestre dell'anno. Rimangono, tuttavia delle incertezze legate all'andamento della pandemia. Un ulteriore impulso al rilancio dell'economia dell'Unione Europea potrà essere il cosiddetto piano Next Generation EU da 750 miliardi euro adottato dal Parlamento e il Consiglio europeo, di cui l'Italia potrà avere accesso ad una quota pari a 209 miliardi di euro.

Il PIL italiano del primo trimestre del 2021 è cresciuto dello 0,1 per cento mentre nel secondo trimestre, anche a seguito dell'accelerazione della campagna vaccinale e dal graduale allentamento delle restrizioni, dovrebbe registrare una crescita superiore all'1 per cento con un incremento diffuso in tutti i settori.

Il traffico aereo negli aeroporti italiani, secondo i dati diramati da Assaeroporti, con 16,5 milioni di passeggeri transitati nei primi 6 mesi del 2021 ha subito una contrazione del 39% rispetto allo stesso periodo del 2020, mentre risulta una flessione dell'81,6% se i dati sono confrontati con il primo semestre del 2019. Variazione negativa anche per i movimenti aerei (-11,4%) rispetto al primo semestre del 2020 mentre il settore cargo registra un aumento del 34,4%.

8. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Anche i primi sei mesi del 2021 sono stati negativamente condizionati per il trasporto aereo a causa del perdurare dell'emergenza sanitaria, ma con l'intensificarsi della campagna vaccinale e l'allentamento delle restrizioni alla mobilità delle persone, la stagione estiva ha registrato i primi segnali di ripresa seppur con numeri ancora distanti dal periodo pre-Covid 19 a partire da giugno.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2021 mensilizzato ed il confronto col medesimo periodo 2020, solo parzialmente influenzato dagli effetti della pandemia Covid-19, e con il 2019, periodo di piena operatività degli scali.

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2021								
Scalo	Mese	2021	2020	2019	VAR. 2021/20	VAR. % 2021/20	VAR. 2021/19	VAR. % 2021/19
TA	gen	36.704	490.816	460.725	-444.112	-92,4%	-424.021	-92,0%
TA	feb	19.348	434.023	430.132	-414.675	-95,5%	-410.784	-95,5%
TA	mar	19.373	90.813	532.312	-71.440	-78,7%	-512.939	-96,4%
TA	apr	39.743	592	737.961	39.151	6613,3%	-698.238	-94,6%
TA	mag	77.243	1.441	785.782	75.802	5260,4%	-708.539	-90,2%
TA	giu	212.812	21.549	841.983	191.263	887,6%	-629.171	-74,7%
TA	Total	405.223	1.029.234	3.788.915	-624.011	-60,6%	-3.383.692	-89,3%

Si evidenzia che nel solo mese di giugno sono stati trasportati più passeggeri che nei complessivi 5 mesi precedenti, questo ad evidenziare il chiaro segnale di ripresa intervenuto nell'ultimo mese del semestre, se pur ancora lontano dai dati 2019.

Per una corretta analisi dei dati, si ricorda che l'Aeroporto di Firenze è stato chiuso dal primo febbraio al primo aprile 2021 per lavori per la riqualificazione dell'intera pavimentazione superficiale della pista.

Si ricorda che nel 2020 gli effetti della pandemia hanno iniziato a prodursi da fine febbraio (con la riduzione del fattore riempimento voli) e a seguire, con le cancellazioni dovute al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 marzo 2020 "misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".

In aggiunta, con Decreto Ministeriale 112 del 12 marzo 2020, l'aeroporto di Firenze a partire dal 13 marzo fino al 3 maggio 2020, ha visto limitare le operazioni alle sole attività di voli di Stato e di emergenza (incluse quelle sanitarie). Su Pisa invece, pur essendo operativo, sono stati effettuati nel periodo soltanto un volo Alitalia passeggeri per Roma Fiumicino e i voli cargo courier.

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel corso del primo semestre 2021 circa 405.000 passeggeri, registrando un calo del -60,6% a fronte di una riduzione dei movimenti passeggeri del -33,4% rispetto al medesimo periodo del 2020. Rispetto al periodo pre-Covid 19 Toscana Aeroporti registra un calo del traffico passeggeri del -89,3% con un sensibile miglioramento a partire dal mese di giugno (-74,7%).

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari al 59% con una riduzione di 11,1 punti percentuali rispetto al 2020 (70,1%). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'83,1%

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2021 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il medesimo periodo 2020.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR. % 2021/20
Passeggeri commerciali	399.061	1.026.130	-627.069	-61,1%
Nazionali (Linea + Charter)	202.756	296.049	-93.293	-31,5%
Internazionali (Linea + Charter)	196.305	730.081	-533.776	-73,1%
Passeggeri Aviazione Generale	6.162	3.104	3.058	98,5%
TOTALE PASSEGGERI	405.223	1.029.234	-624.011	-60,6%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR. % 2021/20
Movimenti Commerciali	5.414	10.967	-5.553	-50,6%
Nazionali (Linea + Charter)	1.845	3.063	-1.218	-39,8%
Internazionali (Linea + Charter)	2.665	7.087	-4.422	-62,4%
Cargo	904	817	87	10,6%
Movimenti Aviazione Generale	3.673	2.131	1.542	72,4%
TOTALE MOVIMENTI	9.087	13.098	-4.011	-30,6%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR. % 2021/20
Tonnellaggio Commerciale	345.296	681.847	-336.551	-49,4%
Nazionali (Linea + Charter)	113.865	180.387	-66.522	-36,9%
Internazionali (Linea + Charter)	164.963	435.258	-270.295	-62,1%
Cargo	66.468	66.202	266	0,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	43.799	24.162	19.637	81,3%
TOTALE TONNELLAGGIO	389.095	706.009	-316.914	-44,9%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR. % 2021/20
Merce via aerea (Kg)	6.986.514	6.000.652	985.862	16,4%
Merce via superficie (Kg)	146.561	504.158	-357.597	-70,9%
Posta (Kg)	10	12.074	-12.064	-99,9%
TOTALE MERCE E POSTA	7.133.085	6.516.884	616.201	9,5%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR. % 2021/20
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	476.554	1.094.403	-617.849	-56,5%

Toscana Aeroporti stima che nel periodo siano stati cancellati circa 29.700 movimenti per una perdita di circa 3,64 milioni di passeggeri.

Il traffico merci e posta registra nel corso del primo semestre 2021 una crescita complessiva del +9,5% rispetto medesimo periodo 2020 derivante principalmente da una crescita del traffico merce trasportato dai vettori courier che controbilancia la riduzione della merce dei voli all charter cargo, via superficie e della merce e posta sui voli passeggeri.

L'impatto dell'emergenza Coronavirus ha effetti sull'intero sistema aeroportuale Italiano. Di seguito l'andamento degli aeroporti italiani nel primo semestre 2021, che registrano un calo medio del traffico passeggeri del -39% rispetto al primo semestre 2020 e dell'-81,6% rispetto al medesimo periodo pre-Covid.

Osservando la tabella si può notare come per gli aeroporti con una forte componente di traffico internazionale incoming, come Firenze e Pisa, la ripresa appaia più lenta.

N.	Aeroporto	Movimenti	% vs 2020	% vs 2019	Passeggeri	% vs 2020	% vs 2019	Cargo (tons)	% vs 2020	% vs 2019
	Milano (Sistema)	73.114	-13,7	-63,9	4.462.974	-40,0	-80,9	374.041	44,8	11,3
	Roma (Sistema)	47.015	-33,3	-73,3	3.158.353	-56,5	-86,5	55.367	15,6	-44,9
	Venezia (Sistema*)	13.314	-30,6	-76,7	742.777	-59,6	-89,3	19.713	-3,6	-36,9
1	Catania	13.662	14,8	-61,1	1.433.061	3,2	-69,3	3.297	40,1	8,9
2	Palermo	11.475	12,9	-54,0	1.032.815	5,0	-67,6	1.367	30,1	464,9
3	Bologna	11.005	-27,2	-70,4	773.611	-46,1	-82,6	23.821	19,2	-4,3
4	Napoli	9.443	-28,1	-75,3	705.642	-48,9	-85,8	5.477	25,7	-3,1
5	Cagliari	8.183	11,1	-50,8	610.883	-1,5	-69,7	3.179	46,8	65,6
6	Bari	8.883	0,9	-57,6	571.928	-26,8	-77,2	987	-33,0	-1,3
7	Torino	8.683	-13,5	-61,4	437.584	-41,0	-78,3	979	16,0	-35,1
8	Lamezia Terme	6.490	9,8	-42,0	420.664	16,0	-67,5	866	15,6	61,7
9	Brindisi	4.188	5,1	-57,5	350.590	1,5	-70,8	10	-69,7	150,0
10	Olbia	6.878	276,9	-36,3	346.097	265,6	-66,0	16	191,0	-65,6
11	Pisa	5.561	-19,7	-71,6	293.044	-53,6	-88,0	7.060	15,7	10,7
12	Verona	3.856	-21,0	-74,6	278.184	-38,4	-82,6	1.565	597,5	87,6
13	Alghero	2.145	29,8	-52,4	166.805	-3,4	-70,1	6	186,8	551,5
14	Genova	4.192	8,5	-55,1	112.968	-35,8	-83,2	376	-42,7	-70,2
15	Firenze	3.526	-42,9	-79,3	112.182	-71,8	-91,6	73	-82,4	-38,4
	TOTALI	276.965	-11,4	-64,3	16.485.068	-39,0	-81,6	521.888	34,4	-2,4
	Sistema Aeroporti Toscani	9.087	-30,6	-75,2	405.226	-60,6	-89,3	7.133	9,5	9,8

(*) Aeroporto di Treviso chiuso fino al 31.05.2021

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico gennaio-giugno 2021 con relativo confronto sul medesimo periodo 2020, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Passeggeri commerciali	289.049	629.855	-340.806	-54,1%
Nazionali (Linea + Charter)	184.974	237.828	-52.854	-22,2%
Internazionali (Linea + Charter)	104.075	392.027	-287.952	-73,5%
Passeggeri Aviazione Generale	3.992	1.603	2.389	149,0%
TOTALE PASSEGGERI	293.041	631.458	-338.417	-53,6%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Movimenti Commerciali	3.545	6.031	-2.486	-41,2%
Nazionali (Linea + Charter)	1.519	2.241	-722	-32,2%
Internazionali (Linea + Charter)	1.124	2.973	-1.849	-62,2%
Cargo	902	817	85	10,4%
Movimenti Aviazione Generale	2.016	890	1.126	126,5%
TOTALE MOVIMENTI	5.561	6.921	-1.360	-19,7%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Tonnellaggio Commerciale	244.507	402.980	-158.473	-39,3%
Nazionali (Linea + Charter)	98.881	133.858	-34.977	-26,1%
Internazionali (Linea + Charter)	79.288	202.920	-123.632	-60,9%
Cargo	66.338	66.202	136	0,2%
Tonnellaggio Aviazione Generale	28.584	12.729	15.855	124,6%
TOTALE TONNELLAGGIO	273.091	415.709	-142.618	-34,31%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Merce via aerea (Kg)	6.985.647	5.994.872	990.775	16,5%
Merce via superficie (Kg)	74.472	96.163	-21.691	-22,6%
Posta (Kg)	10	12.069	-12.059	-99,9%
TOTALE MERCE E POSTA	7.060.129	6.103.104	957.025	15,7%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	363.642	692.489	-328.847	-47,5%

Nel primo semestre 2021 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 293.000 passeggeri, registrando un calo del -53,6% rispetto al medesimo periodo 2020 (con una riduzione di 338.000 passeggeri), a fronte di una riduzione dei movimenti voli passeggeri del -23,7%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 63,3% in calo di -11,3 punti % rispetto al medesimo periodo 2020 (74,65% il valore 2020).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2021 mensilizzato dell'aeroporto di Pisa ed il confronto col medesimo periodo 2020 e 2019, periodo di piena operatività.

Si evidenzia che sullo scalo di Pisa nel solo mese di giugno sono stati trasportati più passeggeri che nei complessivi 5 mesi precedenti.

Come in precedenza già evidenziato, il 2020 risente degli effetti derivanti dalle restrizioni per il diffondersi della pandemia solo da fine febbraio.

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2021								
Scalo	Mese	2021	2020	2019	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20	VAR. 2021/19	VAR.% 2021/19
PSA	gen	24.659	295.676	288.569	-271.017	-91,7%	-263.910	-91,5%
PSA	feb	19.348	265.782	275.797	-246.434	-92,7%	-256.449	-93,0%
PSA	mar	19.373	58.023	329.614	-38.650	-66,6%	-310.241	-94,1%
PSA	apr	26.273	592	485.081	25.681	4338,0%	-458.808	-94,6%
PSA	mag	46.946	1.382	515.094	45.564	3297,0%	-468.148	-90,9%
PSA	giu	156.442	10.003	555.404	146.439	1464,0%	-398.962	-71,8%
PSA	Total	293.041	631.458	2.449.559	-338.417	-53,6%	-2.156.518	-88,0%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel primo semestre 2021:

- **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato con continuità nella stagione invernale sul mercato nazionale verso Brindisi, Cagliari, Catania e Palermo. Con l'avvio della stagione estiva è ripartito anche il collegamento verso Bari mentre da maggio i voli per Alghero, Comiso, Lamezia e Trapani. L'operatività internazionale invece, dopo una lieve ripresa nei primi giorni di gennaio (a copertura delle festività natalizie) è stata sospesa fino a maggio con la riapertura del volo per Parigi Beauvais. A partire da giugno sono 28 le destinazioni internazionali servite sullo scalo, compresa la nuova destinazione Malaga. Sono 37 le destinazioni complessive servite su Pisa.
- **SilverAir:** la compagnia ceca opera i collegamenti in continuità territoriale verso l'isola d'Elba (2 voli settimanali).
- **AirArabia:** la compagnia marocchina ha operato il volo verso Casablanca fino alla sospensione dei voli da/per l'Italia stabilita dal governo marocchino a fine febbraio. I voli sono ripresi a partire da metà giugno 2021 (1 volo settimanale).
- **AirAlbania:** la compagnia albanese è operativa su Tirana con due/tre frequenze settimanali per tutto il periodo.
- **Albawings:** la compagnia albanese è operativa su Tirana con due frequenze settimanali per tutto il periodo.
- **Wizzair:** il vettore ungherese ha operato una frequenza settimanale da/per Tirana fino ad aprile. Da maggio si assiste ad un incremento di frequenze fino ad un massimo di 4 a giugno 2021. Inoltre, sempre da giugno torna operativo il volo per Bucarest Otopeni (2 frequenze settimanali) ed opera i nuovi collegamenti nazionali verso Palermo (4 frequenze), Catania (4 frequenze) e Brindisi (3 frequenze in alta stagione).
- **British Airways:** torna operativo da fine maggio il collegamento diretto verso Londra Heathrow (3 frequenze settimanali).
- **Transavia:** nuovamente operativo con la stagione estiva il collegamento verso Amsterdam (fino a 5 frequenze settimanali).
- **SAS:** da fine giugno è operativo il collegamento verso Stoccolma Arlanda (2 frequenze settimanali).
- **Easyjet:** da giugno operativo il collegamento verso Parigi Orly con 2 voli settimanali.
- **Volotea:** ha aperto da fine maggio 2021 il nuovo collegamento verso Olbia

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 2021 sono stati 19 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea. Italia ed Albania sono i primi due mercati e coprono oltre il 75% del traffico. I due mercati hanno collegato l'aeroporto di Pisa anche durante la stagione invernale, poiché nella situazione pandemica dello scorso inverno, con restrizioni ai trasferimenti, il traffico è stato guidato dal mercato etnico dei ricongiungimenti familiari.

A partire da giugno 2021 è ripreso anche il mercato internazionale non etnico che porta il peso del traffico non domestico al 35,6% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei.

Il prospetto che segue evidenzia l'incidenza percentuale di ciascun paese europeo sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Galilei nel corso del primo semestre 2021 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2020.

Traffico pax di linea	2021	2020	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	183.063	236.863	-53.800	-22,7%	64,4%
Albania	32.322	21.385	10.937	51,1%	11,4%
Spagna	11.132	80.723	-69.591	-86,2%	3,9%
Regno Unito	8.515	81.789	-73.274	-89,6%	3,0%
Paesi Bassi	8.431	19.482	-11.051	-56,7%	3,0%
Marocco	7.533	14.310	-6.777	-47,4%	2,6%
Francia	6.058	31.876	-25.818	-81,0%	2,1%
Germania	5.368	20.451	-15.083	-73,8%	1,9%
Belgio	4.489	27.437	-22.948	-83,6%	1,58%
Polonia	3.570	5.745	-2.175	-37,9%	1,3%
Romania	3.125	13.036	-9.911	-76,0%	1,1%
Svezia	2.448		2.448	100,0%	0,86%
Repubblica Ceca	2.180	8.722	-6.542	-75,0%	0,77%
Malta	1.605	5.881	-4.276	-72,7%	0,56%
Portogallo	1.540	9.389	-7.849	-83,6%	0,54%
Ungheria	858	6.750	-5.892	-87,3%	0,30%
Danimarca	820		820	100,0%	0,29%
Russia	752	19.857	-19.105	-96,2%	0,26%
Grecia	460		460	100,0%	0,16%
Irlanda		6.815	-6.815	-100,0%	0,00%
Austria		68	-68	-100,0%	0,00%
Qatar		11.941	-11.941	-100,0%	0,00%
TOTALE	284.269	622.520	-338.251	-54,3%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo registra una crescita nel periodo del 15,7% rispetto al medesimo periodo 2020. La crescita è trainata dai vettori courier cargo con incremento della media voli merce trasportata soprattutto su DHL che ha visto l'introduzione anche di aeromobili con maggior capienza cargo. Ad una crescita del 17,4% del traffico all cargo (courier e charter) si registra un calo di oltre il 66,3% del traffico merce e posta su voli misti e del 22,6% della merce via superficie.

