
Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2022

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

Toscana Aeroporti S.p.a.

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

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

P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

Sommario

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO	4
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI	5
3. CORPORATE GOVERNANCE	7
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	7
5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	9
6. HIGHLIGHTS.....	10
7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	11
7.1 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	12
7.1.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	14
7.1.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	17
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2022.....	20
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	21
9.1 Conto Economico Consolidato.....	21
9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	26
9.3 Analisi dei flussi finanziari	28
9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	29
10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	30
11. LE RISORSE UMANE.....	31
12. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	32
13. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI	34
13.1 Parcheggio Peretola S.r.l.....	34
13.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	35
13.3 Jet Fuel Co. S.r.l.....	36
13.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	36
13.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	37

14. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO.....	38
15. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2022	42
16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE	42
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 30.06.2022	44
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2022	49
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2022.....	88
.....	91
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO	92
RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA PWC.....	93

Signori azionisti,

La Relazione Finanziaria Semestrale consolidata al 30 giugno 2022 (di seguito anche "Relazione Semestrale"), approvata dal Consiglio di Amministrazione del 9 settembre 2022, è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi 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 2022 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 2022 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 2021, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2022" delle Note Illustrative.

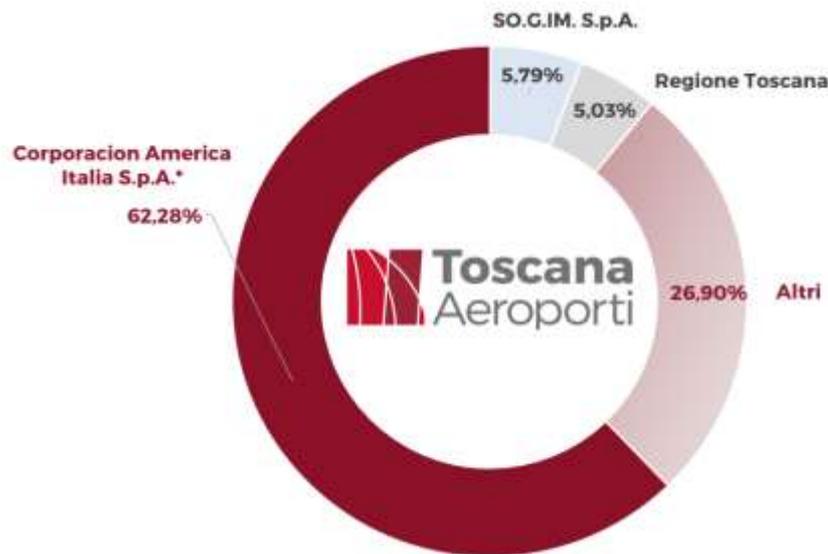
Toscana Aeroporti S.p.a. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo che le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

I dati contabili al 30 giugno 2022 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH), Jet Fuel Co. S.r.l. e 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 2022 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 9 settembre 2022 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 presso l'Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.A..

Alla data del 30 giugno 2022 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 11,85 per una corrispondente capitalizzazione pari a 220,6 milioni di Euro. Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della Società al seguente indirizzo: www.toscanaaeroporti.com.

Di seguito si riporta l'andamento del titolo TYA nel primo semestre 2022 e il confronto con l'indice FTSE MIB:

Andamento titolo TYA (1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022)



Andamento titolo TYA e indice FTSE MIB (1° gennaio 2022 – 30 giugno 2022)



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

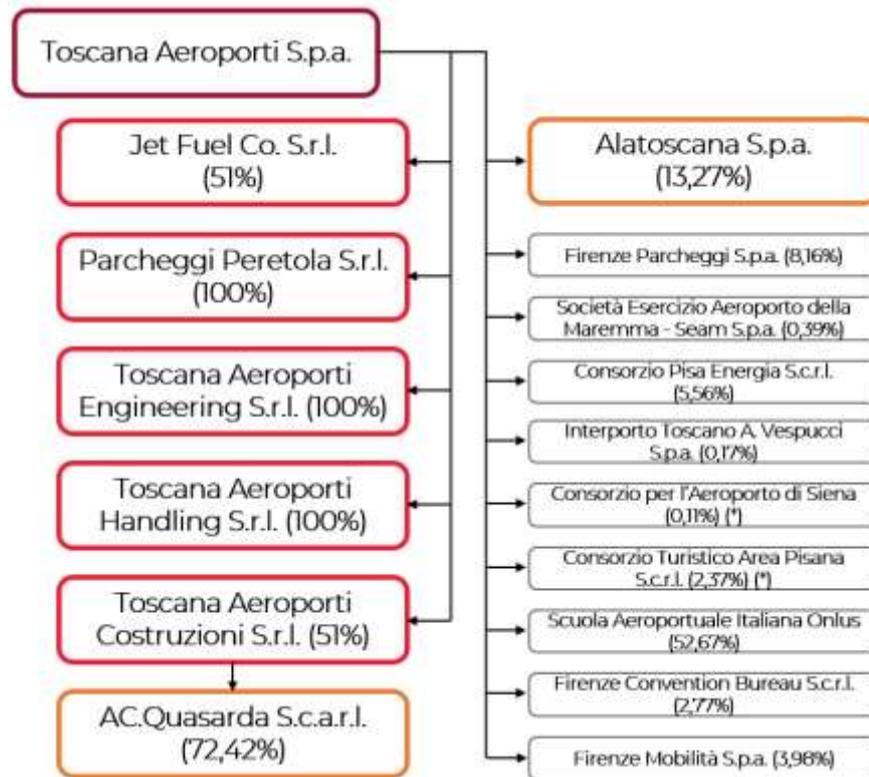
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.a., in breve “TA”

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.
- **Società Controllate** - Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Handling 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.
- **Altre partecipazioni** - (*) Società in stato di liquidazione.
- **Società collegate e sottoposte a controllo congiunto**

Consolidamento Integrale¹

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.710	92.629	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	443	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	2.562	100,00
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(2.837)	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	822	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	8.931	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto²

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.a.	M. di Campo	2.910	2.846	13,27
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42

¹ Dati al 30 giugno 2022.

² Dati al 31 dicembre 2021.

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
Silvia BRESCIANI
Roberto GIACINTI
Antonio MARTINI
Raffaella FANTINI

Carica ricoperta

Presidente
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
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

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

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

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

6. HIGHLIGHTS

<p>Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2022</p>	<p>Ricavi pari a 46.642 migliaia di euro, in aumento di 27.062 migliaia di euro (+138%) rispetto a 19.579 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Ricavi operativi pari a 41.400 migliaia di euro, in aumento di 29.475 migliaia di euro (247%) rispetto ai 11.925 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>M.O.L. positivo per 4.455 migliaia di euro, in crescita di 12.773 migliaia di euro rispetto al dato negativo per 8.318 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Risultato Operativo negativo per 2.584 migliaia di euro, in calo di 12.568 migliaia di euro rispetto al Risultato Operativo negativo di 15.152 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Risultato ante imposte negativo per 4.348 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte negativo per 16.414 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Risultato netto di periodo del Gruppo pari ad una perdita di 3.646 migliaia di euro contro una perdita di periodo di Gruppo di 13.054 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente</p> <p>Indebitamento Finanziario Netto pari a 106.220 migliaia di euro al 30 giugno 2022, rispetto a 98.677 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (+7,6%) ed a 107.504 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Indebitamento Finanziario Netto Adjusted (ossia non inclusivo di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d'uso) pari a 98.364 migliaia di euro al 30 giugno 2022, rispetto a 90.600 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 e a 98.287 migliaia di euro al 30 giugno 2021.</p>
<p>Investimenti al 30 giugno 2022</p>	<p>Al 30 giugno 2022 sono stati effettuati investimenti per complessivi 3.575 migliaia di euro, di cui 3.104 migliaia di euro relativi ai diritti di concessione, tra cui 1.800 migliaia di euro per la progettazione del nuovo terminal di Firenze, 385 migliaia di euro nel nuovo sistema self-service di "bag drop" in entrambi gli scali, 292 migliaia di euro relativi agli adeguamenti BHS per entrambi gli scali e 189 migliaia di euro relativi agli impianti AVL dello scalo fiorentino.</p>
<p>Il traffico</p>	<p>Il traffico di TA del primo semestre 2022, pur rimanendo al di sotto dei livelli dello stesso periodo del 2019, registra crescite mese dopo mese riducendo la forbice negativa dal periodo pre-covid. Complessivamente nel primo semestre 2022 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 2,8 milioni di passeggeri, registrando rispetto al 2021 una crescita del +592,6% nella componente passeggeri, del +315,7% nel tonnellaggio ed una crescita del +234,6% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una crescita del +6,5%.</p>

	<p>Il traffico passeggeri di TA permane, quindi, nel semestre in oggetto inferiore del 25,9% rispetto al medesimo periodo 2019.</p> <p>Si segnala per completezza che a causa del conflitto russo-ucraino dal 27 febbraio l'Italia, come altri paesi europei, ha chiuso lo spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare lo spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza, ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi, tra cui l'Italia. Al momento le conseguenze dirette del conflitto hanno portato alla cancellazione da Pisa dei voli operati dal vettore Ryanair per Lviv (2 frequenze settimanali) e dal vettore Pobeda per Mosca Vnukovo (1 frequenza settimanale). L'impatto in termini di riduzione di ricavi e sulla marginalità non sono stati significativi. Non si registrano al momento ulteriori conseguenze dal lato compagnie aeree legate al caro carburante né dal lato passeggeri in termini di riempimento dei voli.</p>
<p>Evoluzione della gestione</p>	<p>Per il 2022 si prevede un livello di traffico in ripresa rispetto al 2020 e 2021 confermato anche dai dati consuntivi del primo semestre 2022, anche se ancora non paragonabile ai livelli pre-Covid del 2019, con un conseguente possibile perdurare di un impatto negativo sui risultati economico finanziari del 2022, seppur in misura ridotta rispetto al 2020 e 2021.</p> <p>Nei primi otto mesi del 2022 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di 4.428.997 passeggeri in crescita del +243% rispetto allo stesso periodo del 2021 ma ancora sotto ai livelli pre-pandemia 2019 del -20,7%.</p> <p>Si evidenzia comunque che la graduale ripresa dell'operatività in corso, agevolata dall'avanzamento della campagna vaccinale, è accompagnata dalle tensioni internazionali conseguenza del conflitto tuttora in corso fra Russia ed Ucraina e dall'incremento dei prezzi dovuto al rincaro delle fonti energetiche (gas, energia elettrica, petrolio).</p>

7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

L'economia globale a partire dal primo trimestre dell'anno si è indebolita nei principali paesi avanzati. L'elevata incertezza è stata causata principalmente a seguito dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, dalla crisi energetica europea, dall'aumento dell'inflazione che ha risentito soprattutto dei rincari della componente energetica e dal cambio di impostazione nella politica monetaria. In tale contesto di incertezza le prospettive per il 2022 dell'OCSE prevedono una crescita del prodotto mondiale del +3% ma con una revisione al ribasso di 1,5 punti percentuali rispetto alle previsioni precedenti.