Il traffico merce e posta complessivo dell'aeroporto di Pisa conferma il trend di crescita registrando un +10,7% rispetto al medesimo periodo pre-Covid del 2019.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico gennaio-giugno 2021 con relativo confronto sul medesimo periodo 2020, suddiviso nelle sue diverse componenti.

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Passeggeri commerciali	110.012	396.275	-286.263	-72,2%
Nazionali (Linea + Charter)	17.782	58.221	-40.439	-69,5%
Internazionali (Linea + Charter)	92.230	338.054	-245.824	-72,7%
Passeggeri Aviazione Generale	2.170	1.501	669	44,6%
TOTALE PASSEGGERI	112.182	397.776	-285.594	-71,8%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Movimenti Commerciali	1.869	4.936	-3.067	-62,1%
Nazionali (Linea + Charter)	326	822	-496	-60,3%
Internazionali (Linea + Charter)	1.541	4.114	-2.573	-62,5%
Cargo	2		2	#DIV/0!
Movimenti Aviazione Generale	1.657	1.241	416	33,5%
TOTALE MOVIMENTI	3.526	6.177	-2.651	-42,9%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Tonnellaggio Commerciale	100.789	278.867	-178.078	-63,9%
Nazionali (Linea + Charter)	14.984	46.529	-31.545	-67,8%
Internazionali (Linea + Charter)	85.675	232.338	-146.663	-63,1%
Cargo	130		130	#DIV/0!
Tonnellaggio Aviazione Generale	15.215	11.433	3.782	33,1%
TOTALE TONNELLAGGIO	116.004	290.300	-174.296	-60,04%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
Merce via aerea (Kg)	867	5.780	-4.913	-85,0%
Merce via superficie (Kg)	72.089	407.995	-335.906	-82,3%
Posta (Kg)	0	5	-5	-100,0%
TOTALE MERCE E POSTA	72.956	413.780	-340.824	-82,4%
	Progr. al 30.06.21	Progr. al 30.06.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	112.912	401.914	-289.002	-71,9%

Nel primo semestre 2021 sono transitati dall'aeroporto di Firenze 112.182 passeggeri, registrando un calo del 71,8% rispetto al medesimo periodo 2020 (con una riduzione di 285.594 passeggeri) a fronte di una riduzione dei movimenti voli passeggeri del -42,9%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 50,1% in calo di -13,9 punti % rispetto al medesimo periodo 2020 (64,1% il valore 2020).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2021 mensilizzato dell'aeroporto di Firenze ed il confronto col medesimo periodo 2020 e 2019, periodo di piena operatività degli scali pre-Covid.

Si ricorda, come già in precedenza evidenziato, che l'aeroporto Amerigo Vespucci è rimasto chiuso per lavori per la riqualificazione dell'intera pavimentazione superficiale della pista dal primo febbraio al primo aprile 2021.

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2021								
Scalo	Mese	2021	2020	2019	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20	VAR. 2021/19	VAR.% 2021/19
FLR	gen	12.045	185.140	172.156	-173.095	-93,5%	-160.111	-93,0%
FLR	feb		168.241	154.335	-168.241	-100,0%	-154.335	-100,0%
FLR	mar		32.790	202.698	-32.790	-100,0%	-202.698	-100,0%
FLR	apr	13.470		252.900	13.470	n.s.	-239.430	-94,7%
FLR	mag	30.297	59	270.688	30.238	51250,8%	-240.391	-88,8%
FLR	giu	56.370	11.546	286.579	44.824	388,2%	-230.209	-80,3%
FLR	Total	112.182	397.776	1.339.356	-285.594	-71,8%	-1.227.174	-91,6%

Si ricorda inoltre che il 2020 risente degli effetti derivanti dalle restrizioni per il diffondersi della pandemia solo da fine febbraio. Inoltre a partire dal 13 marzo 2020 fino al 3 maggio

2020, l'aeroporto di Firenze ha visto, tramite decreto, limitare le operazioni alle sole attività di voli di Stato e di emergenza (incluse quelle sanitarie).

Di seguito i vettori destinazioni operanti sul Vespucci nel primo semestre 2021.

- **SilverAir:** la compagnia ceca ha proseguito ad operare i collegamenti in continuità territoriale verso l'isola d'Elba (2 frequenze settimanali e fino a 5 su giugno).
- **KLM:** il vettore olandese ha operato un volo giornaliero per Amsterdam nel mese di gennaio. A partire dalla stagione estiva il vettore ha incrementato le frequenze sulla capitale olandese arrivando ad operare su giugno fino a 2 voli giornalieri.
- **AirFrance:** il vettore francese ha operato un volo giornaliero per Parigi Charles de Gaulle nel mese di gennaio. A partire dalla stagione estiva il vettore ha incrementato le frequenze fino ad operare su giugno 10 voli settimanali.
- **AirDolomiti:** ha operato nel mese di gennaio 3 frequenze settimanali per Francoforte e 2 frequenze settimanali per Catania. A partire dalla stagione estiva opera su Monaco fino a 6 frequenze settimanali ed incrementa su Francoforte fino a 11 voli settimanali. Da fine giugno tornano operativi i voli nazionali per Catania (2 voli settimanali), Palermo e Cagliari (1 volo settimanale).
- **BlueAir:** ha operato il collegamento diretto per Bucarest fino al 17 gennaio 2021. A partire da giugno opera 3 voli settimanali per la capitale romena.
- **Swiss Airlines:** ha operato il collegamento da/per Zurigo fino al 20 gennaio. A partire da giugno opera 3 voli settimanali verso Zurigo.
- **Austrian Airlines:** torna operativo dalla stagione estiva il volo diretto per Vienna fino a 4 frequenze settimanali.
- **Brussels Airlines:** nuovamente operativo da giugno il collegamento verso Bruxelles con 3 voli settimanali.
- **Iberia:** torna operativo dalla stagione estiva il volo diretto per Madrid operando fino a 4 frequenze settimanali.
- **Luxair:** torna operativo da giugno il collegamento verso Lussemburgo (2 voli settimanali).
- **Vueling Airlines:** il vettore spagnolo ha operato nei primi 15 giorni di gennaio sul mercato nazionale (Catania e Palermo) ed internazionale (Barcellona, Londra Gatwick, Madrid e Parigi Orly). Con l'avvio della stagione estiva, con un aereo a base, riprendono con regolarità le operazioni nazionali verso Catania (fino a 4 voli settimanali) e Palermo (fino a 3 voli settimanali) ed apre il nuovo collegamento settimanale verso Olbia. Nel mercato internazionale tornano invece operativi i voli verso Amsterdam (2 frequenze settimanali), Barcellona (fino a operare 1 volo giornaliero), Londra Gatwick (2 frequenze settimanali) e Parigi Orly (fino a 4 voli settimanali).

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 2021 sono stati 11 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta l'83,8% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 16,2%. Francia, Paesi Bassi e Spagna sono i primi tre mercati e rappresentano il 56,9% del traffico di linea totale

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 primo semestre 2021 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2020.

Traffico pax di linea	2021	2020	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	25.086	89.184	-64.098	-71,9%	23,1%
Paesi Bassi	19.084	32.835	-13.751	-41,9%	17,6%
Spagna	17.634	53.989	-36.355	-67,3%	16,2%
Italia	17.023	57.995	-40.972	-70,6%	15,7%
Germania	16.631	65.952	-49.321	-74,8%	15,3%
Austria	4.171	5.786	-1.615	-27,9%	3,8%
Romania	3.376	5.535	-2.159	-39,0%	3,1%
Svizzera	2.349	24.930	-22.581	-90,58%	2,2%
Regno Unito	2.116	34.318	-32.202	-93,8%	1,9%
Belgio	771	665	106	15,9%	0,7%
Lussemburgo	325	352	-27	-7,7%	0,3%
Albania		9.227	-9.227	-100,0%	0,0%
Portogallo		10.336	-10.336	-100,0%	0,0%
Repubblica Ceca		4.853	-4.853	-100,0%	0,0%
TOTALE	108.566	395.957	-287.391	-72,6%	100,0%

8.3 Aggregazioni aziendali

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

L'operazione rientra nella strategia di TA finalizzata alla realizzazione degli investimenti necessari per lo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa attraverso un'impresa controllata.

Il corrispettivo dell'operazione ammonta a 4,5 milioni di euro, con pagamento annuo differito in cinque rate fino al 31 dicembre 2025 e senza assunzione di debiti o cessione di crediti.

Si informa inoltre che, come previsto nell'atto di acquisizione, Cemes S.p.a. ha garantito a TA un'opzione irrevocabile ai sensi dell'art. 1331 del Codice Civile, per effetto della quale TA avrà il diritto di acquistare da Cemes, la quale sarà obbligata a vendere, una quota pari al 19% del capitale sociale della TAC ad un prezzo pari a 2,2 milioni di euro. La suddetta opzione sarà esercitabile da TA durante il periodo compreso tra il primo gennaio 2024 ed il primo luglio 2024.

Per ulteriori dettagli si rinvia alle Note illustrative.

9. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2021

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

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel

settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC).

In data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha comunicato la conformità rispetto alle previsioni del **trattato sul funzionamento dell'Unione Europea** del contributo di 10 milioni di euro stanziato dalla Regione Toscana con la legge regionale 4 agosto 2020, n. 75 "Interventi normativi collegati alla legge di assestamento del bilancio di previsione 2020 – 2022" e con la legge regionale 3 dicembre 2020, n. 95 "Sovvenzione diretta alla Società Toscana Aeroporti S.p.a.". Tale contributo è stato incassato dalla Società in data 16 agosto 2021.

Dal primo febbraio 2021 fino al 2 di aprile 2021, **la pista dell'aeroporto Vespucci, nell'ambito del programma di manutenzione periodica delle infrastrutture di volo, è stata chiusa al traffico aereo per consentire i lavori di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA. I lavori hanno interessato la riqualificazione dell'intera pavimentazione superficiale della pista.** Sono state sostituite tutte le luci e i segnali luminosi, introducendo nuovi segnali LED di ultima generazione, più performanti in termini ambientali, di più elevata durabilità e di minor impegno manutentivo rispetto alle precedenti luci alogene, ed è stato anche migliorato l'impianto elettrico, attraverso la sostituzione di alcune linee elettriche di alimentazione, di connettori e di tutti i trasformatori di isolamento, in modo da rendere l'intero sistema più moderno e avanzato.

In data 20 maggio 2021 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A., nominato da parte dell'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 18 maggio 2021, si è riunito per eleggere le cariche sociali e per conferire le deleghe di gestione così come previsto dallo Statuto vigente e dal Codice di Corporate Governance 2020, cui la Società aderisce.

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 di aggiunge lo straordinario calo del traffico a causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dalla fine di febbraio 2020 e delle restrizioni sempre stringenti imposte dai Governi di tutto il mondo. Infatti nei primi sei mesi del 2021 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **405 mila passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **-60,6%** nella componente passeggeri, del **-30,6%** nella componente movimenti, del **-44,6%** nella componente tonnellaggio e del **+6,5%** 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 2020.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del primo semestre 2021 comparati con quelli dell'analogo periodo del 2020. Le variazioni dei dati economici sono state influenzate negativamente dall'impatto del traffico consuntivato nel primo semestre dal sistema aeroportuale toscano.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	7.354	15.065	-7.711	-51,2%
Ricavi non aviation	5.520	6.624	-1.104	-16,7%
Oneri Sviluppo network	-948	-2.203	1.254	-56,9%
Totale ricavi operativi	11.925	19.486	-7.561	-38,8%
Altri ricavi e proventi	1.141	351	790	224,8%
Ricavi per servizi di costruzione	7.184	3.695	3.488	94,4%
TOTALE RICAVI (A)	20.250	23.533	-3.283	-14,0%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	142	669	-527	-78,8%
Costi del personale	11.577	13.667	-2.090	-15,3%
Costi per servizi	9.339	9.810	-471	-4,8%
Oneri diversi di gestione	700	712	-12	-1,6%
Canoni aeroportuali	429	1.054	-625	-59,3%
Totale costi operativi	22.187	25.913	-3.725	-14,4%
Costi per servizi di costruzione	6.381	3.016	3.365	111,6%
TOTALE COSTI (B)	28.568	28.929	-361	-1,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-8.318	-5.396	-2.923	54,2%
Ammortamenti e svalutazioni	5.132	5.363	-231	-4,3%
Acc. f.do rischi e ripristini	1.045	726	319	44,0%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	656	207	449	216,3%
RISULTATO OPERATIVO	-15.152	-11.693	-3.459	29,6%
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	3	4	-1	-30,5%
Oneri finanziari	-1.341	-649	-693	106,7%
Utile (perdita) da partecipazioni	76	44	32	73,4%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-1.263	-601	-662	110,2%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-16.414	-12.293	-4.121	33,5%
Imposte di periodo	3.360	3.263	97	3,0%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-13.054	-9.030	-4.024	44,6%
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	-266	130	-396	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	-13.320	-8.900	-4.420	49,7%
Utile (perdita) per azione (€)	-0,716	-0,478	-0,237	49,7%

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

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

- il risultato intermedio EBIT (*Earnings Before Interests and Taxes*) coincide con il Risultato Operativo riportato nel prospetto di Conto Economico;

- il risultato intermedio PBT (*Profit Before Taxes*) coincide con l'Utile prima delle Imposte riportato nel prospetto di Conto Economico

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

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in diminuzione di 3,3 milioni di euro (-14%), sono passati da circa 23,5 milioni di euro del primo semestre 2020 a 20,3 milioni di euro del primo semestre 2021. Tale variazione è il risultato della riduzione dei ricavi operativi di 7,6 milioni di euro **parzialmente attenuata dall'aumento** di 790 migliaia di euro degli altri ricavi e proventi e di 3.488 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, svolta nel periodo in esame.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del primo semestre 2021 ammontano a 11,9 milioni di euro, in calo del 38,8% rispetto all'analogo periodo del 2020 quando erano pari a 19,5 milioni di euro.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del primo semestre 2021 ammontano a circa 7,4 milioni di euro, in calo del 51,2% rispetto all'analogo periodo 2020, quando erano pari a 15,1 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un calo del 51,8% conseguenza del calo di traffico gestito nel semestre (-60,6% in termini di passeggeri).

I ricavi di Handling registrano una diminuzione del 49,9% come conseguenza del calo dei movimenti (-30,6%) e del tonnellaggio assistito (-44,9%) registrati sui due scali.

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 2021 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 75,6% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 24,4%. Nel primo semestre 2020 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 60,1% ed al 39,9%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2021 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 5,5 milioni di euro, in calo del 16,7% rispetto al primo semestre 2020 quando erano pari a 6,6 milioni di euro.

Tale decremento, pari a 1.104 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al minore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame.

In particolare, hanno avuto i cali più significativi nel semestre in esame i parcheggi (-647 migliaia di euro, -61,3%) e Sale Vip (-380 migliaia di euro, -98,5%), Food (-96 migliaia di euro, -19,2%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2021 ammontano a 948 migliaia di euro in calo di 1.254 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2020 quando erano pari a 2,2 milioni di euro. 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 2021 degli “Altri ricavi e proventi” è pari a 1.141 migliaia di euro, in aumento rispetto al primo semestre 2020 quando erano pari a 351 migliaia di euro. Essi si compongono principalmente di Altri proventi (769 migliaia di euro), addebiti di utenze (292 migliaia di euro), service e consulenze (39 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel primo semestre 2021 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 7,2 milioni di euro, a fronte di 3,7 milioni di euro del primo semestre 2020.

I maggiori ricavi consuntivati per 3,5 milioni di euro derivano principalmente dai maggiori investimenti effettuati nel periodo in esame.

COSTI

Toscana Aeroporti, in continuazione con l'esercizio precedente, si è attivata per ridurre al massimo i costi operativi, ridiscutendo tutti i termini contrattuali con i propri fornitori e sospendendo laddove possibile le obbligazioni non concluse, per fare fronte alla pandemia.

Nel primo semestre 2021 i costi totali ammontano a 28,6 milioni di euro, in calo dell'1,2% rispetto all'analogo periodo 2020, quando erano pari a 28,9 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dal calo dei costi operativi per 3.725 migliaia di euro nel primo semestre 2021 (-14,4%) parzialmente attenuato dall'incremento dei costi per servizi di costruzione del 111,7% (passati da 3.016 migliaia di euro nel primo semestre 2020 a 6.381 migliaia di euro nel primo semestre 2021).

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi del primo semestre 2021, pari a 22,2 milioni di euro, si decrementano del 14,4% rispetto ai 25,9 milioni di euro consuntivati nell'analogo periodo del 2020.

I “Materiali di consumo” del primo semestre 2021 in esame sono pari a 142 migliaia di euro in calo di 527 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2020, calo principalmente dovuto a minori consumi di materiali per servizi operativi (-68 migliaia di euro), di vestiario (-174 migliaia di euro), di carburanti per mezzi di rampa (-67 migliaia di euro) e di materiali di protezione individuali (c.d. DPI) e di sanificazione degli ambienti conseguenti all'emergenza sanitaria (-200 migliaia di euro).

Il “Costo del personale” del Gruppo nel primo semestre 2021 è pari a 11,6 milioni di euro, in decremento di 2,1 milioni di euro rispetto al dato del primo semestre 2020 (-15,3%).

Nonostante il consolidamento degli organici della nuova controllata TAC (+15,1 EFT), la riduzione degli organici del Gruppo legata sostanzialmente al minor traffico gestito a seguito della pandemia Covid 19 (-7%) e la continuazione della CIG anche nel secondo trimestre, hanno contribuito al contenimento dei costi variabili ed al minor costo complessivo del lavoro del primo semestre 2021 rispetto all'analogo periodo del 2020.

I “Costi per servizi” del primo semestre 2021 sono pari a 9,3 milioni di euro, in calo del 4,8% rispetto all’analogo periodo 2020 quando erano pari a 9,8 milioni di euro (-471 migliaia di euro). Il calo dei costi del periodo in esame è principalmente legato a decrementi di costi per servizi operativi (-719 migliaia di euro) legati parzialmente al minor traffico gestito nel periodo, di costi di comunicazione (-190 migliaia di euro), prestazioni professionali (-74 migliaia di euro) e mensa (-178 migliaia di euro). Il calo dei costi è stato parzialmente compensato dall’incremento dei costi per servizi di manutenzione (+474 migliaia di euro), servizi di presidio sanitario (+138 migliaia di euro) ed assicurazioni industriali (+109 migliaia di euro).

Nel primo semestre 2021 gli “Oneri diversi di gestione” ammontano a 700 migliaia di euro, in leggero calo (-12 migliaia di euro) rispetto all’analogo periodo del 2020 (-1.6%).

I “Canoni aeroportuali” del primo semestre 2021 ammontano a 429 migliaia di euro, in calo del 59,3% rispetto all’analogo periodo 2020. La variazione è principalmente dovuta al minor traffico consuntivato nel semestre in esame (-60,6% di passeggeri).

COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I “Costi per servizi di costruzione” del primo semestre 2021 sono pari a circa 6,4 milioni di euro, in incremento rispetto all’analogo periodo 2020 di 3,4 milioni 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 2021 è **negativo per circa 8,3 milioni di euro** registrando un calo di **2,9 milioni di euro** rispetto al primo semestre 2020 quando era negativo per 5,4 milioni di euro.

Gli “ammortamenti e accantonamenti”, pari a 6,8 milioni di euro nel primo semestre 2021, registrano un incremento di 536 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2020 (+8,5%). Ciò è conseguente principalmente ai maggiori accantonamenti al Fondo di ripristino per 331 migliaia di euro ed al Fondo svalutazione crediti per 449 migliaia di euro parzialmente attenuato dal calo degli ammortamenti (-416 migliaia di euro).

L’EBIT (Risultato Operativo) del primo semestre 2021 si attesta così ad un **valore negativo per 15.152 migliaia di euro** registrando un calo di 3,5 milioni di euro sul primo semestre 2020 quando era negativo per 11.693 migliaia di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 601 migliaia di euro del primo semestre 2020 ad un valore negativo di 1.263 migliaia di euro del primo semestre 2021. La variazione di 662 migliaia di euro, è principalmente conseguente a maggiori interessi bancari (+832 migliaia di euro) dovuti essenzialmente al finanziamento SACE sottoscritto nel quarto trimestre 2020 parzialmente attenuato dalla riduzione degli interessi attuariali calcolati sul Fondo di ripristino pari a 153 migliaia di euro.

Il Risultato ante imposte (PBT) del primo semestre 2021 si attesta a un **valore negativo di circa 16,4 milioni di euro** facendo registrare un calo di 4,1 milioni di euro rispetto al risultato dell’analogo periodo 2020 quando era negativo per 12,3 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 2021 si chiude con un **Risultato netto di periodo di Gruppo negativo pari a 13.320 migliaia di euro**, in diminuzione di circa 4,4 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2020 quando era negativo per 8.900 migliaia di euro.

10.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 30 giugno 2021 ed al 31 dicembre 2020.

ATTIVO	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	186.590	177.760	8.830
Immobili, impianti e macchinari	30.312	29.476	836
Diritti d'uso	4.784	4.542	243
Partecipazioni in altre imprese	2.945	2.945	0
Partecipazioni in imprese collegate	689	613	76
Altre attività finanziarie	3.203	3.202	1
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	158	272	-114
Attività fiscali differite	9.213	4.986	4.227
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	237.895	223.796	14.099
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	12.571	13.180	-609
Attività fiscali per imposte correnti	1.083	1.026	57
Altri crediti tributari	3.419	3.194	225
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	14.454	14.402	52
Cassa e mezzi equivalenti	48.816	76.344	-27.528
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	80.344	108.146	-27.803
TOTALE ATTIVO	318.239	331.942	-13.704

La variazione del totale attivo, in calo di 13,7 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2020, deriva principalmente dalla riduzione della liquidità (-27,5 milioni di euro) parzialmente compensata **dall'incremento delle attività** non correnti per 14,1 milioni di euro.

In particolare la voce attività immateriali per circa 8,8 milioni di euro (fra cui la voce avviamento per 3,7 milioni di euro **rilevato nell'ambito dell'acquisizione di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.** e 5,1 milioni di euro per gli investimenti netti di periodo) e dalle attività fiscali differite (+4,2 milioni di euro) per effetto della perdita di periodo (imposte anticipate).

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	94.436	106.769	-12.333
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	2.203	2.016	186
Fondi di ripristino e sostituzione	14.909	13.920	990
Fondi benefici ai dipendenti	5.603	5.736	-133
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	100.979	103.014	-2.035
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	4.214	4.132	81
Altri debiti esigibili oltre l'anno	3.736	368	3.368
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	131.642	129.185	2.457
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	46.125	46.026	98
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	685	499	186
Passività fiscali per imposte correnti	87	5	81
Altri debiti tributari	8.242	9.706	-1.465
Debiti Commerciali	26.444	23.968	2.476
Debiti verso Istituti previdenziali	545	1.322	-777
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.257	6.219	1.038
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	2.777	8.242	-5.465
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	92.161	95.988	-3.827
TOTALE PASSIVITA'	223.803	225.173	-1.370
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	318.239	331.942	-13.704

Il Patrimonio netto registra un calo di 12,3 milioni di euro principalmente per effetto del risultato di periodo.

Tra le Passività a medio lungo termine si segnala il decremento della voce relativa a passività finanziarie per circa 2 milioni di euro per la riclassifica a breve delle rate capitale di competenza del periodo. Si è incrementato nel periodo il Fondo di ripristino per 990 migliaia di euro per effetto degli accantonamenti e della programmazione degli interventi sulle infrastrutture aeroportuali e per 3,4 milioni di euro gli altri debiti a lungo per effetto del debito verso Cemes S.p.a. (acquisto partecipazione di TAC).

Tra le passività correnti (-3,8 milioni di euro) si segnala il calo del Fondo di ripristino per circa 5,5 milioni di euro per effetto delle manutenzioni straordinarie effettuate sulle infrastrutture di volo dello scalo fiorentino.

10.3 Analisi dei flussi finanziari

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

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	HI 2021	HI 2020
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(13.054)	(9.030)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.069	5.363
- Svalutazioni di asset	62	0
- Variazione fondo rischi e oneri	186	(512)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(322)	(189)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(4.629)	(3.223)
- Altre variazioni non monetarie	(340)	0
- Oneri finanziari diritti d'uso	67	70
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.271	575
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(3.396)	(3.372)
- Imposte di competenza dell'esercizio	36	109
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	723	8.673
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(275)	2.908
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	2.365	(10.012)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(2.114)	(7.000)
Flusso di cassa delle attività operative	(14.351)	(15.642)
- Oneri finanziari pagati	(483)	(191)
- Imposte sul reddito pagate	(12)	(2.320)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(14.845)	(18.152)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.449)	(389)
- Disinvestimenti in attività materiali	29	2
- Investimenti in attività immateriali	(7.317)	(3.750)
- Disinvestimenti in attività immateriali	0	(44)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(76)	0
- Acquisizione netta di società controllate	8	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(9.804)	(4.181)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	41.500	21.000
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(43.962)	(2.330)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(417)	(291)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(2.878)	18.379
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(27.528)	(3.954)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	76.344	19.863
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	48.816	15.908

Al 30 giugno 2021 la disponibilità monetaria risulta positiva per circa 48,8 milioni di euro e registra un incremento di circa 32,9 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 30 giugno 2020 quando era pari a circa 15,9 milioni di euro. Rispetto al 31 dicembre 2020 la disponibilità monetaria si riduce di circa 27,5 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2021, si evidenziano in particolare:

- la variazione netta del Fondo di ripristino per circa 4,6 milioni di euro;
- investimenti per circa 9,8 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti sottoscritti dalla Capogruppo per circa 2,9 milioni di euro.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, pur nella difficoltà di formulare previsioni quantitative sui relativi effetti, si può stimare che, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali in continuità con il precedente esercizio, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2021 sia significativo. Si rinvia inoltre a quanto riportato al paragrafo "Rischio di liquidità" delle Note illustrative.

10.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta di seguito l'Indebitamento Finanziario consolidato al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006 (aggiornata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati nel 2021).

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2021	31.12.2020	Var. Ass.	30.06.2020
A. Disponibilità liquide	48.816	76.344	(27.528)	15.908
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	48.816	76.344	(27.528)	15.908
E. Debito finanziario corrente	41.065	41.042	23	41.015
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	6.745	5.484	1.261	5.268
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	47.810	46.525	1.285	46.282
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(1.006)	(29.818)	28.812	30.374
I. Debito finanziario non correnti	100.979	103.014	(2.035)	21.113
J. Strumenti di debito	-	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	7.531	4.132	3.399	4.089
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	108.510	107.146	1.364	25.203
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	107.504	77.327	30.176	55.576

Al 30 giugno 2021 la liquidità del Gruppo è pari a 48,8 milioni di euro. Si segnala che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario Intesa San Paolo-MPS.

Al 30 giugno 2021, il debito finanziario corrente è pari a 41.065 migliaia di euro riferito all'utilizzo di affidamenti a breve termine; la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" include le quote scadenti entro i prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (5.060 migliaia di euro), delle passività finanziarie per diritti d'uso (685 migliaia di euro) e degli altri debiti sorti nel primo semestre 2021 relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (1 milione di euro).

A questi si aggiungono il Debito finanziario non corrente per un importo di circa 101 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente dei tre finanziamenti in essere finalizzati alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo ed in previsione della necessità di affrontare un periodo di assorbimento di liquidità causata dagli effetti sul capitale circolante conseguenti alla pandemia in corso.

La voce "Debiti commerciali e altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (4,2 milioni di euro) e degli altri relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (3,3 milione di euro).

Sulla base di quanto sopra esposto, al 30 giugno 2021 il nuovo **rapporto Debt/Equity** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **1,14** (0,72 al 31 dicembre 2020) e l'analogo indice al 30 giugno 2020 era pari a 0,50.

Si riporta inoltre di seguito la composizione della **Posizione Finanziaria Netta Adjusted**, utilizzata dalla Direzione ai fini del monitoraggio periodico, che rispetto all'indebitamento finanziario illustrato al punto precedente non include gli altri debiti e le passività finanziarie per diritti d'uso.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO ADJUSTED ("Bancario")				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2021	31.12.2020	Var. Ass.	30.06.2020
Totale indebitamento finanziario	107.504	77.327	30.176	55.576
(Passività per pagamenti differiti per acquisizioni societarie)	(4.317)	-	(4.317)	-
(Passività finanziarie per diritti d'uso)	(4.899)	(4.631)	(268)	(4.498)
Totale indebitamento finanziario adjusted	98.287	72.696	25.591	51.078

La **Posizione Finanziaria Consolidata Adjusted**, pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2021, risulta pari a **98,2 milioni di euro**, in incremento di 25,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020. Si ricorda che la posizione finanziaria netta adjusted consolidata al 30 giugno 2020 era pari a circa 51,1 milioni di euro.

Di conseguenza, al 30 giugno 2021, il nuovo **rapporto Debt/Equity Adjusted** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **1,04** (0,68 al 31 dicembre 2020) e l'analogo indice al 30 giugno 2020 era pari a 0,46.

11. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2021 ammontano a **circa 9,8 milioni di euro**, di cui 7,3 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 2,4 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 30/06/21					9.765
A) Immobilizzazioni Immateriali				7.317	
- software				106	
- diritti di concessione				2.555	
Ampliamento infrast di volo e aree strip	FLR		1.208		
Nuovi Aiuti Visivi Luminosi (AVL)	FLR		1.084		
Modifica pensilina percorso tramvia	FLR		217		
Realiz impianti fissi gpu sottobordo 400	PSA		33		
altri minori	PSA/FLR		13		
- Immob. In corso				4.629	
Ampliamento infrastruttura di volo e "strip"	FLR		104		
Nuovi Aiuti Visivi Luminosi (AVL)	FLR		558		
Adeguamento BHS e nastri bagagli	PSA/FLR		3.780		
altri minori	PSA/FLR		187		
- software In corso:				27	
B) Immobilizzazioni Materiali				2.449	
- terreni e fabbricati				1	
- Impianti e macchinari				2.421	
Radiogene EDS standard 3	PSA/FLR		2398		
Distributore carburanti parcheggio p4	PSA		12		
altri minori	PSA/FLR		11		
- immob. in corso				8	
- altri beni				19	

Gli investimenti in **Immobilizzazioni Immateriali** hanno riguardato per 1.312 migliaia di euro il rifacimento dell'infrastruttura di volo e dell'ampliamento delle "strip" presso lo scalo di Firenze; per 1.642 migliaia di euro nel nuovo sistema di Aiuti Visivi Luminosi della pista di volo dell'aeroporto di Firenze; e per 3.780 migliaia di euro per l'aggiornamento del sistema BHS e dei nastri bagagli presso entrambi gli scali di TA.

Gli investimenti in **Immobilizzazioni materiali** hanno riguardato principalmente l'acquisto delle nuove macchine radiogene (c.d. E.D.S. Standard 3) per circa 2,4 milioni di euro.

Secondo quanto previsto dall'art. 10 della L. 72/83, il Gruppo informa che nei primi sei mesi del 2021 non ha provveduto ad alcuna rivalutazione degli *asset* ai sensi di leggi speciali.

12. LE RISORSE UMANE

Nel primo semestre 2021 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 669,4 EFT, registrando un decremento in termini assoluti di 50,2 EFT (-7,0%), rispetto allo stesso periodo del 2020. Tale variazione risente dell'andamento del traffico gestito dai due aeroporti a seguito della pandemia Covid-19 iniziata a fine marzo 2020.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 323,5 EFT registrando un decremento in termini assoluti di 6,8 EFT (-2.1%), rispetto allo stesso periodo del 2020, mentre Toscana Aeroporti Handling S.r.l., risulta avere un organico di 314,6 EFT in diminuzione di 55.6 EFT (-15.0%).

I dipendenti di TA e TAH hanno usufruito fino al 23 marzo 2021 dalla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e, a seguire, della Cassa Integrazione in Deroga (attualmente prorogata fino al 28 dicembre 2021).

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa si è ridotto di una unità attestandosi a 10 EFT. Jet Fuel nel 2021 ha usufruito fino all'8 aprile della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e, a seguire, della Cassa Integrazione in Deroga.

La controllata TAE ha decrementato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 6,3 EFT. Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA. Si segnala che TAE sta usufruendo del cd. Fondo di Integrazione Salariale.

La società Vola s.r.l., operante nel campo della ristorazione, entrata a far parte del gruppo dal gennaio 2020, non ha personale in forza.

Si ricorda infine che nel mese di gennaio 2021 il gruppo ha acquisito il 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., con un organico di 15,1 EFT.

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

tabella EFT	Primo Sem. 2021	Primo Sem. 2020	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	323,5	330,3	-6,8	-2,1%
Toscana Aeroporti Handling	314,6	370,2	-55,6	-15,0%
Jet Fuel	10,00	11,0	-1,0	-9,1%
TAE	6,3	7,5	-1,2	-16,5%
TAC	15,1	0,0	15,1	
VOLA	0,00	0,6	-0,6	-100,0%
Gruppo	669,4	719,6	-50,2	-7,0%

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 2021 è pari a 11.6 milioni di euro, in calo di 2,1 milioni di euro rispetto al 2020 (-15,3%).

La riduzione complessiva del costo del lavoro è principalmente dovuta alla riduzione degli organici sia a seguito della pandemia Covid-19 sia per uscite volontarie, alla riduzione dei costi variabili, nonché alla Cassa Integrazione.

13. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2021 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 2021.