Nell'area euro nei primi tre mesi del 2022 l'attività economica è cresciuta dello 0,6% sul trimestre precedente con una espansione in tutte le principali economie (Germania e Spagna hanno segnato una crescita dello 0,2%) tranne che in Francia dove è leggermente diminuita (-0,2%). Tale crescita sarebbe proseguita anche nel secondo trimestre dell'anno ma con livelli moderati in conseguenza delle suddette motivazioni al ribasso quali le ricadute economiche derivanti dall'invasione russa dell'Ucraina, i rincari delle materie energetiche, l'aumento dell'inflazione e la normalizzazione della politica monetaria.

Il PIL italiano, dopo essere appena cresciuto dello 0,1% nel primo trimestre dell'anno, ha registrato un'accelerazione nel secondo trimestre con una crescita dello 0,5% sul periodo precedente. Tale risultato mostra una complessiva tenuta dell'economia italiana a fronte dei diversi fattori di incertezza presenti nel periodo.

ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 500 aeroporti in 55 Paesi, ha comunicato il traffico passeggeri europeo nel primo semestre dell'anno che mostra una crescita del 247% sullo stesso periodo del 2021 e una flessione del 28,3% sul 2019, ultimo anno di riferimento pre-Covid. Tale risultato è trainato soprattutto dalla crescita del traffico internazionale (+381,2%) rispetto a quello domestico (+88,5%), oltre ad essere concentrato principalmente nel secondo trimestre dell'anno (+245,9%) in conseguenza all'allentamento delle restrizioni ai viaggi nei diversi paesi europei.

Il traffico negli aeroporti italiani nel primo semestre del 2022, secondo i dati diramati da Assaeroporti, con 69,0 milioni di passeggeri registra una crescita del +318,4% rispetto ai dati del 30 giugno 2021 e una contrazione del 23% sui dati dello stesso periodo del 2019. I movimenti aerei risultano in aumento del +138,6% rispetto al primo semestre del 2021 mentre registrano una flessione del 14,6% sullo stesso periodo del 2019. In aumento il settore cargo degli aeroporti italiani sia rispetto allo stesso periodo del 2021 che del 2019 rispettivamente del +5,9% e del +3,4%.

7.1 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

I primi mesi del 2022 sono stati negativamente influenzati dal diffondersi della variante Omicron e dal conseguente ripristino delle restrizioni ai movimenti dei viaggiatori (in Italia fino al 31 gennaio 2022 tamponi in arrivo anche per vaccinati da paesi UE e quarantena per non vaccinati e arrivi da paesi extra UE). Soltanto a partire da metà febbraio, con l'allentamento delle restrizioni alla mobilità si assiste ad una ripresa del traffico proseguita anche in marzo con l'eliminazione delle quarantene per i paesi Extra UE.

Nel periodo gennaio-giugno 2022 il traffico passeggeri di Toscana Aeroporti ha registrato una crescita del +592,6% (pari a +2.401.435 passeggeri) rispetto allo stesso periodo del 2021.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del primo semestre 2022 mensilizzato e il confronto col medesimo periodo 2021 e 2019 (periodo pre-Covid), dove si evidenzia la progressiva ripresa del traffico rispetto al periodo pre-covid.

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2022								
Scalo	Mese	2022	2021	2019	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21	VAR. 2022/19	VAR. % 2022/19
TA	gen	191.455	36.704	460.725	154.751	421,6%	-269.270	-58,4%
TA	feb	250.464	19.348	430.132	231.116	1194,5%	-179.668	-41,8%
TA	mar	363.688	19.373	532.312	344.315	1777,3%	-168.624	-31,7%
TA	apr	576.503	39.743	737.981	536.760	1350,6%	-161.478	-21,9%
TA	mag	669.565	77.243	785.782	592.322	766,8%	-116.217	-14,8%
TA	giu	754.983	212.812	841.983	542.171	254,8%	-87.000	-10,3%
TA	Total	2.806.658	405.223	3.788.915	2.401.435	592,6%	-982.257	-25,9%

Per una corretta analisi dei dati, si ricorda che l'Aeroporto di Firenze è stato chiuso dal 1° febbraio al 1° di aprile 2021 per lavori per la riqualificazione dell'intera pavimentazione superficiale della pista.

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel primo semestre 2022 un totale di 2,8 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +592,6% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +407,7% rispetto al medesimo periodo 2021. Rispetto al periodo pre-Covid 19 Toscana Aeroporti ha registrato un calo del traffico passeggeri del -25,9% evidenziando

un trend in costante recupero (gennaio -58,4%; febbraio -41,8%, marzo -31,7%, aprile -21,9%, maggio -14,8% e giugno -10,3%).

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari al 76,8% con una crescita di 17,9 punti percentuali rispetto al medesimo periodo 2021 (58,9%). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'83,0%.

Il traffico merci e posta registra nel primo semestre 2022 una crescita complessiva del +6,5% rispetto al 2021 trainata principalmente da una crescita del traffico merce trasportata dai vettori courier che assorbe la riduzione della merce via superficie (-26,1%). Il traffico merci e posta non ha risentito degli effetti della pandemia e registra rispetto al semestre 2019 una crescita del 16,9%.

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2022 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il 2021.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Passeggeri commerciali	2.795.300	399.061	2.396.239	600,5%
Nazionali (Linea + Charter)	721.072	202.756	518.316	255,6%
Internazionali (Linea + Charter)	2.074.228	196.305	1.877.923	956,6%
Passeggeri Aviazione Generale	11.358	6.162	5.196	84,3%
TOTALE PASSEGGERI	2.806.658	405.223	2.401.435	592,6%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Movimenti Commerciali	23.700	5.414	18.286	337,8%
Nazionali (Linea + Charter)	5.180	1.845	3.335	180,8%
Internazionali (Linea + Charter)	17.719	2.665	15.054	564,9%
Cargo	801	904	-103	-11,4%
Movimenti Aviazione Generale	6.706	3.673	3.033	82,6%
TOTALE MOVIMENTI	30.406	9.087	21.319	234,6%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Tonnellaggio Commerciale	1.526.796	345.296	1.181.500	342,2%
Nazionali (Linea + Charter)	341.000	113.865	227.135	199,5%
Internazionali (Linea + Charter)	1.115.708	164.963	950.745	576,3%
Cargo	70.088	66.468	3.620	5,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	90.596	43.799	46.797	106,8%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.617.392	389.095	1.228.297	315,7%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Merce via aerea (Kg)	7.483.525	6.986.514	497.011	7,1%
Merce via superficie (Kg)	108.244	146.561	-38.317	-26,1%
Posta (Kg)	1.631	10	1.621	16210,0%
TOTALE MERCE E POSTA	7.593.400	7.133.085	460.315	6,5%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.882.592	476.554	2.406.038	504,9%
Solo MVT voli misti	22.899	4.510	18.389	407,7%

Anche il sistema aeroportuale italiano risente degli effetti del diffondersi della variante Omicron nei primi mesi del 2022 con ripresa nei successivi e registra nel semestre una crescita del 318,4% sul medesimo periodo 2021 ancora al di sotto del periodo pre-Covid (-23% sul 2019).

Aeroporto	Passeggeri	% vs 2021	% vs 2019
Milano (sistema)	18.149.284	1.009,5	-22,3
Roma (Sistema)	13.235.549	1.216,0	-43,5
Venezia (Sistema)	4.972.573	1.345,2	-28,2
Napoli	4.716.518	567,5	-4,9
Catania	4.335.948	202,6	-7,0
Bologna	3.678.373	375,5	-17,3
Palermo	3.193.020	209,2	0,1
Bari	2.680.901	368,7	6,9
Torino	1.910.718	336,7	-5,3
Pisa	1.901.615	549,0	-22,4
Cagliari	1.796.274	194,0	-11,0
Brindisi	1.317.683	275,8	9,6
Verona (^)	1.179.097	323,9	-26,1
Lamezia Terme	1.114.872	165,0	-13,9
Olbia	979.654	183,1	-3,7
Firenze	905.043	706,8	-32,4
Alghero	602.916	261,4	8,1
Genova	489.113	332,5	-27,1
Altri aeroporti minori	1.874.445		
TOTALI	69.033.596	318,4	-23,0
Toscana Aeroporti	2.806.658	592,6	-25,9