Alla data del 30 giugno 2021 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 2020) 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 2021 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 9,5 migliaia di euro ed ha registrato un corrispettivo variabile sui ricavi per un valore di 50 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% (invariata rispetto al 31 dicembre 2020); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 30 giugno 2021 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 2021:

- 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 i due scali, per un valore al 30 giugno 2021 pari a 77 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per 56 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e servizi di extra **handling** inerenti l'aviazione generale dello scalo di Pisa.
- inoltre, sono presenti al 30 giugno 2021 ulteriori ricavi per circa 8 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 2021 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 44 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, **handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze**, 8 migliaia di euro per i medesimi servizi prestati presso lo scalo di Pisa;
- sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2021 pari a 16,5 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi non aviation per 33 migliaia di euro al 30 giugno 2021, 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 2021 pari a 16 migliaia di euro).

Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly S.r.l. ulteriori ricavi per circa 4 migliaia di euro relativi al riaddebito di servizi comuni, delle spese per la copertura assicurativa RCT ed all'assegnazione di tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- ICCAB S.r.l.

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

Si fa presente come la Capogruppo abbia sub concesso ad ICCAB un locale di circa mq. 40 ubicato presso lo scalo di Firenze che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali (ricavi per TA nel primo semestre 2021 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 2021 di 10 migliaia di euro di ricavi.

Infine, il Gruppo, nel corso del primo semestre 2021, 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 2021 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 2021 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 6.345 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

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

14.1 Parcheggi Peretola S.r.l.

La società Parcheggi Peretola S.r.l. è controllata al 100% da Toscana Aeroporti ed ha quale attività preminente la gestione di 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico ed **antistanti il Terminal Partenze dell'aeroporto di Firenze**.

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

Nel conto economico la quota prevalente di ricavi è rappresentata dai parcheggi, iscritti in bilancio tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 88 mila euro (-76,9% rispetto al primo semestre 2020), in decremento di 250 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2020 principalmente riconducibili al minor numero di passeggeri transitati nel primo semestre 2021 dall'Aeroporto di Firenze e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società. Negli altri ricavi pari a 84 migliaia di euro (+113,3%) sono inclusi 71 migliaia di contributi in c/esercizio ricevuti dallo Stato.

Lato costi la componente più importante è rappresentata dal costo delle prestazioni professionali e service amministrativi (16 migliaia di euro), dalle imposte locali (Imu/Tari) pari a circa 27 migliaia di euro e dalla manutenzione degli impianti (8 migliaia di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del primo semestre 2021 è pari a 89 migliaia di euro, in calo di 120 migliaia di euro ed un risultato netto di periodo pari a 50 migliaia di euro, in decremento di 79 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2020.

14.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (nel seguito TAE) è 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 al personale proprio, del supporto di:

1. distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 30 giugno 2021 sono pari a 10);
2. personale interno (al 30 giugno 2021 è pari a 7 dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2020, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del primo semestre 2021 hanno riguardato la riqualifica e l'adeguamento sia della strip che del manto superficiale della pavimentazione della pista di volo 05-23 dell'aeroporto di Firenze e l'ampliamento terminal passeggeri fase 1 (Pisa).

TAE ha inoltre proseguito con le attività di Direzione Lavori dei cantieri di adeguamento civile ed impiantistico del BHS e di adeguamento elettromeccanico dei nastri bagagli (Firenze e Pisa); ha completato la Direzione Lavori dei cantieri per la riqualifica e l'adeguamento della strip e del manto superficiale della pavimentazione della pista di volo 05-23 dell'aeroporto di Firenze.

Al 30 giugno 2021 la società ha 7 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2020, 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, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I ricavi del primo semestre 2021 pari a 756 migliaia di euro (1.424 migliaia al 30 giugno 2020) rappresentano la competenza di periodo dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del primo semestre 2021 sono pari a 889 migliaia di euro (1.215 migliaia di euro al 30 giugno 2020) fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 223 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 312 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 207 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è negativo per (133) migliaia di euro (positivo per 209 migliaia di euro al 30 giugno 2020) ed il risultato netto di periodo è pari ad una perdita di (99) migliaia di euro (positivo per 115 migliaia di euro al 30 giugno 2020).

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 diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta in continuità con il 2020 e delle restrizioni stringenti imposte dal Governo.

Nel corso del primo semestre 2021 sono transitati nel deposito 10.065 metri cubi di carburante avio registrando una minore gestione di volumi pari al -31% rispetto ai 14.582 metri cubi del primo semestre 2020. La società ha effettuato servizi di into-plane per 9.042 metri cubi di carburante registrando un calo del 3,5%% rispetto ai 9.373 metri cubi del primo semestre 2020.

Al 30 giugno 2021, 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 2021 di 49 migliaia di euro (91 migliaia di euro al 31 giugno 2020) ed una fornitura di utenze per un valore di 8 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, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I ricavi principali del primo semestre 2021 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 143 migliaia di euro (207 migliaia di euro al 30 giugno 2020) il servizio di stoccaggio carburante e per 127 migliaia di euro il servizio di *into-plane* (120 migliaia di euro al 30 giugno 2020). Si segnala negli altri ricavi il ricevimento di un contributo pubblico a ristoro dei mancati ricavi derivanti dalla pandemia pari a 81,5 migliaia di euro.

I costi totali del primo semestre 2021 sono pari a 366 migliaia di euro (522 migliaia al 30 giugno 2020). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (183 migliaia di euro), dal canone di sub-concessione aeroportuale (49 migliaia di euro), dalle manutenzioni e dal carburante autobotti (7 migliaia di euro), dalle prestazioni professionali (22 migliaia di euro) e dalle assicurazioni industriali (42,5 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2021 è positivo per 25 migliaia di euro (negativo per 164 migliaia di euro al 30 giugno 2020) e registra una perdita di periodo di 18 migliaia di euro rispetto alla perdita di periodo registrata nel primo semestre 2020 pari a 179 migliaia di euro.

14.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.

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

Anche la controllata TAH ha risentito nel primo semestre dello straordinario calo del traffico a causa della diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta in continuità dal 2020 e delle restrizioni stringenti imposte dal Governo.

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

I ricavi principali del primo semestre 2021 riguardano per 2.336 migliaia di euro i servizi di handling e per 490 migliaia di euro altri ricavi e proventi legati sostanzialmente all'addebito a TA dei servizi operativi richiesti.

I costi principali del primo semestre 2021 sono rappresentati dal costo del personale per 3 milioni di euro (5,2 milioni di euro al 30 giugno 2020) e dal costo per servizi esterni per 1.687 migliaia di euro (1.788 migliaia di euro al 30 giugno 2020).

Di conseguenza, il MOL registra una perdita per (1.957) migliaia di euro (-2.000 migliaia di euro al 30 giugno 2020) ed il Risultato netto di periodo registra una perdita pari a -1.872 migliaia di euro (-1.790 migliaia di euro al 30 giugno 2020) 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.

Società costituita nel 2020 e di proprietà al 100% di TA per gestire direttamente o indirettamente ogni attività nel campo della ristorazione.

Non si segnalano fatti di rilievo avvenuti nel corso del primo semestre 2021.

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

14.6 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

Nel primo semestre 2021 la società è stata impegnata principalmente in due commesse: la prima commessa, in gran parte ultimata alla data del 30 giugno 2021, ha riguardato lavori di manutenzione e messa in sicurezza del fabbricato ove ha sede il Distaccamento del Corpo Vigili del Fuoco presso l'Aeroporto di Pisa; la seconda commessa, in corso di collaudo finale alla data del 30 giugno 2021, è relativa ad importanti interventi eseguiti presso l'Aeroporto di Firenze per la riqualifica dell'infrastruttura di volo (pista di volo 5-23) e le aree strip adiacenti.

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

I ricavi principali del primo semestre 2021 riguardano per 8,86 milioni di euro l'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo. Principalmente hanno riguardato i lavori sul rifacimento delle infrastrutture di volo della pista di Firenze per 8,66 milioni e i lavori di manutenzione e messa in sicurezza del Distaccamento dei Vigili del Fuoco presso l'Aeroporto di Pisa per 0,13 milioni.

Dal lato costi la componente più importante è rappresentata dal costo dei servizi per circa 5,4 milioni. In particolare: lavorazioni c/terzi per circa 3 milioni di euro; noleggio macchinari ed attrezzature per circa 1,7 milioni di euro; prestazioni professionali per 293 migliaia di euro; personale distaccato per 162 migliaia di euro ed assicurazioni industriali per 46 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2021 è pari a 836 migliaia di euro ed un risultato di periodo positivo di 127 migliaia di euro.

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

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

- RISCHI CONNESSI ALLE CONDIZIONI GENERALI DELL'ECONOMIA E DI SETTORE DOVUTI ANCHE ALLA PANDEMIA DA COVID-19

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio. In generale, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali ed il conseguente calo dei consumi, così come eventi quali la diffusione dell'epidemia Covid-19, stanno continuando a determinare una significativa riduzione della domanda di trasporto aereo. Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, non si può escludere che tale contesto comporti il permanere di impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo.

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

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

Il persistere, in un orizzonte temporale di medio-lungo termine, di un livello di traffico inferiore rispetto a quello consuntivato nel periodo "ante Covid-19" potrebbe quindi

rendere necessario rivedere, anche in modo sostanziale, il modello di business ed il piano di sviluppo infrastrutturale degli scali di Firenze e di Pisa.

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

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

- RISCHI CONNESSI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

In riferimento ai rischi legati al cambiamento climatico, da considerarsi esogeni al Gruppo Toscana Aeroporti, il Gruppo sta monitorando i relativi risvolti potenziali sul business: in particolare si evidenzia che, nonostante detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo, l’applicazione degli indirizzi sottesi alla propria politica ambientale potrà consentire l’adozione di percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l’attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

- RISCHI CONNESSI ALLA CYBERSECURITY

L’approccio alla Cyber Security adottato dal Gruppo ha fatto sì che non si verificasse alcun incidente di sicurezza informatica dalla nascita di Toscana Aeroporti (2015) ad oggi.

Gli investimenti tecnologici, il miglioramento dei processi, la standardizzazione, l’integrazione ed il consolidamento attuati negli anni precedenti sui sistemi informativi, hanno consentito al Gruppo TA di rispondere rapidamente alle nuove esigenze aziendali, anche riguardanti la protezione dell’infrastruttura tecnologia e delle informazioni in essa contenute, anche per effetto delle ulteriori necessità scaturite dalla pandemia (c.d. “smart working”), capitalizzando il lavoro fatto nel passato e sfruttando la scalabilità ottenuta grazie a precedenti interventi.

Infatti, per mettere in condizione di lavorare da remoto circa 140 dipendenti, le attività che si sono rese necessarie sono state unicamente il noleggio e la configurazione dei laptop e l’installazione dei software di protezione già in uso, la configurazione di ulteriori connessioni VPN sugli apparati già presenti e l’attivazione di SIM dati per i dipendenti che non disponevano di una propria connessione ad Internet.

Possiamo dunque affermare che, grazie al lavoro svolto nel passato, la pandemia non ha sortito alcun effetto sui sistemi informativi aziendali, né ha variato in alcun modo le procedure già esistenti.

- 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 primo luglio 2020 da TAH, società controllata da TA.

A causa dei limitati spazi operativi, sia sull’aeroporto di Pisa (delibera Enac del 4 giugno 2020) che su quello di Firenze (delibera Enac del 30 novembre 2020), 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.

¹ Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

Dal mese di giugno 2020 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 2021 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 12,9% sul totale dei ricavi (19,1% 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 del Gruppo TA.

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

- RISCHIO NORMATIVO

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

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

A tal riguardo si ricorda che alla data di approvazione del presente Bilancio, sia per l'Aeroporto di Pisa che per l'Aeroporto di Firenze, sono state concluse positivamente le Consultazioni con gli utenti aeroportuali secondo l'istruttoria stabilita dai modelli tariffari per il periodo 2020-2022. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha emanato rispettivamente la Delibera n. 50/2020 e la Delibera n. 94/2020 di conformità definitiva ai Modelli tariffari per l'aeroporto di Pisa e per l'aeroporto di Firenze per il periodo 2020-2022.

Quanto allo sviluppo infrastrutturale, TA potrebbe incontrare difficoltà nel realizzare nei tempi previsti gli investimenti definiti nel Piano degli Interventi approvato da ENAC a causa di eventi non prevedibili o di ritardi, anche dovuti alla futura evoluzione della pandemia Covid-19, nonché a contenziosi connessi all'iter autorizzativo e/o realizzativo delle varie opere, con conseguenti possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

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

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

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

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

In data 21 dicembre 2018, sono stati sottoscritti tre accordi con tutte le organizzazioni sindacali rappresentative dei lavoratori Quadri, Impiegati ed Operai degli scali di Pisa e di Firenze, attraverso i quali sono stati condivisi importanti interventi di razionalizzazione e semplificazione dei costi del lavoro e di salvaguardia di elementi salariali di secondo livello. Inoltre, con l'intento di sviluppare interventi finalizzati al benessere dei propri dipendenti, è stata condivisa la realizzazione di una piattaforma aziendale di servizi Welfare, utilizzata anche negli anni 2020 e 2021.

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

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

Tali strumenti sono stati utilizzati in continuità a partire da marzo 2020 e, successivamente, sono stati prorogati fino al 28 dicembre 2021.

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

- RISCHI CONNESSI ALL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO AEREO E ALLA CONCENTRAZIONE SU ALCUNI VETTORI

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

A causa dell'emergenza Coronavirus e delle relative normative di sicurezza nazionale applicate negli aeroporti, fra cui la chiusura dell'aeroporto di Firenze a partire dal primo febbraio 2021 fino al 2 di aprile 2021 per consentire i lavori di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA, il Gruppo TA ha registrato circa 400 mila passeggeri rispetto a circa 1 milione registrati nel medesimo periodo del 2020. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 69,8%. In particolare,

l'incidenza del primo di essi è pari al 55,2% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9% e 5,6%.

Il Gruppo sta lavorando con i principali vettori per creare le basi di una ripartenza in sicurezza del traffico presso gli scali da esso gestiti, facendo anche leva su accordi commerciali pluriennali che prevedono l'impegno degli stessi ad effettuare attività di marketing e pubblicità, nonché a raggiungere obiettivi prestabiliti di passeggeri e di voli a fronte dell'impegno del Gruppo a contribuire alle relative spese e ad erogare incentivi di carattere economico al raggiungimento dei predetti obiettivi.

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

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

- RISCHI RELATIVI ALLA DIPENDENZA DA PERSONALE CHIAVE

Il Gruppo ritiene di essersi dotato di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Tuttavia, qualora una o più figure chiave del Gruppo, quali l'Amministratore Delegato ed altri componenti senior del Management, dovessero interrompere la propria collaborazione senza un congruo preavviso, si potrebbero avere temporanei effetti negativi su prospettive, attività e risultati economici e finanziari. La Società ha recentemente finalizzato un processo di assessment e di valutazione del potenziale del personale finalizzato, tra l'altro, all'individuazione delle persone con caratteristiche idonee a ricoprire ruoli di general management. Inoltre, anche a seguito delle dimissioni del precedente Amministratore Delegato, ha provveduto alla rivisitazione e ridefinizione della propria organizzazione aziendale che ha consentito la razionalizzazione della struttura e lo sviluppo di forme di coordinamento orizzontali.

- RISCHI AMBIENTALI

Le attività del Gruppo sono disciplinate da numerose normative dell'Unione Europea, nazionali, regionali e locali in materia ambientale. Il Gruppo ha la priorità di svolgere la propria attività nel massimo rispetto da quanto richiesto dalla normativa ambientale; tuttavia essendo il rischio di responsabilità ambientale insito nell'attività del Gruppo non può esservi certezza che in futuro nuove normative non comportino ulteriori adempimenti da parte del Gruppo. A tal riguardo, si precisa che la Società si è dotata di un sistema di gestione ambientale (SGA) certificato da parte di un ente terzo di conformità allo standard ISO 14001 su entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

16. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2021

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

- Vueling Airlines:

A partire da Luglio il vettore ripristina i collegamenti per Bilbao, Copenaghen, Mykonos, Santorini, Monaco e Praga ed incrementa le frequenze sulle rotte già operate. Sempre da Luglio avvia il nuovo collegamento settimanale per **Lampedusa**. Sono 14 le destinazioni servite dal mese di luglio contro le 7 servite nel mese di giugno.

- **Albawings**: torna operativo dal 17 Luglio con due frequenze settimanali il collegamento diretto verso Tirana ad opera del vettore albanese.
- **TAP**: torna operativo il collegamento diretto verso Lisbona (4 frequenze settimanali)
- **Blue Air**: incrementa le frequenze su Bucarest Otopeni passando da 3 a 4 frequenze settimanali a partire da luglio.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

- **Ryanair**: Il vettore irlandese riprende a partire da luglio le operazioni su Dublino, Edimburgo, Barcellona Gerona e Rodi. Inizia ad operare anche la nuova destinazione **Skiatos**. Le destinazioni servite passano così dalle 37 del mese di giugno alle 42 del mese di luglio.
- **AirDolomiti**: operativo da luglio il nuovo collegamento verso Francoforte (main) (4 frequenze settimanali).
- **Air Baltic**: nuovo vettore sullo scalo che ha iniziato ad operare due frequenze settimanali da/per Riga a partire dal 2 luglio 2021.
- **Air France**: il vettore francese ha iniziato ad operare da luglio il nuovo collegamento sullo scalo di Pisa con Parigi Charles de Gaulle
- **Alitalia**: nuovamente operativa sullo scalo da luglio con il collegamento bisettimanale verso olbia.
- **Aegean Airlines**: da luglio torna ad operare su Pisa il collegamento bisettimanale stagionale verso Atene.
- **Pobeda Airlines**: la compagnia low cost russa torna ad operare un collegamento settimanale verso Mosca Vnukovo a partire dal 4 luglio.
- **Norwegian Airlines**: il vettore norvegese attiva il collegamento verso Copenaghen a partire da luglio (fino ad un massimo di due frequenze settimanali). Dal 21 agosto tornano operativi i collegamenti verso Stoccolma Arlanda e Oslo.
- **Eurowings**: da luglio la compagnia lowcost tedesca torna ad operare il collegamento bisettimanale verso Colonia/Bonn.
- **SAS**: in aggiunta al volo per Stoccolma Arlanda già operativo da fine giugno, da Luglio il vettore opera il collegamento verso Copenaghen.
- **Volotea**: nuovamente operativo da luglio il collegamento bisettimanale per Nantes.
- **Vueling**: la compagnia spagnola torna ad operare il collegamento verso Barcellona el Prat a partire da luglio.