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del periodo gennaio-giugno 2022 con relativo confronto sul 2021, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Passeggeri commerciali	1.896.920	289.049	1.607.871	556,3%
Nazionali (Linea + Charter)	676.116	184.974	491.142	265,5%
Internazionali (Linea + Charter)	1.220.804	104.075	1.116.729	1073,0%
Passeggeri Aviazione Generale	4.695	3.992	703	17,6%
TOTALE PASSEGGERI	1.901.615	293.041	1.608.574	548,9%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Movimenti Commerciali	14.231	3.545	10.686	301,4%
Nazionali (Linea + Charter)	4.600	1.519	3.081	202,8%
Internazionali (Linea + Charter)	8.830	1.124	7.706	685,6%
Cargo	801	902	-101	-11,2%
Movimenti Aviazione Generale	2.486	2.016	470	23,3%
TOTALE MOVIMENTI	16.717	5.561	11.156	200,6%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Tonnellaggio Commerciale	995.431	244.507	750.924	307,1%
Nazionali (Linea + Charter)	312.219	98.881	213.338	215,8%
Internazionali (Linea + Charter)	613.124	79.288	533.836	673,3%
Cargo	70.088	66.338	3.750	5,7%
Tonnellaggio Aviazione Generale	39.029	28.584	10.445	36,5%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.034.460	273.091	761.369	278,80%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Merce via aerea (Kg)	7.429.537	6.985.647	443.890	6,4%
Merce via superficie (Kg)	81.404	74.472	6.932	9,3%
Posta (Kg)	1.496	10	1.486	14860,0%
TOTALE MERCE E POSTA	7.512.437	7.060.129	452.308	6,4%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	1.976.739	363.642	1.613.097	443,6%

Nel corso del primo semestre 2022 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 1.901 mila passeggeri, registrando una crescita del +548,9% rispetto al medesimo periodo del 2021 (con una variazione di +1.608.574 passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +408,1%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 77,3% in crescita di 14,2 p.ti percentuali rispetto al 2021 (63,2% il valore consuntivato). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'85,5%.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2022 mensilizzato dell'aeroporto di Pisa ed il confronto col medesimo periodo 2021 e 2019, periodo di piena operatività.

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2022								
Scalo	Mese	2022	2021	2019	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21	VAR. 2022/19	VAR. % 2022/19
PSA	gen	133.457	24.659	288.569	108.798	441,2%	-155.112	-53,8%
PSA	feb	182.633	19.348	275.797	163.285	843,9%	-93.164	-33,8%
PSA	mar	256.572	19.373	329.614	237.199	1224,4%	-73.042	-22,2%
PSA	apr	383.739	26.273	485.081	357.466	1360,6%	-101.342	-20,9%
PSA	mag	438.466	46.946	515.094	391.520	834,0%	-76.628	-14,9%
PSA	giu	506.748	156.442	555.404	350.306	223,9%	-48.656	-8,8%
PSA	Total	1.901.615	293.041	2.449.559	1.608.574	548,9%	-547.944	-22,4%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel primo semestre 2022:

- **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato nel periodo gennaio-marzo su circa 35 destinazioni. Si ricorda l'apertura nella stagione invernale 2021/2022 dei collegamenti per Breslavia, Vienna e Palma di Maiorca. Nel periodo gennaio-febbraio abbiamo assistito ad una lieve riduzione dei collegamenti (fino ad un massimo di 32) a causa del diffondersi della variante Omicron e delle conseguenti restrizioni ai movimenti dei viaggiatori. In aggiunta, a causa del conflitto Russo-Ucraino è stato sospeso il collegamento per Leopoli. Con l'inizio della stagione estiva salgono progressivamente a 45 i collegamenti operati, con il ripristino delle destinazioni stagionali, il ritorno di Varsavia-Modlin e l'apertura dei nuovi collegamenti per Memmingen e Pafos, per aggiungersi da maggio anche il nuovo collegamento bisettimanale per Zadar e il ripristino del collegamento per EastMidlands. A partire da giugno riprendono i collegamenti stagionali per la Grecia (Rodi, Skiatos, Cefalonia, Chania, Corfù e Kalamata (queste ultime tre riaviate dopo circa due anni di stop causa Covid-19). Si assiste nel mese di giugno all'apertura di ulteriori nuovi collegamenti Ryanair per Cork e Bordeaux ed alla ripresa del collegamento per Bruxelles Zaventem momentaneamente sospeso da aprile 2022. Il totale delle destinazioni servite al mese di giugno raggiunge così un totale di 54 città collegate a Pisa, di cui 8 nuove per il vettore (Agadir, Bordeaux, Breslavia, Cork, Memmingen, Palma, Paphos e Zara per l'estate 2022).
- **Easyjet:** il vettore inglese ha operato nella stagione invernale i collegamenti per Parigi Orly e Londra Gatwick incrementando mese dopo mese il numero di frequenze operate. Da fine marzo, con l'inizio della stagione estiva, tornano operativi i collegamenti per Manchester e Bristol. Mentre da giugno il vettore opera il nuovo collegamento per Amsterdam. Da fine giugno torna operativo il collegamento verso Berlino Brandeburgo.
- **Wizzair:** il vettore ungherese opera i collegamenti diretti per Catania Bucarest Otopeni (ripreso con la stagione estiva) e Tirana utilizzando aerei a maggiore capienza (passando dall'AB320 da 180 posti ad un mix di AB321 e AB321 NEO rispettivamente 230 posti e 239 posti).

- **Air Dolomiti:** prosegue le operazioni su Francoforte (Main) operando fino a 5 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino ad un massimo di 13 frequenze nella stagione estiva.
- **Silver Air:** la compagnia ceca opera i collegamenti in continuità territoriale verso l'isola d'Elba (fino ad un massimo di 3 voli settimanali).
- **Air Arabia Maroc:** la compagnia marocchina ha ripreso ad operare da febbraio un collegamento settimanale da/per Casablanca.
- **Air Albania:** la compagnia albanese è operativa su Tirana ed ha operato nella stagione invernale fino a 5 frequenze settimanali e proseguendo nella stagione estiva con 2 frequenze settimanali.
- **Albawings:** la compagnia albanese è operativa su Tirana ed opera fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali.
- **British Airways:** torna operativo da marzo il collegamento diretto verso Londra Heathrow che opera fino ad un massimo di 15 frequenze settimanali.
- **Transavia:** il vettore opera regolarmente su Amsterdam collegando Pisa con 2-3 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino ad un massimo di 9 nei mesi di maggio e giugno.
- **Norwegian Airlines:** il vettore norvegese opera da fine marzo il collegamento verso Copenaghen (2 frequenze settimanali) mentre da aprile ha riattivato i collegamenti verso Oslo (2 frequenze settimanali). Da maggio tornano i collegamenti per Stoccolma (ARN) con 2 frequenze settimanali ed Helsinki (1 frequenza settimanale).
- **AerLingus:** è tornato operativo da fine marzo il collegamento verso Dublino (3 frequenze settimanali).
- **Eurowings:** è tornato operativo il collegamento per Colonia Bonn fino ad un massimo di 4 frequenze settimanali.
- **AirBaltic:** ha iniziato le operazioni bisettimanali per Riga incrementando il periodo di operatività (nel 2021 i voli iniziarono a giugno).
- **Jet2.com:** torna operativo da aprile il collegamento verso Manchester (fino a 3 frequenze settimanali), mentre da maggio sono ripartiti i collegamenti verso Birmingham e Leeds con 1 frequenza settimanale ciascuno.
- **SAS:** partono da giugno i collegamenti stagionali per Copenaghen, Oslo e Stoccolma.
- **Volotea:** operativo da aprile il collegamento bisettimanale per Nantes, mentre da giugno torna operativo il collegamento trisettimanale verso Olbia.
- **Flyr:** nuovo vettore norvegese che opera a partire da maggio 2 frequenze settimanali verso Oslo.
- **FlyDubai:** la low cost degli Emirati Arabi Uniti opera dal 24 giugno il nuovo collegamento trisettimanale verso Dubai, offrendo anche un'ampia rete di collegamenti in partnership con Emirates.
- **Edelweiss:** opera nel periodo giugno-settembre 2 voli settimanali verso Zurigo.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 2022 sono stati 29 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea. L'Italia è il primo mercato con circa 674.000 passeggeri e rappresenta il 35,7% del totale passeggeri.

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 2022 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al medesimo periodo 2021.

Rispetto al periodo gennaio-giugno 2021 si nota la presenza di mercati internazionali i cui collegamenti erano stati sospesi a causa del perdurare della pandemia Covid.

Traffico pax di linea	2022	2021	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	674.040	183.063	490.977	268,2%	35,7%
Gran Bretagna	301.544	8.515	293.029	3441,3%	16,0%
Spagna	201.925	11.132	190.793	1713,9%	10,7%
Paesi Bassi	94.497	8.514	85.983	1009,9%	5,0%
Albania	88.708	32.322	56.386	174,5%	4,7%
Francia	84.451	6.058	78.393	1294,0%	4,5%
Germania	69.798	5.368	64.430	1200,3%	3,7%
Belgio	57.955	4.489	53.466	1191,0%	3,1%
Polonia	46.284	3.570	42.714	1196,5%	2,45%
Irlanda	41.578		41.578	100,0%	2,2%
Romania	33.964	3.125	30.839	986,8%	1,8%
Marocco	26.896	7.661	19.235	251,1%	1,42%
Ungheria	21.846	858	20.988	2446,2%	1,16%
Danimarca	18.729	820	17.909	2184,0%	0,99%
Repubblica Ceca	18.177	2.180	15.997	733,8%	0,96%
Svezia	17.664	2.448	15.216	621,6%	0,94%
Grecia	15.912	460	15.452	3359,1%	0,84%
Austria	14.549		14.549	100,0%	0,77%
Portogallo	14.436	1.540	12.896	837,4%	0,76%
Malta	14.167	1.605	12.562	782,7%	0,75%
Norvegia	10.908		10.908	100,0%	0,58%
Cipro	7.159		7.159	100,0%	0,38%
Lettonia	4.166		4.166	100,0%	0,22%
Finlandia	2.979				
Croazia	2.647				
Ucraina	1.055				
Russia	1.003	752	251	33,4%	0,05%
Svizzera	618		618	100,0%	0,03%
Emirati Arabi	326		326	100,0%	0,02%
TOTALE	1.887.981	284.480	1.603.501	563,7%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo registra una crescita nel periodo del 6,5% (pari a +456 tonnellate di merci e posta) rispetto al medesimo periodo 2021. 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 (tra questi l'AB300 e il B767). Nel dettaglio il traffico merce e posta vede una crescita del 6,4% del traffico all cargo (courier e charter, +448 tonnellate di merce) ed una crescita del traffico via voli misti e superficie (+71 tonnellate merce e posta voli misti e + 7 tonnellate superficie).