Si registrano, per i vettori che già operano sia su Firenze che Pisa, incrementi di operatività sulle singole destinazioni.

Altre novità

In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, un regime italiano di 800 milioni di euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa della pandemia di coronavirus e delle restrizioni di viaggio che l'Italia e altri paesi hanno dovuto applicare per arginare la diffusione del virus.

Con Delibera 752 del 26 luglio 2021, la Regione Toscana ha confermato il contributo nell'importo di 10 milioni di euro stanziato con la L.R. 3 dicembre 2020 n. 95 e dato mandato al Settore competente della Direzione Attività Produttive di adottare gli atti necessari all'erogazione dell'Aiuto concesso alla Società Toscana Aeroporti Spa. In data 16 agosto 2021 il suddetto contributo è stato liquidato dalla Regione e incassato dalla Capogruppo.

17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

L'esercizio 2020 ed il primo semestre 2021 hanno visto gli effetti dell'epidemia Coronavirus sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale.

Considerata la continua evoluzione del fenomeno, visto il protrarsi dei risultati negativi dei primi otto mesi del 2021 (-14,5% in termini di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2020), dovuti anche alla chiusura dello scalo di Firenze dal 5 febbraio 2021 per lavori straordinari sulla pista di volo, si prevede ancora un significativo impatto negativo sui risultati economico finanziari del 2021, nonostante si preveda che la graduale ripresa dell'operatività in corso possa consolidarsi nella parte finale dell'anno anche per effetto degli elementi mitigativi sulla diffusione del virus come la campagna vaccinale in corso.

Con riferimento ad un orizzonte di breve-medio periodo, le ipotesi di ripresa dei livelli di traffico sviluppate anche sulla base di fonti esterne, quali studi dei principali operatori del settore, anche per il 2021 e per il 2022 i volumi risulterebbero ancora non paragonabili con quelli consuntivati precedentemente alla pandemia, conseguentemente il Gruppo ha confermato anche per il 2021 gli interventi individuati nel corso del 2020 a valle del manifestarsi dell'emergenza sanitaria volti al contenimento dei costi e salvaguardia della liquidità, assicurando il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali e adeguati livelli di servizio per le operazioni comunque in essere, per consentire a Toscana Aeroporti, superata la situazione di emergenza, di riprendere nel medio periodo lo sviluppo.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede né ha acquistato o alienato nel corso dei primi sei mesi del 2021 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 30.06.2021

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	IH 2021	Di cui Parti Correlate	IH 2020	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi	1-2	11.925	320	19.486	260
Altri ricavi e proventi	3	1.141	55	351	61
Ricavi per servizi di costruzione	4	7.184	0	3.695	0
TOTALE RICAVI (A)		20.250	375	23.533	321
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	5	142	0	669	0
Costi del personale	6	11.577	0	13.667	0
Costi per servizi	7	9.339	0	9.810	0
Oneri diversi di gestione	8	700	0	712	0
Canoni aeroportuali	9	429	0	1.054	0
Totale costi operativi		22.187	0	25.913	0
Costi per servizi di costruzione	10	6.381		3.016	
TOTALE COSTI (B)		28.568	0	28.929	0
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		-8.318	375	-5.396	321
Ammortamenti e svalutazioni	11	5.132	0	5.363	0
Acc. f.do rischi e ripristini	12	1.045	0	726	0
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	13	656	0	207	0
RISULTATO OPERATIVO		-15.152	375	-11.693	321
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	14	3	0	4	0
Oneri finanziari	15	-1.341	0	-649	0
Utile (perdita) da partecipazioni	16	76	0	44	0
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-1.263	0	-601	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		-16.414	375	-12.293	321
Imposte di periodo	17	3.360	0	3.263	0
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		-13.054	375	-9.030	321
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	18	-266		130	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO		-13.320	375	-8.900	321
Utile (perdita) per azione (€)	19	(0,7157)		-0,4782	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		(0,7157)		-0,4782	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	IH 2021	IH 2020
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		-13.054	-9.030
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	40	199	-4
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		-12.855	-9.034
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	38	-285	132
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO		-13.141	-8.902

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

ATTIVO	Note	30.06.2021	31.12.2020
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	20	186.590	177.760
Immobili, impianti e macchinari	21	30.312	29.476
Diritti d'uso	22	4.784	4.542
Partecipazioni in altre imprese	23	2.945	2.945
Partecipazioni in imprese collegate	24	689	613
Altre attività finanziarie	25	3.203	3.202
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	26	158	272
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>158</i>	<i>109</i>
Attività fiscali differite	27	9.213	4.986
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		237.895	223.796
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	28	12.571	13.180
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>639</i>	<i>787</i>
Attività fiscali per imposte correnti	29	1.083	1.026
Altri crediti tributari	30	3.419	3.194
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	31	14.454	14.402
Cassa e mezzi equivalenti	32	48.816	76.344
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		80.344	108.146
TOTALE ATTIVO		318.239	331.942
		-	
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	30.06.2021	31.12.2020
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	33	30.710	30.710
Riserve di capitale	34	79.833	87.678
Riserva rettifiche IAS	35	-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo	36	-587	3.858
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	37	-13.320	-12.470
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		93.407	106.547
Patrimonio Netto di Terzi	38	1.029	222
TOTALE PATRIMONIO NETTO		94.436	106.769
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	39	2.203	2.016
Fondi di ripristino e sostituzione	40	14.909	13.920
Fondi benefici ai dipendenti	41	5.603	5.736
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	42	100.979	103.014
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	43	4.214	4.132
Altri debiti esigibili oltre l'anno	44	3.736	368
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		131.642	129.185
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	42	46.125	46.026
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	43	685	499
Passività fiscali per imposte correnti	45	87	5
Altri debiti tributari	46	8.242	9.706
Debiti Commerciali	47	26.444	23.968
Debiti verso Istituti previdenziali	48	545	1.322
Altri debiti esigibili entro l'anno	49	7.257	6.219
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	40	2.777	8.242
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		92.161	95.988
TOTALE PASSIVITA'		223.803	225.173
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		318.239	331.942

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 IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
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)
<i>Operazioni con gli Azionisti</i>										
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
PN al 31 dicembre 2020	30.710	18.941	5.369	38.783	24.585	- 3.229	(8.612)	106.547	221,926	106.769
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	(13.320)	(13.320)	266	(13.054)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	179	179	20	199
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(13.141)	(13.141)	285	(12.855)
<i>Operazioni con gli Azionisti</i>										
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(7.845)	-	-	7.845	0	0	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI DA OPERAZIONI DI AGGREGAZIONE AZIENDALE	-	-	-	-	-	-	-	-	522	522
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	(7.845)	-	-	7.845	-	522	522
PN al 30 giugno 2021	30.710	18.941	5.369	30.938	24.585	- 3.229	(13.907)	93.407	1.029	94.436

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	HI 2021	HI 2020
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(13.054)	(9.030)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.069	5.363
- Svalutazioni di asset	62	0
- Variazione fondo rischi e oneri	186	(512)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(322)	(189)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(4.629)	(3.223)
- Altre variazioni non monetarie	(340)	0
- Oneri finanziari diritti d'uso	67	70
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.271	575
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(3.396)	(3.372)
- Imposte di competenza dell'esercizio	36	109
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	723	8.673
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(275)	2.908
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	2.365	(10.012)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(2.114)	(7.000)
Flusso di cassa delle attività operative	(14.351)	(15.642)
- Oneri finanziari pagati	(483)	(191)
- Imposte sul reddito pagate	(12)	(2.320)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(14.845)	(18.152)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.449)	(389)
- Disinvestimenti in attività materiali	29	2
- Investimenti in attività immateriali	(7.317)	(3.750)
- Disinvestimenti in attività immateriali	0	(44)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(76)	0
- Acquisizione netta di società controllate	8	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(9.804)	(4.181)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	41.500	21.000
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(43.962)	(2.330)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(417)	(291)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(2.878)	18.379
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(27.528)	(3.954)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	76.344	19.863
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	48.816	15.908

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2021

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., Vola S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l..

Le principali attività del Gruppo sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA e delle sue controllate.

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

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

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Al 30 giugno 2021 la struttura del Gruppo TA è quella allegata alla Relazione sulla Gestione e si intende qui richiamata.

Rispetto al 31 dicembre 2020 nella struttura del Gruppo vi è stata una variazione societaria **derivante dall'acquisizione, avvenuta lo scorso mese di gennaio 2021**, del 51% delle quote di capitale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. per i cui dettagli si rinvia al paragrafo "Aggregazioni aziendali" delle presenti Note Illustrative.

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 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 2020, ad eccezione di

quanto riportato nel paragrafo "Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2021".

Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, 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 2020.

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

Il primo semestre 2021 ha continuato a subire gli effetti del fenomeno di emergenza internazionale legato alla diffusione del virus SARS-CoV-2 (di seguito anche Covid-19 o Coronavirus).

La contrazione complessiva di traffico sui due scali nel primo semestre 2021 rispetto al semestre precedente dovuta anche alla limitazione delle operazioni imposta dal Governo è stata di circa 624.000 di passeggeri. Nel primo semestre 2021 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **405.000 passeggeri**, registrando una variazione complessiva di circa il **-61%** nella componente passeggeri, del **-31%** nella componente movimenti, del **-45%** nella componente tonnellaggio e del **+9,5%** nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del primo semestre 2020. Per effetto della riduzione della domanda di traffico, gli impatti sui risultati dell'**esercizio** sono stati fortemente negativi, determinando nel primo semestre 2021 una perdita del Gruppo pari circa 13,3 milioni di euro. Si ricorda infatti che nel primo semestre 2020 gli effetti negativi della pandemia si sono registrati solo a partire dal mese di marzo.

Tale scenario ha determinato anche per il primo semestre 2021 un assorbimento di **liquidità della gestione operativa** a cui il Gruppo ha fatto fronte con l'utilizzo degli affidamenti disponibili e con la liquidità acquisita con la sottoscrizione del finanziamento di 85 milioni di euro assistito da garanzia SACE ai sensi del Decreto Legge n. 23/2020 (c.d. "Decreto Liquidità") lo scorso ottobre 2020 (di seguito "Finanziamento SACE").

Con riferimento alle iniziative attivate nel 2020 a seguito della diffusione dell'epidemia, data la riduzione dei passeggeri, il Gruppo ha mantenuto anche nel corso del primo semestre 2021 **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 provvedimenti adottati sono stati volti a mitigare tali oneri e le **relative uscite finanziarie**, ed hanno dapprima riguardato l'utilizzo di periodi di ferie per tutti i lavoratori che non avessero dovuto 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 utilizzata fino a marzo 2021 è stata prorogata fino al 28 dicembre 2021 tramite l'istituto della Cassa Integrazione in Deroga per le Società del Gruppo.

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

Inoltre, come avvenuto al 31 dicembre 2020, nel 2021 la Società ha ottenuto da MPS Capital Services specifico *waiver* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dal contratto di finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo con l'istituto in questione, con debito residuo al 30 giugno 2021 pari a 2 milioni di euro (scadenza 2022).

Inoltre, nel primo semestre 2021, il Gruppo ha effettuato la richiesta per l'ottenimento del waiver sulla misurazione dei parametri al 31 dicembre 2021 relativo al finanziamento sottoscritto con Intesa San paolo (debito al 30 giugno 2021 pari a 18,7 milioni di euro).

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

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

In tale contesto, considerate le significative perdite subite dalla Società e dal Gruppo, in data 26 ottobre 2020 la Regione Toscana, con la legge regionale 4 agosto 2020, n. 75 "Interventi normativi collegati alla legge di assestamento del bilancio di previsione 2020 – 2022", e con la legge regionale 3 dicembre 2020, n. 95 "Sovvenzione diretta alla società Toscana Aeroporti S.p.a." ha riconosciuto a Toscana Aeroporti una sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19 per un importo massimo di 10 milioni di euro, previa notifica alla Commissione europea a cui spetta l'adozione della decisione di compatibilità ai sensi dell'art. 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. A tal proposito si segnala che in data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha confermato la compatibilità di tale contributo alle previsioni del trattato di funzionamento dell'Unione Europea, che è stato successivamente incassato da Toscana Aeroporti in data 16 agosto 2021.

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

Alla luce delle informazioni e delle ipotesi formulate anche sulla base di fonti esterne, quali studi esterni dei principali operatori del settore, il recupero dei livelli di traffico "ante Covid-19" non dovrebbe avvenire prima del 2024, tempistiche che comunque potrebbero essere

influenzate in funzione dell'efficacia delle campagne di vaccinazione e di un'eventuale recrudescenza dei contagi.

Con riferimento ad un orizzonte di breve-medio periodo, stante le suddette ipotesi di ripresa dei livelli di traffico sviluppate anche sulla base di fonti esterne, quali studi dei principali operatori del settore, anche per il 2021 e per il 2022 i volumi risulterebbero ancora non paragonabili a quelli consuntivati precedentemente alla pandemia, conseguentemente il Gruppo ha confermato anche per il 2021 gli interventi individuati nel corso del 2020 a valle del manifestarsi dell'emergenza sanitaria volti al contenimento dei costi e salvaguardia della liquidità, assicurando il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali e adeguati livelli di servizio per le operazioni comunque in essere, per consentire a Toscana Aeroporti, superata la situazione di emergenza, di riprendere nel medio periodo lo sviluppo.

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

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal primo gennaio 2021

Alla data del presente bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti applicati dal Gruppo al primo gennaio 2021.

- Nel mese di agosto 2020 lo IASB ha emanato modifiche all'IFRS 9, allo IAS 39, all'IFRS 7, all'IFRS 4 e all'IFRS 16 - "Interest Rate Benchmark Reform - Phase 2" - che affrontano le questioni derivanti dall'attuazione della riforma dei tassi IBOR, compresa la sostituzione di un benchmark con uno alternativo. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal primo gennaio 2021 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021.
- Nel mese di giugno 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio "IFRS 4 Insurance Contracts - deferral of IFRS 9". Le modifiche estendono la data di scadenza dell'esenzione temporanea dall'applicazione dell'IFRS 9 dal primo gennaio 2021 al primo gennaio 2023 per allineare le date di entrata in vigore dell'IFRS 9 "Financial Instruments" Strumenti finanziari con l'IFRS 17 "Insurance Contracts". L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal primo gennaio 2021 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Alla data del presente bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti non ancora applicati dalla Società:

- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti in riferimento all'IFRS 3 "Business combinations", allo IAS 16 "Property, plant and equipment" e allo IAS 37 "Provisions, contingent liabilities and contingent assets". Inoltre, sono state pubblicate alcune modifiche all'IFRS 1 "First-time Adoption of IFRS", all'IFRS 9 "Financial

instruments", allo IAS 41 "Agriculture" e agli esempi illustrativi allegati all'IFRS 16 "Leases". Tali modifiche saranno applicabili con decorrenza primo gennaio 2022.

- Nel mese di marzo 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento addizionale all'IFRS 16 per estendere la possibilità di utilizzare l'espedito pratico anche per il periodo dal 30 giugno 2021 al 30 giugno 2022. L'emendamento, omologato in data 31 agosto 2021, è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il 1° aprile 2021.

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

- Nel mese di maggio 2017 lo IASB ha emesso il nuovo principio IFRS 17 "Contratti di assicurazione", poi emendato nel giugno 2020. Il nuovo principio sostituirà l'IFRS 4 e sarà applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, primo gennaio 2023.
- Nel mese di gennaio 2020 (ed aggiornato nel mese di luglio 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 primo gennaio 2023.
- Nel mese di febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti minori allo IAS 1, al Practice statement 2 ed allo IAS 8. Gli emendamenti mirano a migliorare l'informativa sui principi contabili e ad aiutare gli utenti del bilancio a distinguere tra cambiamenti nelle stime contabili e cambiamenti nei principi contabili. L'emendamento è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, primo gennaio 2023.
- Nel mese di maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 12 "Income Taxes", "Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction", che chiarisce come le società contabilizzano le imposte differite su transazioni come leasing e decommissioning obligations. L'emendamento è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, primo gennaio 2023.

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 volte alla 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 prepagamenti (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 2020 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".