Il traffico merce e posta complessivo dell'aeroporto di Pisa conferma il trend di crescita registrando un +17,9% rispetto al medesimo periodo pre-Covid del 2019.

Si ricorda che con l'inizio della stagione estiva FedEx ha interrotto le operazioni sullo scalo per scelte strategiche del vettore legate al completamento del processo di fusione tra FedEx e TNT che ha visto la concentrazione del proprio network nei Gateway italiani dove operavano già con Wide Bodies.

Al netto della variazione negativa di FedEx, che vale nel periodo gennaio giugno -236 tons di merce (-47,7%) avremmo registrato una crescita del traffico merci e posta pari al 10,6% (+693 tons) rispetto al 2021.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del periodo gennaio-giugno 2022 con relativo confronto sul 2021, suddiviso nelle sue diverse componenti.

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Passeggeri commerciali	898.380	110.012	788.368	716,6%
Nazionali (Linea + Charter)	44.956	17.782	27.174	152,8%
Internazionali (Linea + Charter)	853.424	92.230	761.194	825,3%
Passeggeri Aviazione Generale	6.663	2.170	4.493	207,1%
TOTALE PASSEGGERI	905.043	112.182	792.861	706,8%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Movimenti Commerciali	9.469	1.869	7.600	406,6%
Nazionali (Linea + Charter)	580	326	254	77,9%
Internazionali (Linea + Charter)	8.889	1.541	7.348	476,8%
Cargo		2	-2	-100,0%
Movimenti Aviazione Generale	4.220	1.657	2.563	154,7%
TOTALE MOVIMENTI	13.689	3.526	10.163	288,2%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Tonnellaggio Commerciale	531.365	100.789	430.576	427,2%
Nazionali (Linea + Charter)	28.781	14.984	13.797	92,1%
Internazionali (Linea + Charter)	502.584	85.675	416.909	486,6%
Cargo		130	-130	-100,0%
Tonnellaggio Aviazione Generale	51.567	15.215	36.352	238,9%
TOTALE TONNELLAGGIO	582.932	116.134	466.798	401,95%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
Merce via aerea (Kg)	53.988	867	53.121	6127,0%
Merce via superficie (Kg)	26.840	72.089	-45.249	-62,8%
Posta (Kg)	135	0	135	#DIV/0!
TOTALE MERCE E POSTA	80.963	72.956	8.007	11,0%
	Progr. al 30.06.22	Progr. al 30.06.21	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	905.853	112.912	792.941	702,3%

Nel corso del primo semestre del 2022 sono transitati dall'aeroporto di Firenze 905.043 passeggeri, registrando una crescita del +706,8% rispetto al medesimo periodo del 2021 (+792.861 passeggeri) con una crescita dei movimenti voli passeggeri commerciali del +407,2%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 75,9% in crescita di 25,8 punti % rispetto al 2021 (50,1% il valore 2021).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2022 mensilizzato dell'aeroporto di Firenze ed il confronto col 2021 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 1° febbraio al 1° aprile 2021.

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2022								
Scalo	Mese	2022	2021	2019	VAR. 2022/21	VAR. % 2022/21	VAR. 2022/19	VAR. % 2022/19
FLR	gen	57.998	12.045	172.156	45.953	381,5%	-114.158	-66,3%
FLR	feb	67.831	0	154.335	67.831	-	-86.504	-56,0%
FLR	mar	107.116	0	202.698	107.116	-	-95.582	-47,2%
FLR	apr	192.764	13.470	252.900	179.294	1331,1%	-60.136	-23,8%
FLR	mag	231.099	30.297	270.688	200.802	662,8%	-39.589	-14,6%
FLR	giu	248.235	56.370	286.579	191.865	340,4%	-38.344	-13,4%
FLR	Total	905.043	112.182	1.339.356	792.861	706,8%	-434.313	-32,4%

Di seguito i vettori destinazioni operanti sul Vespucci nel primo semestre 2022.

- **KLM:** il vettore olandese ha operato 12 frequenze settimanali in gennaio-febbraio per salire a 2 voli giornalieri in Marzo. Nella stagione estiva il vettore arriva ad operare un massimo di 27 frequenze settimanali.

- **Air France:** il vettore francese ha operato fino ad un massimo di 4 voli giornalieri nel primo trimestre. Con l'inizio della stagione estiva i voli giornalieri operati su Firenze salgono ad un massimo di 6.
- **Air Dolomiti:** il vettore ha operato su Monaco e Francoforte fino ad un massimo di 11-12 frequenze settimanali. Nella stagione estiva i voli diretti raggiungono un massimo di 25 collegamenti settimanali per ciascuna destinazione.
- **Blue Air:** dopo la sospensione intervenuta ad inizio gennaio per il diffondersi della variante omicron, il vettore romeno riprende il collegamento a partire da marzo con 2 frequenze settimanali. Con la stagione estiva i collegamenti settimanali salgono ad un massimo 4.
- **Swiss Airlines:** ha operato nel semestre il collegamento per Zurigo incrementando le frequenze settimanali da 12 a 14 a partire da Marzo. Con la stagione estiva i voli giornalieri salgono fino ad un massimo di 3. Dal 17 giugno torna operativo il collegamento bisettimanale per Ginevra.
- **Iberia:** il vettore iberico opera un volo giornaliero da/per Madrid nella stagione invernale. Nella stagione estiva riduce le operazioni a 3 frequenze settimanali. La destinazione è coperta comunque dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling, che opera sulla destinazione 5 frequenze settimanali completando il prodotto verso la capitale spagnola.
- **Luxair:** torna operativo da fine marzo il collegamento stagionale verso Lussemburgo che incrementa le frequenze operate (da 2 a 3 voli settimanali).
- **Silver Air:** la compagnia ceca ha proseguito ad operare i collegamenti in continuità territoriale verso l'isola d'Elba (2 frequenze settimanali e fino a 4 in alta stagione estiva).
- **British Airways:** il vettore inglese opera il collegamento verso Londra City incrementando le frequenze settimanali che passano dalle 5 di gennaio alle 8 di marzo. Dalla stagione estiva salgono a 13 le frequenze settimanali operate sulla rotta. DA fine maggio opera il collegamento trisettimanale per Edimburgo.
- **TAP:** torna operativo con la stagione estiva il collegamento diretto verso Lisbona fino ad un massimo di 7 frequenze settimanali.
- **Vueling Airlines:** il vettore spagnolo ha operato con continuità nella stagione invernale su 6 destinazioni (Amsterdam, Barcellona, Catania, Londra Gatwick, Palermo e Parigi Orly). Con l'inizio della stagione estiva torna operativo anche il collegamento per Madrid ed a partire da giugno il volo diretto per Olbia.
- **Austrian Airlines:** a partire dalla stagione estiva torna operativo il collegamento giornaliero verso Vienna. I voli salgono a due giornalieri a partire da metà maggio.
- **Brussels Airlines:** nuovamente operativo da fine marzo il collegamento stagionale giornaliero verso Bruxelles.
- **SAS:** il vettore svedese inizia ad operare 3 voli settimanali per Copenaghen.
- **Albawings:** torna operativo da giugno il collegamento trisettimanale verso Tirana
- **Aegean Airlines:** nuovo vettore su Firenze e nuova operazione su Atene. E' partito il 7 giugno il nuovo collegamento bisettimanale stagionale verso Atene.
- **Volotea:** a partire dal 27 maggio è tornato operativo su Firenze il vettore spagnolo che opera per la prima volta su Bordeaux, ampliando così la propria offerta di collegamenti dalla Toscana in aggiunta ai voli già operati dallo scalo di Pisa.
- **Wideroe:** dal 25 giugno è operativo il nuovo collegamento stagionale verso Bergen.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 2022 sono stati 13 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il '95,1% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 4,9%. Francia, Germania, Spagna e

Paesi Bassi sono i primi quattro mercati e rappresentano circa il 77,0% 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 2022 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2021.

Rispetto al periodo gennaio-giugno 2021 si noti la presenza dei mercati internazionali i cui collegamenti erano stati sospesi a causa del perdurare della pandemia Covid.

Traffico pax di linea	2022	2021	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	78.417	4.435	73.982	1668,1%	34,1%
Germania	35.108	1.074	34.034	3168,9%	15,3%
Spagna	34.757	887	33.870	3818,5%	15,1%
Paesi Bassi	28.941	2.389	26.552	1111,4%	12,6%
Svizzera	21.675	266	21.409	8048,5%	9,4%
Regno Unito	19.150	292	18.858	6458,2%	8,3%
Italia	8.228	1.791	6.437	359,4%	3,6%
Romania	2.317	381	1.936	508,14%	1,0%
Belgio	511		511	100,0%	0,2%
Portogallo	433		433	100,0%	0,2%
Austria	284		284	100,0%	0,1%
Repubblica Ceca	187		187	100,0%	0,1%
Lussemburgo	154		154	100,0%	0,1%
TOTALE	230.162	11.515	218.647	1898,8%	100,0%

Il traffico cargo registra nel primo semestre 2022 una crescita del +11% legata principalmente alla crescita della merce trasportata per via aerea (principalmente con merce di compagnia, +53tons) che compensa la riduzione di merce via superficie (-45 tons).

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2022

Dal 27 febbraio l'Italia, come altri paesi europei, ha chiuso lo spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare lo spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi tra cui l'Italia. Al momento risultano cancellati da Pisa i voli operati dal vettore Ryanair per Lviv (2 frequenze settimanali) e dal vettore Pobeda per Mosca Vnukovo (1 frequenza settimanale).

In data 8 marzo 2022 la Capogruppo TA ha incassato 3,64 milioni di euro da Enac quale acconto (50%) del contributo ai gestori aeroportuali stabilito dall'art. 1, comma 715, legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. "Legge di Bilancio 2021"). La controllata TAH ha incassato in data 31 marzo 2022 il 60% del contributo, pari a circa 1,32 milioni di euro.

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A. del 28 aprile 2022 ha deliberato la distribuzione del dividendo straordinario, a valore su parte della "Riserva Straordinaria", di importo unitario pari a 0,3761 euro per ciascuna azione ordinaria, al lordo delle eventuali ritenute di legge, per un ammontare complessivo di 7.000.000 euro, erogato in data 25 maggio 2022.

In data 31 maggio 2022 la Capogruppo TA ha incassato 3,4 milioni di euro da Enac quale saldo del contributo ai gestori aeroportuali stabilito dalla Legge di Bilancio 2021.. La controllata TAH ha incassato in data 23 maggio 2022 ed in data 28 giugno 2022 il saldo del contributo, pari a circa 789 migliaia di euro.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

9.1 Conto Economico Consolidato

Nei primi sei mesi del 2022 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **2,8 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **+593%** nella componente passeggeri, del **+235%** nella componente movimenti, del **+315%** 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 2021.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del primo semestre 2022 comparati con quelli dell'analogo periodo del 2021. Come evidenziato sopra, le variazioni dei dati economici sono state influenzate positivamente dall'impatto del traffico consuntivato nel primo semestre consuntivato dal sistema aeroportuale toscano.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	34.275	7.354	26.921	366,1%
Ricavi non aviation	12.399	5.520	6.879	124,6%
Oneri Sviluppo network	-5.274	-948	-4.325	456,0%
Totale ricavi operativi	41.400	11.925	29.475	247,2%
Altri ricavi	2.186	471	1.715	364,2%
Ricavi per servizi di costruzione	3.056	7.184	-4.127	-57,5%
TOTALE RICAVI (A)	46.642	19.579	27.062	138,2%
ALTRI PROVENTI (B)	-79	670	-749	n.s.
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	474	142	332	233,5%
Costi del personale	18.075	11.577	6.497	56,1%
Costi per servizi	17.915	9.339	8.576	91,8%
Oneri diversi di gestione	763	700	63	9,0%
Canoni aeroportuali	2.401	429	1.972	459,6%
Totale costi operativi	39.627	22.187	17.440	78,6%
Costi per servizi di costruzione	2.481	6.381	-3.900	-61,1%
TOTALE COSTI (C)	42.108	28.568	13.540	47,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	4.455	-8.318	12.773	n.s.
Ammortamenti e svalutazioni	5.214	5.132	82	1,6%
Acc. f.do rischi e ripristini	1.703	1.045	658	62,9%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	121	656	-535	-81,5%
RISULTATO OPERATIVO	-2.584	-15.152	12.568	-82,9%
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	3	3	0	-15,1%
Oneri finanziari	-1.513	-1.341	-172	12,8%
Utile (perdita) da partecipazioni	-254	76	-330	-435,9%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-1.764	-1.263	-502	39,7%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-4.348	-16.414	12.066	-73,5%
Imposte di periodo	702	3.360	-2.658	-79,1%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-3.646	-13.054	9.408	-72,1%
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	240	-266	505	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	-3.406	-13.320	9.913	-74,4%
Utile (perdita) per azione (€)	-0,183	-0,716	0,533	-74,4%

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 aumento del 138%, sono passati da circa 19,6 milioni di euro del primo semestre 2021 a 46,6 milioni di euro del primo semestre 2022. Tale variazione è il risultato dell'incremento dei ricavi operativi di 29,5 milioni di euro parzialmente attenuata dalla riduzione di 4.127 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 2022 ammontano a 41,4 milioni di euro, in aumento del 247% rispetto all'analogo periodo del 2021 quando erano pari a 11,9 milioni di euro.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del primo semestre 2022 ammontano a circa 34,3 milioni di euro, in aumento del 366% rispetto all'analogo periodo 2021, quando erano pari a 7,4 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali ha registrato un incremento del 397% conseguenza dell'incremento di traffico gestito nel semestre (+505% in termini di Unità di traffico).

I ricavi di Handling registrano un incremento del 305% come conseguenza dell'aumento dei movimenti registrati sui due scali (+235%).

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 2022 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 65,5% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 34,5%. Nel primo semestre 2021 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 75,6% ed al 24,4%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2022 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 12,4 milioni di euro, in incremento del 125% rispetto al primo semestre 2021 quando erano pari a 5,5 milioni di euro.

Tale incremento, pari a 6.8791 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame, con particolare riferimento al secondo trimestre, periodo in cui l'aumento di passeggeri è stato del 248% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

In particolare, hanno registrato gli incrementi più significativi nel semestre in esame i parcheggi (+1.736 migliaia di euro, +426%), autonoleggi (1.223 migliaia di euro, +112%), retail (+1.445 migliaia di euro, +108%), food (+886 migliaia di euro, +219%), sale vip (+970 migliaia di euro rispetto a 6 migliaia di euro nel 2021).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2022 ammontano a 5.274 migliaia di euro in aumento di 4.325 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2021 quando erano pari a 948 migliaia di euro.

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

ALTRI RICAVI

Il dato progressivo al 30 giugno 2022 degli "Altri ricavi" è pari a 2.186 migliaia di euro, in aumento rispetto al primo semestre 2021 quando erano pari a 471 migliaia di euro. La differenza di 1.715 migliaia di euro deriva sostanzialmente **dall'attività** di progettazione e fabbricazione relativa ad un contratto sottoscritto dalla controllata TAC con ANAS (1.356 migliaia di euro, zero al 30 giugno 2021) e dal maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+412 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel primo semestre 2022 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 3,1 milioni di euro, in calo rispetto al dato del primo semestre 2021 di 4.127 migliaia di euro (-57,5%) per effetto dei minori investimenti del Gruppo durante il periodo in esame.

ALTRI PROVENTI

Il dato progressivo al 30 giugno 2022 degli "Altri proventi" è negativo di 79 migliaia di euro, in calo rispetto al medesimo periodo 2021 di 749 migliaia di euro quando erano pari a 670 migliaia di euro. Questa differenza deriva sostanzialmente dallo storno di una parte dei contributi pubblici iscritti come provento **nell'esercizio precedente per 340 migliaia di euro (dovuti all'adeguamento della stima)** e da minori ricavi derivanti dal valore di subentro per 267 migliaia di euro.

COSTI

Il Gruppo, in continuità con l'esercizio precedente, si è attivato per ridurre al minimo i costi operativi per fare fronte al proseguire della pandemia. L'incremento di traffico nel periodo in esame ha comportato comunque un inevitabile incremento dei costi operativi variabili. Nel primo semestre 2022 i costi totali ammontano a 42,1 milioni di euro, in incremento del 47,4% rispetto all'analogo periodo 2021, quando erano pari a 28,6 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dall'incremento dei costi operativi per 17,4 migliaia di euro nel primo semestre 2022 (+78,6%) parzialmente attenuato dal calo dei costi per servizi di costruzione del 61,1% (passati da 6.381 migliaia di euro nel primo semestre 2021 a 2.481 migliaia di euro nel primo semestre 2022).

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi del primo semestre 2022, pari a 39,6 milioni di euro, si incrementano del 78,6% rispetto ai 22,2 milioni di euro consuntivati nell'analogo periodo del 2021.

I “Materiali di consumo” del primo semestre 2022 in esame sono pari a 474 migliaia di euro in aumento di 332 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2021 (+233%) principalmente per i maggiori consumi di carburanti per mezzi di rampa (+196 migliaia di euro) e di vestiario (+82 migliaia di euro) per effetto dell’incremento delle attività operative gestite nel semestre (+235% di movimenti aerei nei due scali).

Il “Costo del personale” del Gruppo nel primo semestre 2022 è pari a 17,9 milioni di euro, in incremento di 6,5 milioni di euro rispetto al dato del primo semestre 2021 quando era pari a 11,4 milioni di euro (+56,9%). Nonostante la sostanziale conferma degli organici del Gruppo rispetto all’analogo periodo del 2021 (+0,7%) ed il maggior traffico gestito (+593% dei passeggeri), il costo del lavoro si è incrementato per effetto di una maggior presenza del personale per la cresciuta esigenza operativa (minor utilizzo di ammortizzatori sociali), e la copertura di personale assente causa Covid-19; si ricorda che l’aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze nei mesi da febbraio ad aprile 2021 aveva sospeso temporaneamente la propria operatività per la riqualifica della pista di volo. Il costo del primo semestre 2022 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all’analogo periodo 2021.

I “Costi per servizi” del primo semestre 2022 sono pari a 17,9 milioni di euro, in aumento del 91,8% rispetto all’analogo periodo 2021 quando erano pari a 9,3 milioni di euro (+8.576 migliaia di euro). L’incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ai maggiori costi per servizi operativi (+4.624 migliaia di euro) legati sostanzialmente al maggior traffico gestito nel periodo, fra cui facchinaggio (+1.133 migliaia di euro), servizi di vigilanza (+903 migliaia di euro), sale vip (+235 migliaia di euro), noleggi mezzi (+219 migliaia di euro) e pulizie aeromobili (+212 migliaia di euro). Nell’incremento dei servizi operativi rientra anche il nuovo costo per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolto dalla partecipata A.C.Quasarda per 1.289 migliaia di euro (zero al 30 giugno 2021) coperto dagli Altri ricavi come precedentemente descritto. Inoltre, sono in aumento i costi di prestazioni professionali (+714 migliaia di euro) legate principalmente a spese legali riguardanti le difese sui contenziosi, utenze (+1.660 migliaia di euro), servizi di manutenzione (+686 migliaia di euro) e mensa (+205 migliaia di euro).