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

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

2. Rischio di liquidità

Alla data del 30 giugno 2021, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 103,2 milioni di euro (77,3 milioni al 31 dicembre 2020). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 46,8 milioni di euro (46,5 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) ed una PFN non corrente negativa pari a 105,2 milioni di euro (107,1 milioni di euro al 31 dicembre 2020). L'indebitamento non corrente include due finanziamenti (con scadenza, rispettivamente, nel 2027 e nel 2022) concessi alla Capogruppo da Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Services ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali ed il finanziamento SACE (con scadenza 2026) sottoscritto nell'ottobre 2020.

I contratti di finanziamento dalla Capogruppo con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo e MPS Capital Services prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a tre mesi e sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari, quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati al 30 giugno (solo per il finanziamento concesso da MPS Capital Services) ed al 31 dicembre di ogni esercizio. Per il finanziamento concesso da MPS Capital Services (debito residuo al 30 giugno 2021 pari a circa 2 milioni di euro, interamente in scadenza entro i prossimi 12 mesi) la Capogruppo ha ottenuto nel luglio 2021 specifico *waliver* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto sui dati al 30 giugno 2021.

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

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

Secondo le previsioni del contratto di finanziamento SACE e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda,

degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento.

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

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

Si evidenzia inoltre che l'ammontare degli affidamenti a revoca del Gruppo disponibili al 30 giugno 2021 è pari a 11,5 milioni di euro.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, è atteso un impatto negativo significativo sui risultati economico finanziari del 2021, tuttavia, potendo contare sulla graduale ripresa dell'operatività dei due aeroporti, è ragionevole ipotizzare, che, seppure anche per i prossimi 12 mesi vi possa essere una contrazione delle liquidità rispetto ai dati al 30 giugno 2021, questo fenomeno risulti comunque ridotto rispetto a quanto consuntivato ad oggi a seguito del manifestarsi dell'emergenza sanitaria. Si evidenzia come, in risposta agli eventi sopra descritti, il management abbia tempestivamente attivato una serie di specifiche contromisure volte ad adeguare la struttura dei costi alla ridotta domanda di traffico (ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni, interventi sui contratti di servizi non strategici e altre iniziative con fornitori, rimodulazione delle tempistiche degli investimenti, interlocuzioni con l'Ente concedente, ecc.), unitamente alla presentazione della domanda di accesso alle forme di credito garantito dal sopra citato Decreto Liquidità, concretizzata con la sottoscrizione del suddetto finanziamento SACE.

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

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

In tale contesto, considerata l'aspettativa anche per il secondo semestre 2021 di un livello di traffico e dei ricavi significativamente inferiore rispetto ai livelli "ante Covid-19", la Società ed il Gruppo andranno ragionevolmente incontro ad un livello di marginalità tale da comportare anche nell'esercizio 2021 il mancato rispetto dei parametri finanziari previsti dai contratti finanziamenti sottoscritti prima del 2020, ossia: finanziamento sottoscritto con MPS Capital Services in scadenza nel 2022 e debito residuo al 30 giugno 2021 pari a 2 milioni di euro (interamente entro i prossimi dodici mesi); finanziamento sottoscritto con BIIS - Gruppo Intesa Sanpaolo in scadenza nel 2027 e debito residuo al 30 giugno 2020 pari a 18,7 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).

Anche in questo caso, il Gruppo, come già avvenuto nel corso dell'esercizio 2020 in riferimento ai suddetti finanziamenti, ha avviato tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati al fine di ottenere specifici waivers sulla misurazione dei parametri finanziari al 31 dicembre 2021. In ogni caso, sulla base delle ipotesi di ripresa del traffico formulate per i prossimi dodici mesi e la situazione della liquidità attesa alla fine dell'esercizio 2021 anche in funzione delle misure di contenimento

dei costi programmate, il Gruppo sarebbe in grado di adempiere ad una eventuale richiesta di rimborso anticipato del debito residuo a tale data.

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

3. Rischio di tasso d'interesse

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

La Posizione Finanziaria Netta pari al 30 giugno 2021 a 103,2 milioni di euro ed il quoziente d'**indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2021 a 1,09** (0,72 al 31 dicembre 2020), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base della Posizione Finanziaria Netta al 30 giugno 2021, 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 +/-1.470 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 +315 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 -293 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.

AGGREGAZIONI AZIENDALI

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'**accordo per l'acquisizione** del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

L'operazione rientra nella strategia di TA finalizzata alla realizzazione degli investimenti necessari per lo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa **attraverso un'impresa controllata**.

Il corrispettivo dell'operazione ammonta a 4,5 milioni di euro, con pagamento annuo differito in cinque rate fino al 31 dicembre 2025 e senza assunzione di debiti o cessione di crediti. Il fair value del corrispettivo è stato identificato con il valore attuale netto del corrispettivo da versare secondo il piano di pagamento sopraindicato e corrisponde a 4,3 milioni di euro. A seguito dell'operazione è stato iscritto un avviamento per un importo di 3,7 milioni di euro.

L'avviamento rilevato è riferibile all'esperienza nel business di riferimento della società acquisita ed alla possibilità di efficientare la strategia di sviluppo infrastrutturale degli scali di Firenze e Pisa tramite la società controllata.

Si informa inoltre che, come previsto nell'atto di acquisizione, Cemes S.p.a. ha garantito a TA un'opzione irrevocabile ai sensi dell'art. 1331 del Codice Civile, per effetto della quale TA avrà il diritto di acquistare da Cemes, la quale sarà obbligata a vendere, una quota pari al 19% del capitale sociale della TAC ad un prezzo pari a 2,2 milioni di euro. La suddetta opzione sarà esercitabile da TA durante il periodo compreso tra il primo gennaio 2024 ed il primo luglio 2024.

Le attività nette identificabili derivanti dall'acquisizione sono pari a circa un 1 milione di euro, come dettagliato di seguito; TA ha rilevato le quote di interessenza degli azionisti di minoranza in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione.

In relazione alle attività nette acquisite, si riporta di seguito un dettaglio dei *fair value* delle attività e le passività acquisite nell'ambito dell'operazione di aggregazione aziendale in questione.

La posizione finanziaria netta acquisita include esclusivamente disponibilità liquide per 8 migliaia di euro.

<i>Descrizione</i>	<i>Fair value</i>
Attività	
Attività immateriali	550
Immobili, impianti e macchinari	62
Diritti d'uso	41
Attività fiscali differite	1.047
Rimanenze	99
Crediti commerciali	219
Cassa e mezzi equivalenti	8
Passività	
Passività fiscali differite	(153)
Fondo per benefici a dipendenti	(378)
Debiti commerciali	(389)
Passività finanziarie per diritti d'uso	(41)
Attività nette acquisite	1.065
Attività nette acquisite	1.065
- quota di interessenza degli azionisti di minoranza	(522)
+ avviamento	3.735
Fair value del corrispettivo	4.278

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>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>
Ricavi operativi e altri ricavi	7.159	14.596	5.032	4.482	875	759	13.066	19.838
di cui Pisa	4.868	7.721	2.637	1.996	643	392	8.149	10.108
di cui Firenze	2.291	6.876	2.395	2.486	232	367	4.917	9.729
Ricavi per serv. costruz.	7.165	3.207	2	163	16	325	7.184	3.695
di cui Pisa	2.126	1.433	2	47	0	0	2.129	1.479
di cui Firenze	5.039	1.774	0	117	16	325	5.055	2.216
Totale Ricavi di settore	14.324	17.803	5.034	4.646	891	1.085	20.250	23.533
Costi operativi (*)	13.719	18.128	1.479	2.113	6.989	5.673	22.187	25.914
di cui Pisa	8.368	11.157	797	1.192	3.119	2.976	12.284	15.325
di cui Firenze	5.351	6.969	682	921	3.870	2.697	9.903	10.588
Costi per serv. costruz.	6.362	2.618	2	133	16	265	6.381	3.016
di cui Pisa	2.025	1.169	2	38	0	0	2.027	1.207
di cui Firenze	4.338	1.448	0	95	16	265	4.354	1.809
Ammort.ti e accanton.ti	3.665	3.808	702	785	2.466	1.702	6.833	6.297
di cui Pisa	1.867	2.055	444	509	1.751	236	4.063	2.800
di cui Firenze	1.798	1.753	258	276	715	1.467	2.770	3.496
Risultato operativo	-9.423	-6.751	2.851	1.614	-8.579	-6.556	-15.152	-11.693
di cui Pisa	-5.265	-5.229	1.396	304	-4.227	-2.820	-8.097	-7.745
di cui Firenze	-4.157	-1.521	1.455	1.311	-4.352	-3.737	-7.055	-3.947
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-1.263	-601	-1.263	-601
Ris. ante imposte	-9.423	-6.751	2.851	1.615	-9.842	-7.157	-16.414	-12.293
Imposte di esercizio	0	0	0	0	3.360	3.263	3.360	3.263
Ris. netto di esercizio	-9.423	-6.751	2.851	1.615	-6.482	-3.894	-13.054	-9.030
Perdita (utile) di Terzi	32	0	0	0	-297	130	-266	130
Ris. netto di Gruppo	-9.391	-6.751	2.851	1.615	-6.779	-3.763	-13.320	-8.900
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>31/12/2020</u>
Attività correnti	9.496	15.152	5.780	4.925	65.068	88.069	80.344	108.146
Attività non correnti	149.086	141.909	41.805	39.450	47.004	42.437	237.895	223.796
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2020</u>
Investimenti	9.598	3.515	60	247	107	377	9.765	4.139

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 429 migliaia nel primo semestre 2021 (€ 1.054 migliaia nel primo semestre 2020).

Informazioni in merito ai principali clienti della Capogruppo TA

Nel primo semestre 2021 TA ha registrato circa 405 mila passeggeri, in un sistema dove complessivamente operano 26 vettori di linea. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 69,8%.

In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 55,2% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9% (Vueling) e 5,6% (Wizzair).

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO
SEMESTRALE ABBREVIATO 2021: CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2021 ammontano a 20,3 milioni di euro (23,5 milioni di euro al 30 giugno 2020) con una variazione negativa di 3,3 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	7.354	15.065	-7.711	-51,2%
Ricavi non aviation	5.520	6.624	-1.104	-16,7%
Oneri Sviluppo network	-948	-2.203	1.254	-56,9%
Totale ricavi operativi	11.925	19.486	-7.561	-38,8%
Altri ricavi e proventi	1.141	351	790	224,8%
Ricavi per servizi di costruzione	7.184	3.695	3.488	94,4%
TOTALE RICAVI (A)	20.250	23.533	-3.283	-14,0%

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 2021 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2020:

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	1.423	4.039	-2.616	-64,8%
Diritti approdo/partenza	1.430	2.795	-1.365	-48,9%
Diritti sosta	775	653	121	18,6%
Diritti assistenza PRM	245	594	-349	-58,7%
Diritti cargo	166	149	17	11,6%
Corrispettivi sicurezza passeggero	419	1.092	-672	-61,6%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	142	378	-236	-62,4%
Handling	2.502	4.989	-2.487	-49,9%
Infrastrutture centralizzate	252	377	-125	-33,2%
TOTALE RICAVI AVIATION	7.354	15.065	-7.711	-51,2%

2. Ricavi Non Aviation

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2021 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2020.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	408	1.054	-647	-61,3%
Food	405	501	-96	-19,2%
Retail	1.339	1.075	264	24,6%
Pubblicità	777	948	-171	-18,1%
Real Estate	937	718	219	30,6%
Autonoleggi	1.093	1.152	-59	-5,1%
Altre subconcessioni	400	534	-134	-25,1%
Sale Vip	6	386	-380	-98,5%
Biglietteria aerea	29	84	-56	-65,8%
Agenzia cargo	128	172	-44	-25,8%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	5.520	6.624	-1.104	-16,7%

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 2021 ammontano a 948 migliaia di euro in diminuzione di 1.254 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2020 quando erano pari a 2,2 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 2021 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2020.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. %
ALTRI RICAVI				
Addebiti utenze ed altri	292	195	97	50,0%
Services e consulenze	39	67	-28	-41,8%
Minori	139	89	50	56,4%
Altri proventi	670	-	670	n.s.
<u>di cui:</u>				
Indennizzi e contributi	154	-	154	n.s.
Proventi per valore di subentro	340	-	340	n.s.
Plusvalenze da cessione di attività materiali	177	-	177	n.s.
TOTALE ALTRI RICAVI	1.141	351	790	224,8%

Il provento per valore di subentro è stato rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. In particolare, l'importo in questione, rilevato in contropartita dei diritti di concessione, si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata che, ai fini del bilancio sono valutati nell'ambito della determinazione del fondo di ripristino, ma che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.

4. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione al 30 giugno 2021 ammontano a circa 7,2 milioni di euro (3,7 milioni di euro al 30 giugno 2020) con una variazione positiva di 3.488 migliaia di euro. I maggiori ricavi consuntivati derivano dalla diversa evoluzione degli investimenti rispetto al primo semestre 2020.

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

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	4.940	4.830	110	2,3%
Ricavi "over time"	14.639	18.703	-4.064	-21,7%
Ricavi "point in time"	0	0	0	n.s.
Altri proventi	670	0	670	n.s.
TOTALE RICAVI	20.250	23.533	-3.283	-14,0%

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

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. %
Fisso	1.044	1.310	-266	-20,3%
Variabile che dipende da un indice o tasso	3.428	3.341	87	2,6%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	468	179	288	161,0%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	4.940	4.830	110	2,3%

COSTI

Complessivamente i Costi consolidati al 30 giugno 2021 ammontano a 28,6 milioni di euro (28,9 milioni di euro al 30 giugno 2020) con una variazione negativa di 361 migliaia di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var.%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	142	669	-527	-78,8%
Costi del personale	11.577	13.667	-2.090	-15,3%
Costi per servizi	9.339	9.810	-471	-4,8%
Oneri diversi di gestione	700	712	-12	-1,6%
Canoni aeroportuali	429	1.054	-625	-59,3%
Totale costi operativi	22.187	25.913	-3.725	-14,4%
Costi per servizi di costruzione	6.381	3.016	3.365	111,6%
TOTALE COSTI (B)	28.568	28.929	-361	-1,2%

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 2021 a 142 migliaia di euro (669 migliaia di euro al 30 giugno 2020). In particolare sono costituiti da costi per carburanti (112 migliaia di euro), vestiario (11 migliaia di euro) e materiali per servizi operativi (6 migliaia di euro).

6. Costi del personale

Il costo del Personale, pari 11,6 milioni di euro al 30 giugno 2021, ha registrato un calo rispetto al 30 giugno 2020 di 2,1 milioni di euro. Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	11.432	13.489	-2.057	-15,2%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	6.193	7.684	-1.491	-19,4%
Salari	1.633	1.781	-148	-8,3%
Oneri sociali	2.600	2.905	-305	-10,5%
TFR	1.005	1.118	-114	-10,2%
altri costi lavoro	146	179	-33	-18,4%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	4	4	0	-5,6%
Benefits al personale	141	150	-9	-5,9%
Somministrato e varie	0	24	-24	-99,1%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	11.577	13.667	-2.090	-15,3%

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al primo semestre 2021 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2020:

tabella EFT	I° Sem. 2021	I° Sem. 2020	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	323,5	330,3	-6,8	-2,1%
Toscana Aeroporti Handling	314,6	370,2	-55,6	-15,0%
Jet Fuel	10,00	11,0	-1,0	-9,1%
TAE	6,26	7,5	-1,2	-16,5%
TAC	15,07	0,0	15,1	n.s.
VOLA	0,00	0,6	-0,6	n.s.
Gruppo	669,4	719,6	-50,2	-7,0%

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 dei due semestri 2021 e 2020 in esame 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 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	74	101	-27	-26,8%
Spese istituzionali	769	650	120	18,4%
Altri servizi	1.521	1.668	-147	-8,8%
Servizi per il personale	367	566	-199	-35,2%
Servizi di manutenzione	2.366	1.891	474	25,1%
Utenze	1.409	1.383	27	1,9%
Servizi operativi	2.832	3.551	-719	-20,2%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	9.339	9.810	-471	-4,8%

I “*servizi commerciali*” per 74 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (101 migliaia di euro al 30 giugno 2020) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	74	101	-27	-26,8%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	0	19	-19	-100,0%
Gestione impianti pubblicità	16	15	1	9,8%
Promozioni retail	28	8	20	263,2%
Servizio dry cleaning	30	60	-30	-50,0%

Le “*spese istituzionali*” per 769 migliaia di euro (650 migliaia di euro al 30 giugno 2020) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	769	650	120	18,4%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	534	457	77	17,0%
Emolumenti sindaci	165	125	40	32,0%
Viaggi trasferte amm.ri	65	66	0	-0,4%
Legali, notarili, assembleari	5	3	2	97,7%

Gli “*altri servizi*” per 1,5 milioni di euro (1,7 milioni di euro al 30 giugno 2020) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	1.521	1.668	-147	-8,8%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	1.070	1.144	-74	-6,5%
Assicurazioni industriali	342	233	109	46,6%
Comunicazione	101	291	-190	-65,2%
Altri minori	8	0	8	n.s.

La variazione principale di tali costi è dovuta ai minori costi di “Comunicazione” (-190 migliaia di euro) sostenuti dalla Capogruppo relative a sponsorizzazioni ed a maggiori costi assicurativi dovuti agli incrementi dei premi richiesti dalle Compagnie di Assicurazione (ex. per D&O).