Nel primo semestre 2022 gli “Oneri diversi di gestione” ammontano a 763 migliaia di euro, in incremento di 63 migliaia di euro (+9%) rispetto all’analogo periodo del 2021. Tale aumento è riconducibile principalmente a maggiori spese amministrative (+81 migliaia di euro).

I “Canoni aeroportuali” del primo semestre 2022 ammontano a 2.401 migliaia di euro, in aumento del 460% rispetto all’analogo periodo 2021. La variazione è principalmente dovuta al maggior traffico consuntivato nel semestre in esame (+593% di passeggeri).

COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I “Costi per servizi di costruzione” del primo semestre 2022 sono pari a 2.481 migliaia di euro, in decremento rispetto all’analogo periodo 2021 di 3.900 migliaia di euro per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

RISULTATI DI PERIODO

L’EBITDA (Margine Operativo Lordo) del primo semestre 2022 è positivo per circa 4,5 milioni di euro registrando un incremento di 12,8 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 quando era negativo per 8,3 milioni di euro. Sulla marginalità ha inciso, tra l’altro, l’incremento di traffico riscontrato il particolare nel secondo trimestre rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

Gli “ammortamenti e accantonamenti”, pari a 7 milioni di euro nel primo semestre 2022, registrano un incremento di 205 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2021 (+3%).

Ciò è conseguente principalmente ai maggiori accantonamenti al Fondo di ripristino per 658 migliaia di euro parzialmente attenuato da minori svalutazione di crediti commerciali.

L'**EBIT** (Risultato Operativo) del primo semestre 2022 si attesta su un valore negativo per **2.584 migliaia di euro** registrando un miglioramento di circa 12,6 milioni di euro sul primo semestre 2021 quando era negativo per 15,2 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 1.263 migliaia di euro del primo semestre 2021 ad un valore negativo di 1.764 migliaia di euro del primo semestre 2022. La variazione negativa di 502 migliaia di euro è principalmente conseguente alla perdita su partecipazioni (330 migliaia di euro) relativa alla cessione delle azioni della collegata **Immobili Careggi all'Azienda Ospedaliera Universitaria di Careggi** e da maggiori interessi bancari (140 migliaia di euro).

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del primo semestre 2022 è negativo per **4,3 milioni di euro** facendo registrare un miglioramento di circa 12,1 milioni di euro rispetto al risultato dell'analogo periodo 2021 quando era negativo per 16,4 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 2022 si chiude con un **Risultato netto di periodo di Gruppo negativo pari a 3.406 migliaia di euro**, in miglioramento di 9,9 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2021 quando era negativo per 13.320 migliaia di euro.

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 30 giugno 2022 ed al 31 dicembre 2021.

ATTIVO	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	189.057	189.119	-62
Immobili, impianti e macchinari	27.807	29.022	-1.216
Diritti d'uso	4.309	4.583	-274
Partecipazioni in altre imprese	2.945	2.953	-7
Partecipazioni in imprese collegate	385	632	-247
Altre attività finanziarie	3.209	3.211	-2
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	106	162	-56
Attività fiscali differite	13.633	13.076	557
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	241.450	242.757	-1.307
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	-	-	-
Crediti commerciali	23.511	16.233	7.279
Attività fiscali per imposte correnti	710	637	72
Altri crediti tributari	1.102	2.342	-1.241
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	6.620	15.919	-9.299
Cassa e mezzi equivalenti	43.259	54.147	-10.888
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	75.202	89.278	-14.076
TOTALE ATTIVO	316.653	332.035	-15.382

La variazione del totale attivo, in calo di 15,4 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2021, deriva principalmente dalla riduzione della liquidità (-10,9 milioni di euro) e dei crediti verso altri (-9,3 milioni di euro), principalmente a seguito della riduzione dei crediti su contributi pubblici **parzialmente compensati dall'incremento dei crediti commerciali per 7.279 migliaia di euro.**

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	92.520	102.624	-10.105
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	2.245	2.213	32
Fondi di ripristino e sostituzione	17.254	16.987	267
Fondi benefici ai dipendenti	4.407	5.278	-871
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	82.386	94.037	-11.650
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.778	3.993	-215
Altri debiti esigibili oltre l'anno	2.944	2.778	166
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	113.014	125.285	-12.271
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	59.238	50.711	8.527
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	689	727	-38
Passività fiscali per imposte correnti	42	32	9
Altri debiti tributari	6.488	9.928	-3.440
Debiti Commerciali	29.041	30.580	-1.540
Debiti verso Istituti previdenziali	1.918	1.596	322
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.896	8.404	2.492
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	2.808	2.147	660
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	111.119	104.126	6.993
TOTALE PASSIVITA'	224.133	229.411	-5.278
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	316.653	332.035	-15.382

Il Patrimonio netto registra un calo di 10,1 milioni di euro principalmente per effetto del risultato di periodo (-3,4 milioni di euro) e della distribuzione di riserve per 7 milioni di euro.

Tra le Passività a medio lungo termine si segnala il decremento delle voci relative alle passività finanziarie per 11,7 milioni di euro per la riclassifica a breve delle rate capitale di competenza del periodo.

Tra le passività correnti (+7 milioni di euro) si segnala in particolare l'**incremento delle passività finanziarie a breve (+8,5 milioni di euro)** e degli altri debiti a breve (+2,5 milioni di euro, di cui +1.256 migliaia di euro per Canoni aeroportuali) parzialmente compensate dalla riduzione dei debiti tributari (-3,4 milioni di euro, principalmente per il versamento dell'**addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri**) e dei debiti commerciali (-1,5 milioni di euro).

Per ulteriori considerazioni sulla Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata si veda anche quanto riportato al paragrafo "Rischio di liquidità" delle note illustrative.

9.3 Analisi dei flussi finanziari

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)		
<i>migliaia di euro</i>	HI 2022	HI 2021
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(3.646)	(13.054)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.208	5.069
- Svalutazioni di asset	5	62
- Utile / perdita da partecipazioni	254	0
- Variazione fondo rischi e oneri	32	186
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(232)	(322)
- Variazione netta del fondo di ripristino	729	(4.629)
- Altre variazioni non monetarie	(73)	(340)
- Oneri finanziari diritti d'uso	64	67
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.446	1.271
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(728)	(3.396)
- Imposte di competenza del periodo	26	36
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(7.222)	723
- (Incremento)/decremento in altri crediti	10.542	(275)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(1.540)	2.365
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(511)	(2.114)
Flusso di cassa delle attività operative	4.355	(14.351)
- Oneri finanziari pagati	(639)	(483)
- Imposte sul reddito pagate	(89)	(12)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	3.627	(14.845)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(471)	(2.449)
- Disinvestimenti in attività materiali	110	29
- Investimenti in attività immateriali	(3.104)	(7.317)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	0	(76)
- Acquisizione netta di società controllate	0	8
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(3.465)	(9.804)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.000)	0
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	39.000	41.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(42.608)	(43.962)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(442)	(417)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(11.050)	(2.878)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(10.888)	(27.528)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	54.147	76.344
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	43.259	48.816

Al 30 giugno 2022 le disponibilità liquide risultò di 43,3 milioni di euro e registrano un calo di 5,6 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 30 giugno 2021 quando era pari a circa 48,8 milioni di euro. Rispetto al 31 dicembre 2021 la disponibilità monetaria si riduce di 10,9 milioni di euro per le variazioni sopra evidenziate.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2022, si evidenziano in particolare:

- Il flusso di cassa generato dalle attività operative per 3,6 milioni di euro;
- investimenti per circa 3,5 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 4 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi per 7 milioni di euro.

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta di seguito l'Indebitamento Finanziario Netto Consolidato (di seguito anche "Posizione Finanziaria Netta Consolidata") al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006 (aggregata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati nel 2021).

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2022	31.12.2021	Var. Ass.	30.06.2021
A. Disponibilità liquide	43.259	54.147	(10.888)	48.816
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	43.259	54.147	(10.888)	48.816
E. Debito finanziario corrente	40.081	41.166	(1.085)	41.065
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.846	11.272	9.574	6.745
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	60.927	52.437	8.489	47.810
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	17.667	(1.710)	19.377	(1.006)
I. Debito finanziario non corrente	82.386	94.037	(11.650)	100.979
J. Strumenti di debito	-	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	6.166	6.350	(184)	7.531
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	88.553	100.387	(11.834)	108.510
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	106.220	98.677	7.543	107.504

Al 30 giugno 2022, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 40,1 milioni di euro a cui si aggiunge la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" che include le quote scadenti entro i prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (19.157 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (689 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (1 milione di euro).

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 82,4 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente dei tre finanziamenti in essere finalizzati alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo ed in previsione della necessità di affrontare un periodo assorbimento di liquidità causata dagli effetti sul capitale circolante conseguenti alla pandemia in corso.

La voce "Debiti commerciali e altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,8 milioni di euro) e degli altri relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (2,4 milioni di euro).

Al 30 giugno 2022 la liquidità del Gruppo è pari a circa 43,3 milioni di euro.

L'**Indebitamento Finanziario Netto Consolidato**, pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2022, risulta pari a **106,2 milioni di euro**, in incremento di 7,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021. Si ricorda che l'**indebitamento finanziario netto consolidato** al 30 giugno 2022 era pari a 107,5 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 30 giugno 2022 il nuovo **rapporto "Debt/Equity"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **1,15** (0,96 al 31 dicembre 2021).

Si riporta inoltre di seguito la composizione dell'**Indebitamento Finanziario Netto Adjusted** (di seguito anche "**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 per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e le **passività finanziarie per diritti d'uso**.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO ADJUSTED ("Bancario")				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2022	31.12.2021	Var. Ass.	30.06.2021
Totale indebitamento finanziario	106.220	98.677	7.543	107.504
(Passività per pagamenti differiti per acquisizioni societarie)	(3.388)	(3.357)	(31)	(4.317)
(Passività per pagamenti a società di leasing)	(4.467)	(4.720)	253	(4.899)
Totale indebitamento finanziario adjusted	98.364	90.600	7.764	98.287

La **Posizione Finanziaria Consolidata "Adjusted"**, pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2022, risulta pari a **98,4 milioni di euro**, in incremento di 7,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

Di conseguenza, al 30 giugno 2022, il **rapporto "Debt/Equity Adjusted"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **1,06** (0,88 al 31 dicembre 2021).

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Toscana Aeroporti, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari, aggiornati per effetto della ipotesi della **domanda di traffico anche per l'anno 2022 e delle azioni sopra descritte**, ha identificato le misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte della Società e del Gruppo delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente.

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2022 ammontano a **circa 3,6 milioni di euro**, di cui 3,1 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 471 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 30.06.22					3.575
A) Immobilizzazioni Immateriali				3.104	
- <i>software</i>				17	
- <i>diritti di concessione</i>				621	
Adeguamento BHS ed opere nastri bagagli	PSA/FLR		292		
Infrast. volo -opere impiantistiche AVL	FLR		189		
Ampliamento infrast di volo e aree strip	FLR		63		
Sistema trattam+accumulo acque1^pioggia	FLR		50		
altri minori	PSA/FLR		27		
- <i>immob. in corso</i>				2.435	
Progettazione nuovo terminal Firenze aree terminal	FLR		1800		
Self service BAG DROP	PSA/FLR		385		
Opere propedeutiche idrauliche (bypass fognario)	PSA		90		
Ampl.terminal fase 1 – servizi progettazione	PSA		69		
altri minori	PSA/FLR		91		
- <i>software in corso:</i>				31	
B) Immobilizzazioni Materiali				471	
- <i>impianti e macchinari</i>				15	
- <i>immob. in corso</i>				432	
FPO Sistema Gestione Parcheggi Pisa	PSA/FLR		432		
- <i>altri beni</i>				24	

Gli investimenti in **Immobilizzazioni immateriali** hanno riguardato immobilizzazioni in corso per 2.435 migliaia di euro, tra cui 1.800 migliaia di euro per la progettazione del nuovo terminal di Firenze e per 385 migliaia di euro nel nuovo sistema self-service di “bag drop” in entrambi gli scali. Fra i diritti di concessione si segnalano gli investimenti per 292 migliaia di euro relativi agli adeguamenti BHS per entrambi gli scali e per 189 migliaia di euro quelli relativi agli impianti AVL dello scalo fiorentino.

Fra le **immobilizzazioni materiali** consuntivate nel primo semestre 2022 per 471 migliaia di euro si segnalano i lavori in corso di adeguamento e rinnovo dell’infrastruttura di networking per 432 migliaia.

11. LE RISORSE UMANE

Nel primo semestre 2022 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 673,8 Full Time Equivalent (FTE), registrando un incremento in termini assoluti di 4,5 FTE (+0,7%), rispetto al medesimo periodo del 2021. Tale variazione risente dell'andamento del traffico gestito dai due aeroporti a seguito della pandemia da Covid-19 e della chiusura temporanea dell'attività operativa dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze nei mesi di febbraio e marzo 2021, per la riqualifica della pista di volo.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 323,3 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 0,2 FTE (-0,05%), rispetto al 2021, mentre Toscana Aeroporti Handling S.r.l., risulta avere un organico di 318,0 FTE in incremento di 3,4 FTE (+1,1%). I dipendenti di TA e TAH hanno usufruito nel primo semestre 2022 della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, si è attestato a 13 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 3.0 FTE (+30%). Jet Fuel ha usufruito nel primo semestre 2022 della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

La controllata TAE ha invariato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 6,2 FTE. Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA.

L'organico medio dei dipendenti di TAC è pari a 13,3 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 1,7 FTE (-11,5%), rispetto al medesimo periodo del 2021.

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

Società	I° Sem. 2022	I° Sem. 2021	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	323,3	323,5	-0,2	-0,05%
Toscana Aeroporti Handling	318,0	314,6	3,4	1,1%
Jet Fuel	13,0	10,0	3,0	30,0%
Toscana Aeroporti Engineering	6,2	6,3	-0,1	-0,3%
Toscana Aeroporti Costruzioni	13,3	15,1	-1,7	-11,5%
Gruppo	673,8	669,4	4,5	0,7%

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

Nonostante la sostanziale conferma degli organici del Gruppo rispetto all'analogo periodo del 2021 (+0,7%) ed il maggior traffico gestito (+593% dei passeggeri), il costo del lavoro si è incrementato per effetto di una maggior presenza del personale per la cresciuta esigenza operativa, (minor utilizzo di ammortizzatori sociali), e la copertura di personale assente causa Covid-19; si ricorda che l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze nei mesi da febbraio a aprile 2021 aveva sospeso temporaneamente la propria operatività per la riqualifica della pista di volo. Il costo del primo semestre 2022 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all'analogo periodo 2021.

12. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2022 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 2022.

Alla data del 30 giugno 2022 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti società collegate e sottoposte a controllo congiunto:

- 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 2021); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 30 giugno 2022 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.

- A. C. Quasarda S.c.a.r.l.

Società consortile costituita nel 2021 da Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. e Cemes S.r.l. per la gestione di una commessa di appalto con l'ANAS relativa a progettazione e costruzione del "new jersey" sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna. La quota di proprietà di TAC è del 72,42% e stante le previsioni dello statuto, TAC e Cemes risultano avere il controllo congiunto della stessa.

Al 30 giugno 2022 il Gruppo TA ha rilevato negli Altri ricavi Servizi di progettazione e fabbricazione per 1.356 migliaia di euro e fra i Costi operativi Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi da A.C.Quasarda pari a 1.289 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 13 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

Di seguito i principali rapporti con le altre società correlate al 30 giugno 2022:

- 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 2022 pari a 74 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per 63,5 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 2022 ulteriori ricavi per circa 7 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 2022 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 243 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze, 22,5 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 2022 pari a 16,5 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi non aviation per 47 migliaia di euro al 30 giugno 2022, 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 2022 ulteriori ricavi per circa 1,5 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- 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 2022 pari a 19 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.

- 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 2022 TA non ha debiti IRES verso la controllante CAI, per effetto del risultato di periodo negativo.

Si precisa, infine, che nei primi sei mesi del 2022 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate.

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 2022 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 7.925 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

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

13.1 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, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I valori economici del primo semestre 2022 rilevano un valore della produzione pari a 584 migliaia di euro (88 migliaia di euro al 30 giugno 2021), in incremento di 560 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2021 principalmente riconducibili al maggior numero di passeggeri transitati nel primo semestre 2022 dall'Aeroporto di Firenze (+707% in termini di passeggeri) e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 126 migliaia di euro (84 migliaia di euro al 30 giugno 2021). In particolare, servizi esterni per la gestione dei parcheggi (23 migliaia di euro), prestazioni professionali per 24 migliaia di euro (fra cui service amministrativo della capogruppo per 16 migliaia di euro); manutenzione impianti per 9 migliaia di euro ed utenze per 10 migliaia di euro.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del primo semestre 2022 è pari a 457 migliaia di euro, in incremento di 368 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2021.

13.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

Toscana Aeroporti Engineering (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 personale proprio, del supporto di:

1. distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 30 giugno 2022 sono pari a n. 10 dipendenti);
2. personale interno al 30 giugno 2022 è pari a n. 7 dipendenti;
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2021, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del primo semestre 2022 hanno riguardato principalmente la redazione del progetto del nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Firenze (e relative opere connesse), la progettazione delle opere propedeutiche – primo stralcio funzionale al previsto ampliamento del terminal dell'aeroporto di Pisa, la progettazione degli interventi di prima fase del programma di miglioramento degli spazi di Aviazione Generale interni all'aerostazione di Pisa, la verifica della progettazione proposta dai sub-concessionari operanti all'interno delle aerostazioni di Pisa e di Firenze, la progettazione di interventi minori land-side.

TAE ha concluso le attività di assistenza al RUP per il collaudo delle opere/impianti afferenti ai BHS di Pisa e di Firenze, nonché delle opere afferenti ai sistemi di raccolta, trattamento, accumulo e gestione delle acque meteoriche di dilavamento del comparto airside dell'aeroporto di Firenze.

Le attività di Direzione Lavori sono proseguite relativamente ai lavori di adeguamento e riqualifica dell'infrastruttura di volo e relative strip dell'aeroporto di Firenze (con particolare riferimento alle attività di Fase 2) e sono state avviate quelle afferenti alle prime attività prodromiche alle opere propedeutiche – primo stralcio funzionale al previsto ampliamento del terminal passeggeri di Pisa.

Al 30 giugno 2022 la società ha 7 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2021, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai soli fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è stato rettificato

per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I ricavi del primo semestre 2022 pari a 1.895 migliaia di euro (756 migliaia al 30 giugno 2021) rappresentano la competenza di periodo dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del primo semestre 2022 sono pari a 1.988 migliaia di euro (889 migliaia di euro al 30 giugno 2021) fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 240 migliaia di euro, i costi esterni per progettazioni pari a 1.333 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 293 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è negativo per 104 migliaia di euro (negativo per 133 migliaia di euro al 30 giugno 2021).

13.3 Jet Fuel Co. S.r.l.

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

Nel corso del primo semestre 2022 sono transitati nel deposito 37.736 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +275% rispetto ai 10.065 metri cubi del primo semestre 2021. La società ha effettuato servizi di into-plane per 37.736 metri cubi di carburante registrando un aumento del 317% rispetto ai 9.042 metri cubi del primo semestre 2021.

Al 30 giugno 2022, 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 2022 di 216 migliaia di euro (49 migliaia di euro al 30 giugno 2022), service staff per 10 migliaia di euro, beni in uso esclusivo spazi per 7 migliaia di euro ed utenze per 5 migliaia di euro.