I “*Servizi per il personale*” per 367 migliaia di euro (566 migliaia di euro al 30 giugno 2020) sono sotto riportati. Essi riguardano principalmente i costi per la mensa.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	367	566	-199	-35,2%
<u>di cui:</u>				
Mensa	168	346	-178	-51,5%
Assicurazioni	91	95	-3	-3,4%
Medicina prev. e visite med.	11	13	-2	-17,4%
Formazione	36	21	15	72,6%
Selezione personale	0	5	-5	-100,0%
Servizio paghe	41	46	-4	-9,3%
Altri servizi al personale	0	8	-8	n.a.
Trasferte	20	33	-13	-40,0%

I “*servizi di manutenzione*” per 2,4 milioni di euro (1,9 milioni di euro al 30 giugno 2020) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	2.366	1.891	474	25,1%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	306	328	-22	-6,8%
Manutenzione impianto bhs	315	264	51	19,1%
Manutenzione infrastrutture	836	631	205	32,5%
Manutenzione IT	909	668	241	36,1%

I “*servizi per utenze*” per 1,4 milioni di euro (1,4 milioni di euro al 30 giugno 2020) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas e acqua.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	1.409	1.383	27	1,9%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	607	629	-21	-3,4%
Acqua	136	93	43	45,5%
Telefoni	132	80	52	64,9%
Cellulari	107	109	-2	-2,1%
Gas	421	421	0	0,0%
Minori	6	50	-44,0	-87,6%

I “*servizi operativi*” per 2,8 milioni di euro (3,6 milioni di euro al 30 giugno 2020) 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 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	2.832	3.551	-719	-20,2%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	696	651	45	6,9%
Pulizie aeromobili e mezzi	120	119	1	0,7%
Servizio Agenzia/Magazz.	107	90	17	18,8%
Pulizie locali	399	405	-6	-1,5%
Assistenza PRM	191	261	-70	-26,7%
Servizio vigilanza	643	837	-194	-23,2%
Centro Servizi	35	105	-70	-66,8%
Collegamento arco az	26	28	-2	-6,4%
Noleggio macch. e attr.	64	157	-93	-59,4%
Gestione parcheggi	12	162	-151	-92,8%
Giardinaggio	37	47	-11	-22,6%
Sala vip	1	179	-178	-99,4%
Servizio pronto soccorso	141	164	-23	-14,3%
Shuttle bus	69	164	-95	-57,7%
Altri servizi operativi	1	6	-5	-81,0%
Servizi gestione emergenze	290	152	138	91,0%
Raccolta carrelli	0	24	-24	-100,0%

8. Oneri diversi di gestione

Gli "oneri diversi di gestione" per 700 migliaia di euro (712 migliaia di euro al 30 giugno 2020) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	4	3	1	22,6%
Ass.ni enti e istituti vari	194	154	39	25,5%
Imposte e tasse	358	369	-11	-3,0%
Rappresentanza	11	41	-30	-72,9%
Vari amministrativi	64	119	-54	-45,7%
Altri	69	26	44	170,7%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	700	712	-12	-1,6%

9. Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 429 migliaia di euro (1.054 migliaia di euro al 30 giugno 2020) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi. Entrambi i costi sono variabili sul traffico consuntivato. La variazione in diminuzione del 59,3% è in linea con il minore traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2021 (-60,6%).

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020	Var. Ass. 2021/2020	Var. % 2021/2020
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	245	578	-332	-57,5%
Canone VVF	184	476	-293	-61,4%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	429	1.054	-625	-59,3%

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 6,4 milioni di euro (3 milioni di euro al 30 giugno 2020), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel primo semestre 2021. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 11 della Relazione sulla gestione.

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2021 ammonta a 5,1 milioni di euro (5,4 milioni al 30 giugno 2020). Essa è composta da ammortamenti:

- di attività immateriali per 3 milioni (3,3 milioni di euro al 30 giugno 2020)
- di immobili, impianti e macchinari per 1,6 milioni (1,8 milioni di euro al 30 giugno 2020);
- di diritti d'uso per 375 migliaia di euro (253 al 30 giugno 2020).

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1.045 migliaia di euro (726 migliaia al 30 giugno 2020), si compone principalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino (850 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.

Per differenza è stato accantonato al Fondo rischi 195 migliaia di euro principalmente per la copertura di potenziali rischi di natura gius-lavoristica.

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

Tale voce ammonta a 656 migliaia di euro (207 migliaia al 30 giugno 2020) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	IH 2021	IH 2020
Acc. f.do svalutazione crediti	656	207
Perdite su crediti	-	-
Rilascio fondo svalutazione crediti	-	-
totale	656	207

14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 3 migliaia di euro (4 migliaia di euro al 30 giugno 2020) e si riferiscono principalmente ad interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti ed interessi di mora.

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.341 migliaia di euro (649 migliaia al 30 giugno 2020) e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari e finanziamenti (1.048 migliaia di euro) e dagli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del Fondo ripristini e sostituzioni

(154 migliaia di euro), del Fondo TFR (72 migliaia di euro) e delle Passività finanziarie per diritti d'uso oltre l'anno (67 migliaia di euro).

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 76 migliaia di euro (44 migliaia di euro al 30 giugno 2020) 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 determinato la rilevazione di imposte anticipate di periodo per circa 3,3 milioni di euro.

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

Evidenzia il risultato delle controllate Jet Fuel e TAC di pertinenza di Terzi sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel primo semestre 2021.

Di seguito il dettaglio.

SOCIETA'	RIS. PERIODO	% TERZI	RIS. PERIODO TERZI
JET FUEL	-48	66,7%	-32
TOSCANA AEROPORTI COSTRUZIONI	607	49,0%	297
TOTALE UTILE (PERDITA) DI PERIODO DI PERTINENZA DI TERZI (€/000)			266

19. Utile (perdita) per azione

L'utile (perdita) base per azione al 30 giugno 2021, pari a -0,716 euro (0,478 euro al 30 giugno 2020) è stato calcolato dividendo il Risultato di periodo del Gruppo (-13.320 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 2021: SITUAZIONE
PATRIMONIALE- FINANZIARIA

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta al 30 giugno 2021 rispetto al 31 dicembre 2020.

	dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI		237.895	223.796	14.099

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

20. Attività immateriali

	dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Avviamento		3.735	0	3.735
Diritti di concessione		151.167	149.153	2.014
Diritti di brevetto e opere ingegno		823	358	464
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)		30.624	27.991	2.634
Altre immobilizzazioni		242	258	-16
Attività immateriali		186.590	177.760	8.830

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2020 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 7,3 milioni, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Diritti di concessione	2.555
Immobilizzazioni in corso	4.629
Software	106
Altre immobilizzazioni	27
Totale	7.317

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 2021 non sono state effettuate dismissioni di cespiti. La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

Avviamento

Si tratta dell'importo rilevato a seguito dell'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l. per i cui dettagli si rinvia al precedente paragrafo sulle "Aggregazioni aziendali".

Diritti di concessione

Il valore al 30 giugno 2021 è pari a 151,2 milioni di euro (149,2 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e registra un decremento di 2 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 2021 è pari a 823 migliaia di euro (358 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e registra un incremento di 464 migliaia di euro per effetto degli investimenti del periodo superiori agli ammortamenti.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Il valore al 30 giugno 2021 è pari a 30,6 milioni di euro (28 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e registra un incremento di 2,6 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 4,6 milioni di euro, variazione parzialmente compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per circa 2 milioni di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 15,5 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze.

Con riferimento a tali investimenti, si ricorda che le sentenze del TAR e del Consiglio di Stato intervenute rispettivamente nel 2019 e nel febbraio 2020 non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, potendo, inoltre, TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

Nel corso del 2020 e del 2021 è proseguito il coordinamento con ENAC al fine della definizione del riavvio dell'iter approvativo, anche alla luce delle previsioni del Decreto Legge 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) che potrebbero consentire tempistiche autorizzative ridotte rispetto ai termini ordinari.

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

Impairment test

Al 30 giugno 2021, per effetto dell'epidemia da Covid-19 e dei conseguenti impatti registrati nel 2020 e 2021 sullo scenario macroeconomico nazionale ed internazionale, incluso l'andamento del traffico, è stato condotto l'*impairment test* sui dati al 30 giugno 2021, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 29 luglio 2021, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione (incluse per l'aeroporto di Firenze le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan), l'avviamento rilevato a seguito all'acquisizione della Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. ed allocato sulle suddette CGU, tutti gli altri assets componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

In particolare, i flussi di cassa previsionali dei due scali stimati lungo la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze - convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045), avendo recepito per l'aeroporto di Firenze dell'ipotesi di slittamento temporale relativa al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter

procedurale, approvati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA in data 29 luglio 2021, sono stati aggiornati determinando il valore recuperabile (valore in uso) delle rispettive CGU, confrontato quindi con il relativo valore contabile, inclusivo dell'avviamento.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza, considerando in particolare la significativa riduzione della domanda per gli anni 2020 e 2021 a causa degli effetti legati al Covid-19.

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

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

- tasso di crescita dei ricavi operativi dell'aeroporto di Firenze: CAGR 2024-2045 pari al 3,5%;
- tasso di crescita dei ricavi operativi dell'aeroporto di Pisa: CAGR 2024-2048 pari al 2,8%.

Ai fini dell'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: il WACC così determinato è pari al 7,53%.

Il Gruppo ha inoltre provveduto ad elaborare l'analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base (utilizzo del tasso di crescita dei ricavi e il tasso di sconto) che condizionano il valore d'uso 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 aggiunta, sulla base anche di quanto richiesto nel richiamo di attenzione Consob n. 1/21 del 16 febbraio 2021 e delle raccomandazioni fornite dall'ESMA nel Public Statement "European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports", oltre allo scenario base appena commentato e supportato come precedentemente descritto anche da studi esterni, è stato elaborato uno scenario che continui ad essere ulteriormente penalizzato dal perdurare della pandemia. Lo scenario ipotizzato prevede un ulteriore posticipo di due anni della tempistica attesa per il recupero del traffico ai livelli "ante Covid-19", predisposto in particolare applicando anche per gli anni 2022 e 2023 l'EBITDA atteso per il 2021 (stante quello consuntivato dalle rispettive CGU nel primo semestre 2021 e quello previsto per il secondo semestre), e ipotizzando di poter conseguire solo nel 2024 i livelli di marginalità previsti dallo scenario base del Piano per il 2022. Nonostante questo ulteriore elemento di forte penalizzazione, anche in tale ipotesi il valore d'uso delle CGU in esame risulta superiore al valore netto contabile per ciascuna di esse.

In tutti i casi elaborati, il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati dalle CGU risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment.

Inoltre, il Gruppo ha effettuato un'ulteriore simulazione volta a definire la riduzione dei ricavi e, per lo stesso ammontare, della marginalità previsti da piano che determinerebbero un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile delle CGU: la riduzione di ricavi che, senza nessuna riduzione nell'ammontare dei costi, determinerebbe un valore recuperabile non inferiore al valore contabile della CGU sarebbe pari a circa il 13,9% per l'aeroporto di Firenze e pari a circa 12,3% per l'aeroporto di Pisa.

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

21. Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	17.199	17.329	-131
Altri beni	2.648	3.135	-487
Attrez.re ind.li e comm.li	824	884	-60
Impianti e macchinari	9.333	6.793	2.540
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	307	1.334	-1.027
Immobili, impianti e macchinari	30.312	29.476	836

Complessivamente nel primo semestre 2021 sono stati effettuati investimenti per circa 2,4 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Terreni e fabbricati di proprietà	1
Impianti e macchinari	2.421
Mobili e arredi, hardware	19
Immobilizzazioni in corso	8
Totale	2.449

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 2021 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 2021 un valore dei Diritti d'uso pari a 4,8 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. **Diritti d'uso su parcheggi per 4,1 milioni di euro**, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto: la durata dei contratti varia dai 9 ai 20 anni;
2. **Diritti d'uso su veicoli per 710 migliaia di euro**, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali: la durata dei contratti varia dai 3 ai 4 anni;

Di seguito la movimentazione del periodo.

dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020
Valori al primo gennaio	4.542	4.619
Acquisizioni	617	466
Dismissioni	0	0
Ammortamenti	-375	-544
Diritti d'uso alla fine del periodo	4.784	4.542

23. Partecipazioni in altre imprese

Al 30 giugno 2021, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), 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 2021 non si ravvisano variazioni significative nei *fair value* delle suddette partecipazioni in altre imprese.

24. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 30 giugno 2021 il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 689 migliaia di euro (613 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), come risulta di seguito riportato:

- Alatoscana per 376 migliaia di euro (374 migliaia di euro al 31 dicembre 2020);
- Immobili AOU Careggi per 313 migliaia di euro (239 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

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	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	186	185	1
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie	3.203	3.202	1

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 9.213 migliaia di euro (4.986 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

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	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI		80.344	108.146	-27.803

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 30 giugno 2021 ed il confronto con il 31 dicembre 2020.

28. Crediti commerciali

I crediti verso clienti al 30 giugno 2021, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 12.571 migliaia di euro (13.180 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) così come da tabella seguente.

	dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti		15.249	15.711	-462
Toscana Aeroporti Handling		1.837	1.403	433
Parcheggi Peretola		14	0	14
Jet Fuel		146	90	56
TAC		16	0	16
Crediti verso società collegate		136	162	-26
- Fondo svalutazione crediti		-4.827	-4.187	-640
Crediti commerciali		12.571	13.180	-609

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 656 migliaia di euro e decrementato per 16 migliaia di euro per utilizzo. Di seguito la movimentazione del fondo (dati in migliaia di euro).

	dati in euro/000	31.12.2020	acc.to	utilizzo	30.06.2021
Fondo svalutazione crediti		4.187	656	-16	4.827

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

	dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Alatoscana		57	63	-6
Immobili AOU Careggi		79	99	-20
Crediti verso società Collegate		136	162	-26

29. Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 1.083 migliaia di euro (1.026 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) si riferisce a crediti fiscali per imposte correnti, di cui 953 migliaia di euro di TA (relativa a consolidato fiscale per 151 migliaia di euro, addizionale IRES per 605 migliaia di euro, IRAP per 198 migliaia di euro), 82 migliaia di euro di TAH (riferita per 50 migliaia di euro ad IRES e per 32 migliaia di euro ad IRAP), 48 migliaia di euro per IRES e IRAP delle altre controllate.

30. Altri crediti tributari

Tale voce pari a 3.419 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (3.194 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si riferisce principalmente a crediti IVA della Capogruppo per 1.611 migliaia di euro e delle sue controllate, TAH per 587 migliaia di euro, TAC per 648 migliaia di euro, TAE per 262 migliaia di euro, PP per 160 migliaia di euro, Vola per 81 migliaia di euro, Jet Fuel per 6 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	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	10.035	10.035	0
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	2.167	2.507	-340
Anticipi a fornitori	427	362	64
Risconti attivi	754	467	287
Crediti per incassi biglietterie	242	140	102
Crediti per incassi generi di monopolio	53	53	0
Altri crediti minori	776	838	-61
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	14.454	14.402	52

La voce Contributi pubblici include il contributo di 10 milioni di euro riconosciuto dalla Regione Toscana a favore della Capogruppo nel dicembre 2020 a parziale copertura delle perdite subite dalla società dalla pandemia durante l'anno 2020.

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 48.816 migliaia di euro (76.344 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

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 -12.333 migliaia di euro per effetto principale della rilevazione della perdita di periodo (-13,3 milioni di euro migliaia di euro).

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

33. Capitale

Al 30 giugno 2021 il capitale sociale della capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (invariato rispetto al 31 dicembre 2020).

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

34. Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione 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.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 30.938 migliaia di euro che si sono decrementate rispetto al 31 dicembre 2020 di 7.845 migliaia di euro per effetto della completa copertura della perdita consuntivata dalla Capogruppo TA relativa all'esercizio 2020 come 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 primo 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 (587) migliaia di euro (3.858 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2020 e dall'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 30 giugno 2021 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 30.06.2021	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO	-139	-139	-11	-151

SITUAZIONE AL 30.06.2020	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO	-3	-3	-1	-4

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

SITUAZIONE AL 30.06.2021	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	-198	48	-151

SITUAZIONE AL 30.06.2020	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	-5	1	-4

37. Utile (perdita) di periodo del Gruppo

Accoglie la perdita di periodo di pertinenza di TA al 30 giugno 2021, pari a (13.320) migliaia di euro (perdita di 12.470 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

38. Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel primo semestre 2021, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura rispettivamente del 66,67% per la controllata Jet Fuel e del 49% per Toscana Aeroporti Costruzioni è pari a 1.029 migliaia di euro (222 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). La variazione è dovuta dal risultato di periodo delle due controllate ed alla rilevazione delle interessenze di terzi nell'ambito dell'aggregazione aziendale di TAC.

PASSIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la comparazione delle passività non correnti al 30 giugno 2021 ed il confronto con il 31 dicembre 2020.

39. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 2.203 migliaia di euro (2.016 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2020	acc.to	utilizzo	30.06.2021
Fondi rischi e oneri	2.016	195	-9	2.203

Il fondo al 30 giugno 2021 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 2021”;
- 2) 1.123 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 2021”.

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 2021 è pari a 17.686 migliaia di euro e si decrementa di 4.475 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto degli utilizzi di periodo pari a circa 5,5 milioni di euro parzialmente compensati dall’accantonamento del semestre. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2020	acc.to (costi netto rilasci)	utilizzo (netto rilasci)	on. fin.	30.06.2021
Fondi di ripristino e sostituzione	22.162	850	-5.480	154	17.686

Tale fondo al 30 giugno 2021, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (14.909 migliaia di euro) e fra le passività correnti (2.777 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 +315 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 -293 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 2021 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,82%;
- tasso annuo di inflazione: 1,20%;
- tasso annuo incremento TFR: 2,40%.

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 risulta pari a 5.603 migliaia di euro (5.736 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). 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 2020 di 133 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	31.12.2020	variazione di perimetro	on. Fin. las	utilizzo	(utili)/perdite attuariali	30.06.2021
Fondi benefici ai dipendenti	5.736	378	72	-322	-262	5.603

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (199 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 199 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 48 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 anno di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo	5.338	5.887	5.678	5.528	5.494	5.651

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	285.320
1 - 2	183.365
2 - 3	174.231
3 - 4	156.288
4 - 5	359.286
5 - 6	399.861
6 - 7	518.726
7 - 8	398.611
8 - 9	560.561
9 - 10	435.752

42. Passività finanziarie

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

dati in euro/000	31/12/2020	accensione di finanziamenti	Rimborsi	Riclassifiche	Altri movimenti	31/12/2020
Passività non correnti	103.014	-	0 -	2.525	490	100.979
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	41.042	41.500	- 41.500	-	23	41.065
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termin	4.985	-	- 2.462	2.525	12	5.060
Totale passività finanziarie correnti	46.026	41.500	- 43.962	2.525	35	46.125
Totale passività finanziarie	149.040	41.500	-43.962	0	525	147.103

L'importo di 46,1 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 30 giugno 2021 si riferisce, per 5.060 migliaia di euro alla quota corrente dei debiti a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 41,1 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo").

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a circa 2 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nei prossimi dodici mesi. L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente delle passività a medio lungo termine si riferisce:

- 1) al contratto di finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori (di seguito anche "finanziamento SACE"). Tale finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata in scadenza nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Secondo le previsioni del contratto di finanziamento e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento; si vedano le ulteriori informazioni riportate al paragrafo "Rischio di liquidità" delle presenti note illustrative;
- 2) due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Services per supportare i relativi investimenti infrastrutturali, con importi originari rispettivamente pari a 40 milioni di euro e 12 milioni di euro. Detti finanziamenti prevedono un tasso d'interesse variabile parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". Il finanziamento sottoscritto con MPS Capital Services ha scadenza nel giugno 2022 e debito residuo al 30 giugno 2021 pari a circa 2 milioni di euro (interamente da rimborsare entro i prossimi dodici mesi); il finanziamento sottoscritto con BIIS - Gruppo Intesa San Paolo ha scadenza nel settembre 2027 e debito residuo al 30 giugno 2021 pari a 18,6 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).

- 3) due finanziamenti accesi nel 2017 e nel 2018 dalla controllata Jet Fuel, con debito residuo al 30 giugno 2021 pari a 506 migliaia di euro. A tal proposito si segnala che Jet Fuel ha beneficiato della moratoria prevista dal Decreto Liquidità, consentendo alla controllata in questione di posticipare il pagamento delle quote capitale in scadenza nel 2020 per un ammontare complessivo pari a 200 migliaia di euro.

Il debiti finanziari derivanti dai contratti concessi alla Capogruppo da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo e MPS Capital Service prevedono il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e del Gruppo, per il finanziamento da 12 milioni di euro.

Si segnala infine come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 12 milioni di euro preveda che un importo minimo di Euro 1 milione sia disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del finanziamento stesso e che non vengano realizzate con soggetti terzi rispetto al Gruppo operazioni straordinarie senza il preventivo consenso scritto delle banche finanziatrici.

Le suddette misurazioni sono effettuate in sede di bilancio annuale (31 dicembre) e semestrale (30 giugno) per il finanziamento sottoscritto con MPS Capital Services e solo in sede di bilancio annuale per il finanziamento concesso da BIIS.

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

La Capogruppo, per il finanziamento concesso da MPS Capital Services, ha ottenuto in luglio 2021 specifico *waiver* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dal contratto sui dati al 30 giugno 2021. Si ricorda che il relativo debito ha in ogni caso scadenza entro i prossimi 12 mesi da misurarsi esclusivamente in sede di bilancio annuale (31 dicembre).

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

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

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 30 giugno 2021.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	46.021	1.478	47.499
Compreso fra 1 e 2 anni	19.009	1.356	20.365
Compreso fra 2 e 3 anni	24.220	1.462	25.682
Compreso fra 3 e 4 anni	24.118	972	25.090
Compreso fra 4 e 5 anni	24.118	430	24.548
Compreso fra 5 e 6 anni	8.180	42	8.222
Oltre 6 anni	1.437	7	1.444
Totale	147.103	5.746	152.850

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 30 giugno 2021.

dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VAR.
Fidi accordati	52.450	57.450	-5.000
<i>di cui TA</i>	<i>52.150</i>	<i>57.150</i>	<i>-5.000</i>
<i>di cui controllate</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>-</i>
Fidi utilizzati	41.000	41.000	-
<i>Utilizzato %</i>	<i>78%</i>	<i>71%</i>	
Fidi residui	11.450	16.450	-5.000

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 30 giugno 2021 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 30 giugno
MONTE DEI PASCHI DI SIENA	giugno 2022	variabile	Euribor 6 mesi + 250 b.p.	1.939.756
INTESA SAN PAOLO - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	8.086.247
INTESA SAN PAOLO - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	10.676.606
I mutuo Jet Fuel	giugno 2023	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	203.297
II mutuo Jet Fuel	giugno 2024	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	303.403
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	84.829.094
BPM	luglio 2021	fisso	0,40%	3.504.017
Banca Intesa San Paolo	marzo 2022	fisso	1,20%	11.038.696
BNL	aprile 2022	fisso	0,60%	5.005.178
BNL	aprile 2021	fisso	0,50%	788
Unicredit	settembre 2021	fisso	0,30%	2.500.103
Unicredit	settembre 2021	fisso	0,30%	2.501.870
Unicredit	settembre 2021	fisso	0,30%	1.000.016
Unicredit	settembre 2021	fisso	0,30%	2.500.103
Unicredit	agosto 2021	fisso	0,30%	1.001.094
CREDEM	dicembre 2021	fisso	0,09%	1.000.032
MPS	agosto 2021	fisso	0,48%	11.013.164
totale				147.103.462

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 30 giugno 2021 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

Istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	18.763	19.179
Monte dei Paschi di Siena	TA	1.940	1.985
Intesa San Paolo - SACE	TA	84.829	88.861
Banco Popolare di Milano	Jet Fuel	507	511
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	41.065	41.042
Totale		147.103	151.578

Gli affidamenti residui al 30 giugno 2021 si riferiscono interamente a fidi a revoca.

L'**Indebitamento Finanziario** al 30 giugno 2021, presentato in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006 ed aggiornata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati in data 4 marzo 2021, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2021	31.12.2020	Var. Ass.	30.06.2020
A. Disponibilità liquide	48.816	76.344	(27.528)	15.908
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	48.816	76.344	(27.528)	15.908
E. Debito finanziario corrente	41.065	41.042	23	41.015
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	6.745	5.484	1.261	5.268
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	47.810	46.525	1.285	46.282
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(1.006)	(29.818)	28.812	30.374
I. Debito finanziario non correnti	100.979	103.014	(2.035)	21.113
J. Strumenti di debito	-	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	7.531	4.132	3.399	4.089
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	108.510	107.146	1.364	25.203
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	107.504	77.327	30.176	55.576

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 2021 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,9 milioni di euro, di cui 4,2 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,7 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	4.214	4.132
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	685	499
Totale	4.899	4.631

Si segnala che il Gruppo ha adottato l'espedito pratico introdotto dall'emendamento all'IFRS 16 "Leasing" per la valutazione dei contratti di leasing, applicabile nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il Gruppo, quale locatario, ha scelto di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene

riconosciuto un pagamento inferiore: l'ammontare di tali minori pagamenti pari a circa 90 migliaia di euro è incluso nella riga "Pagamenti / altre riduzioni" della tabella seguente.

	dati in euro/000	30.06.2021
Valori al primo gennaio		4.631
Acquisizioni		617
Pagamento / altre riduzioni		-417
Oneri finanziari		67
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo		4.899

I contratti di leasing non prevedono *covenant*.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
< 1 anno	858
1-2 anni	708
2-3 anni	578
3-4 anni	497
4-5 anni	464
5-6 anni	390
oltre 6 anni	2.225
totale	5.720

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 osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati:

- 1) per i contratti stipulati nel 2019 ed anni precedenti:
 - 0,94% per i contratti di noleggio autoveicoli;
 - 3,40% per i contratti di affitto a lungo termine;
 - 2,37% per i contratti di affitto a breve-medio termine.
- 2) per i contratti stipulati nel 2020 e 2021:
 - 0,69% per i contratti di noleggio autoveicoli;
 - 1,67% per i contratti di affitto a lungo termine;
 - 1,10% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

44. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 3.736 migliaia di euro (368 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si riferiscono:

- alla componente non corrente del debito verso Cemes per l'acquisizione del 51% delle quote di Cemes Aeroporti (oggi Toscana Aeroporti Costruzioni) per 3.317 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 419 migliaia di euro.

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 87 migliaia di euro (5 al 31 dicembre 2020) è composta dal saldo delle imposte a carico delle società controllate del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2021.

46. Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 8.242 migliaia di euro (9.706 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	6.837	8.312	-1.475
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	1.029	1.016	13
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	243	246	-3
Imposte locali	132	132	0
Altri debiti tributari	8.242	9.706	-1.465

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 26,4 milioni di euro (24 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e registrano un incremento di 2,5 milioni di euro.

48. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 545 migliaia di euro (1.322 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

49. Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 7,3 milioni di euro (6,2 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	1.467	1.363	104
Canoni concessori	324	1.204	-880
Risconti passivi	1.449	634	815
Servizio antincendio	569	1.002	-433
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	552	479	73
Organi istituz. c/competenze	404	164	240
Acconti (vettori)	586	684	-98
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	0	1.000
Altri debiti minori	906	689	217
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.257	6.219	1.038

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*.
- Il debito verso Cemes si riferisce alla componente di prezzo da corrispondere entro il 31 dicembre 2021.

ALTRE INFORMAZIONI

Impegni e Garanzie

Al 30 giugno 2021 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	30.06.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	14.322	15.498	-1.176
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	10.905	10.925	-20

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

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

Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

30 giugno 2021 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	12.729	12.729
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	17.045	17.045
Cassa e mezzi equivalenti	-	48.816	48.816
Totale	2.945	78.590	81.536

30 giugno 2021 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	106.038	106.038
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.899	4.899
Debiti commerciali ed altre passività	-	34.520	34.520
Totale	-	145.457	145.457

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 2021

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 primo 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 2020 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 2020, 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 2020 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2020 n. 3162/19, la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2020 n. 4874/8/19 nonché la sentenza del 23 giugno 2020 della **Corte d'Appello di Firenze, che ha rigettato l'appello** delle Amministrazioni contro la sentenza di primo grado n. 2975/2015 favorevole a TA.

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 2021, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

2. Fondo rischi per passività di natura giuslavoristica (1.123 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 30 giugno 2021 evidenzia un fondo rischi di 179 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 2021 ha un fondo rischi di 944 migliaia di euro, di cui 339 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 2020, 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 2021, 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 2021 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 2021.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nel primo semestre 2021 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

Eventi successivi

In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, un regime italiano di 800 milioni di euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa della pandemia di coronavirus e delle restrizioni di viaggio che l'Italia e altri paesi hanno dovuto applicare per arginare la diffusione del virus. **La Direzione monitorerà l'evoluzione del suddetto contesto anche al fine di valutare l'ammontare dei rimborsi spettanti al Gruppo.**

Con Delibera 752 del 26 luglio 2021, la Regione Toscana ha confermato il contributo nell'importo di 10 milioni di euro stanziato con la L.R. 3 dicembre 2020 n. 95 e dato mandato al Settore competente della Direzione Attività Produttive di adottare gli atti necessari all'erogazione dell'Aiuto concesso alla Società Toscana Aeroporti Spa. In data 16 agosto 2021 il suddetto contributo è stato liquidato dalla Regione e incassato dalla Capogruppo.

Infine, prosegue l'iter volto all'eventuale cessione della partecipazione in TAH.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 8 settembre 2021 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 2021**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2021 (importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	205.432	-	15.300	27.991	1.396	250.119
Fondo ammortamento	- 56.279	-	- 14.942	-	- 1.138	- 72.359
A - Valore al 31-12-20	149.153	-	358	27.991	258	177.760
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>						
Acquisizione di nuovi business	-	3.735	550	-	-	4.285
Acquisti	2.555	-	106	4.656	-	7.317
Riclassifiche	1.897	-	63	- 1.960	-	-
Svalutazioni	-	-	-	62	-	62
Altre movimentazioni	340	-	-	-	-	340
Ammortamenti	- 2.778	-	- 255	-	- 16	- 3.049
B - Saldo variazioni	2.014	3.735	464	2.634	- 16	8.830
Costo storico	210.223	3.735	16.019	30.624	1.396	261.998
Fondo ammortamento	- 59.057	-	- 15.197	-	- 1.155	- 75.408
Valore al 30.06.2021 (A+B)	151.167	3.735	823	30.624	242	186.590

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2021 (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	25.451	39.785	1.697	1.334	19.268	87.534
Fondo ammortamento	(8.122)	(32.992)	(813)	-	(16.133)	(58.059)
A - Valore al 31-12-20	17.329	6.793	884	1.334	3.135	29.476
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>						
Acquisizione di nuovi business	-	77	-	-	3	80
Acquisti	1	2.421	-	8	19	2.449
Riclassifiche	-	1.035	-	(1.035)	-	-
Disinvestimenti	-	(3.688)	-	-	(15)	(3.703)
Acquisizione di nuovi business	-	(17)	-	-	(1)	(18)
Ammortamenti	(131)	(947)	(60)	-	(509)	(1.646)
Storno fondi amm. anni prec.	-	3.660	-	-	15	3.675
B - Saldo variazioni	(131)	2.540	(60)	(1.027)	(487)	836
Costo storico	25.451	39.629	1.697	307	19.275	86.359
Fondo ammortamento	(8.253)	(30.295)	(872)	-	(16.627)	(56.047)
Valore al 30.06.2021 (A+B)	17.199	9.333	824	307	2.648	30.312

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	30 GIUGNO 2021			30 GIUGNO 2020		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
Società collegate						
<i>Immobili A.O.U. Careggi Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	-	0,00%	689,1	239,1	38,97%	613,4
Crediti commerciali	79,1	0,63%	12.571,0	122,9	86,64%	141,9
Ricavi non aviation	50,0	0,91%	5.519,5	42,5	0,27%	15.496,6
Altri ricavi e proventi	9,5	0,83%	1.141,3	18,0	2,32%	774,7
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	313,2	45,46%	689,1	374,4	61,03%	613,4
Crediti commerciali	56,9	0,45%	12.571,0	19,0	13,36%	141,9
Altri ricavi e proventi	31,6	2,77%	1.141,3	31,6	4,08%	774,7
Altre parti correlate						
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	55,6	0,76%	7.353,9	28,8	0,19%	15.065,2
Ricavi non aviation	77,4	1,40%	5.519,5	55,5	0,84%	6.623,9
Altri ricavi e proventi	8,2	0,72%	1.141,3	5,2	0,67%	774,7
Costi per servizi	16,0	0,17%	9.338,6	-	0,00%	15.943,3
Crediti commerciali	259,1	2,06%	12.571,0	234,0	2,66%	8.812,5
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	158,2	100,00%	158,2	109,5	53,25%	205,6
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	51,9	0,71%	7.353,9	84,0	0,56%	15.065,2
Ricavi non aviation	49,1	0,89%	5.519,5	12,069	0,18%	6.623,9
Altri ricavi e proventi	0,9	0,07%	1.141,3	1,4	0,18%	774,7
Crediti commerciali	103,7	0,83%	12.571,0	11,7	0,13%	8.812,5
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	16,0	0,29%	5.519,5	14,3	0,22%	6.623,9
Altri ricavi e proventi	3,6	0,32%	1.141,3	3,7	0,47%	774,7
Crediti verso clienti	97,9	0,78%	12.571,0	31,9	0,36%	8.812,5
<i>ICCAB srl</i>						
Ricavi non aviation	20,0	0,36%	5.519,5	22,8	0,34%	6.623,9
Altri ricavi e proventi	0,8	0,07%	1.141,3	1,0	0,12%	774,7
Crediti commerciali	41,9	0,33%	12.571,0	48,7	0,55%	8.812,5
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	0,9	0,01%	12.571,0	0,9	0,01%	8.812,5

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO
2021 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 2021.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021:

- 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, 8 settembre 2021

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 2021**



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 dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal prospetto di conto economico consolidato, dal prospetto di 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 2021. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Pinelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Picapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

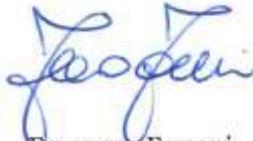


Conclusioni

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 2021, 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, 8 settembre 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

 A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni', is written over a faint, light blue circular stamp or watermark.

Francesco Forzoni
(Revisore legale)