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

I ricavi principali del primo semestre 2022 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 539 migliaia di euro (143 migliaia di euro al 30 giugno 2021) il servizio di stoccaggio carburante e per 520 migliaia di euro il servizio di *into-plane* (127 migliaia di euro al 31 giugno 2021).

I costi totali del primo semestre 2022 sono pari a 876 migliaia di euro (366 migliaia al 30 giugno 2021). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (389 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (216 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (71 migliaia di euro), prestazioni professionali (70 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (44 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2022 è positivo per 408 migliaia di euro (positivo per 25 migliaia di euro al 30 giugno 2021).

13.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.

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

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

I ricavi principali del primo semestre 2022 riguardano per 9.350 migliaia di euro i servizi di handling (2.336 migliaia di euro nel primo semestre 2021) e per 309 migliaia di euro altri ricavi e proventi legati sostanzialmente all'addebito a TA dei servizi operativi richiesti (490 migliaia di euro nel primo semestre 2021).

I costi principali del primo semestre 2022 sono rappresentati dal costo del personale per 7,3 milioni di euro (3 milioni di euro al 30 giugno 2021) e dal costo per servizi esterni per 3,1 milioni di euro (1,7 milioni di euro al 30 giugno 2021).

Di conseguenza, il MOL registra un valore negativo per 911 migliaia di euro (negativo per 1.957 migliaia di euro al 30 giugno 2022).

13.5 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 2019) 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.

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

I ricavi principali del primo semestre 2022 riguardano per 2.651 migliaia di euro l'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo (8.861 migliaia di euro al 30 giugno 2021).

I costi totali del primo semestre 2022 sono pari a 3.391 migliaia di euro (8.024 al 30 giugno 2021). I costi principali sono rappresentati dai materiali di consumo (198 migliaia di euro); il costo del personale (487 migliaia di euro) ed i costi per servizi per 2.662 migliaia di euro. Fra questi ultimi si segnala, in particolare, costi per noleggi macchinari ed attrezzature per 157 migliaia di euro; lavorazioni c/terzi per 786 migliaia di euro; spese consortili A.C. Quasarda per 1.289 migliaia di euro; personale distaccato per 85 migliaia di euro e prestazioni professionali per 144 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2022 è negativo per 740 migliaia di euro (positivo per 836 migliaia di euro al 30 giugno 2021).

14. 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 ED AL CONFLITTO RUSSIA-UCRAINA

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 l'epidemia Covid-19, stanno continuando a determinare una significativa riduzione della domanda di trasporto aereo. Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, anche alla luce del conflitto tra Ucraina e Russia acceso a fine febbraio 2022 e delle sanzioni economiche introdotte contro Mosca, non si può escludere che tale contesto comporti il permanere di impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo. Tale conflitto, inoltre, combinato con i picchi di domanda post-lockdown da pandemia e con le discontinuità delle catene di approvvigionamento mondiali hanno comportato l'aumento dei prezzi delle materie prime con rilevanti impatti sia sui costi per l'acquisto dell'energia e sia sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Il Gruppo continua a monitorare tali aspetti al fine di adottare le opportune iniziative per limitare gli impatti sul proprio business.

Sebbene nel primo semestre 2022 non ha avuto effetti significativi sul traffico gestito dal Gruppo, una durata prolungata del suddetto conflitto e l'eventuale estensione dello stesso ad altre aree geografiche, potrebbero portare ad un calo della domanda internazionale e dei flussi turistici anche nei mercati non adiacenti alla Russia/Ucraina. L'impatto in termini di riduzione di ricavi e sulla marginalità del primo semestre 2022 non sono stati significativi. Ad oggi, inoltre, per le compagnie aeree, il costo del carburante in crescita e il reindirizzamento delle rotte per evitare il sorvolo dello spazio aereo russo per raggiungere l'Asia, comportano una crescita dei costi che potrebbe tradursi in un incremento del costo dei biglietti per i passeggeri.

Con riferimento, invece, alla pandemia da 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 comunque presente che sono diversi i Paesi in Europa e nel mondo che stanno attuando un allentamento delle misure di restrizione per combattere la pandemia. Inoltre, autorevoli studi di settore testimoniano 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. Si evidenzia infatti come i dati del traffico del primo semestre 2022 continuano a confermare la progressiva ripresa rispetto ai valori pre-Covid 19.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai paragrafi “Rischio liquidità” ed “Aggiornamento circa gli impatti derivanti dall’epidemia Covid-19 e dal conflitto Russia-Ucraina ” 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: ad oggi si ritiene che detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo. Si precisa inoltre che 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

La crescente pervasività ed efficacia degli attacchi cyber a livello globale, unite al maggior ricorso al lavoro da remoto richiesto dalla pandemia Covid-19, possono aumentare il rischio di intrusione illecita nei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali. Toscana Aeroporti pone grande attenzione alla protezione del proprio sistema informativo aziendale e delle proprie infrastrutture da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi, la potenziale perdita di dati sensibili e/o confidenziali nonché danni reputazionali.

Tra i principali presidi di protezione contro i rischi informatici, si segnalano periodiche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi condotti secondo le *best practice* di settore, nonché le conseguenti attività di *remediation* degli eventuali rischi rilevati, così come le attività di continuo aggiornamento dei sistemi informativi legate alle segnalazioni periodiche degli enti preposti e dei *vendor* delle soluzioni tecnologiche.

- 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 2018 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.

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

Nel primo semestre 2022 i ricavi generati dall’attività di **handling sono pari al 21,7% sul totale dei ricavi (23,3% 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

¹ Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

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 **traghetare 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 della presente Relazione Finanziaria Semestrale, sia per l'Aeroporto di Pisa che per l'Aeroporto di Firenze, sono state concluse **positivamente le Consultazioni con gli utenti aeroportuali secondo l'istruttoria stabilita dai modelli tariffari per il periodo 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**.

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 LEGATI A RITARDI NELLA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI

Il Gruppo Toscana Aeroporti potrebbe incontrare difficoltà nell'attuare nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi approvato da ENAC a causa di eventi imprevedibili o comunque difficilmente preventivabili. Eventi esterni come, ad esempio, **ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, anche dovuti all'evoluzione della pandemia da Covid-19, contenziosi, ricorsi possono generare maggiori spese per investimenti, necessità di maggiori risorse finanziarie nonché effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e, conseguentemente, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo**. I Piani degli Interventi degli aeroporti di Firenze e Pisa sono stati predisposti sulla base degli interventi pianificati nei Master Plan secondo un **criterio di modularità correlato all'andamento del traffico aereo**. L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha portato alla ridefinizione delle tempistiche di realizzazione dei principali investimenti a supporto della capacità infrastrutturale, tra cui la realizzazione della nuova pista dell'Aeroporto di Firenze, e, più in generale, ad una rimodulazione temporale dello sviluppo infrastrutturale dei Masterplan dei due aeroporti al fine di poter rispondere

adeguatamente alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione dell'investimento e la sostenibilità finanziaria.

- 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.

Nei primi sei mesi del 2022 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **2,8 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **+593%** nella componente passeggeri, del **+235%** nella componente movimenti, del **+315%** 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 2021. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del **64,6%**. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al **49,6%** mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al **8,1%** e **6,9%**.

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.

- 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 della normativa ambientale; tuttavia, essendo il rischio di responsabilità ambientale insito nell'attività del Gruppo non si può escludere che in futuro nuove normative non comportino ulteriori adempimenti da parte del Gruppo. A tal riguardo, si precisa che il Gruppo si è dotato 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.

- RISCHIO INTERRUZIONE ATTIVITA' OPERATIVA

Le interruzioni di attività e servizi possono essere causate da eventi di varia natura e durata più o meno prolungata determinando impatti sull'operatività degli scali gestiti da Toscana Aeroporti e sull'andamento economico-finanziario del Gruppo.

In particolare, interruzioni delle attività operative generate da eventi straordinari (es. guerre, pandemie, eruzioni vulcaniche) di lunga durata, tali da causare duraturi effetti negativi sulla domanda di trasporto aereo, possono generare impatti critici al business. Si segnala che, sebbene tale circostanza non si sia verificata in passato, essendo l'aeroporto di Pisa una struttura militare aperta al traffico civile, in caso di eventi bellici o eventi straordinari di particolare rilevanza, l'operatività civile potrebbe essere soggetta a limitazioni significative o sospesa.

Le attività del Gruppo possono, inoltre, essere soggette a interruzioni totali o parziali anche a seguito di scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, degli addetti ai servizi di controllo del traffico aereo o delle società terze operanti nei due scali, del

fallimento o difficoltà operative di fornitori unici o comunque di difficile sostituzione nonché a seguito di eventi naturali, atmosferici e/o meteorologici.

Al fine di mitigare i potenziali danni causati da interruzioni collegate a scioperi e alle rimostranze del personale, la società opera un continuo dialogo con le OOSLL.

Inoltre, in questo anno di ripartenza “post-Covid”, nel quale si è assistito a qualche disagio nei settori dei trasporti legati all’alto traffico di passeggeri ed alla diminuzione di manodopera (in particolare in alcuni paesi europei senza duratori ammortizzatori sociali), il Gruppo ha ripristinato in servizio tutto il personale operativo, chiudendo la cassa integrazione; ha inoltre avviato e concluso nuove selezioni per ingressi di personale stagionale, non solo prima della apertura della stagione “summer” ma anche successivamente, con l’intento di raggiungere e garantire i massimi livelli di servizio.

- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

15. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2022

Principali novità operative dell’Aeroporto di Firenze

- **Vueling**: a partire da luglio tornano operativi i collegamenti stagionali Copenaghen (3 frequenze settimanali), Mykonos e Santorini (2 frequenze settimanali). Il collegamento per Madrid incrementa fino a 10 frequenze settimanali completando così il prodotto del gruppo IAG con Iberia che si attesta sulla destinazione con 3 frequenze settimanali (2 voli giornalieri in totale). Il vettore incrementa inoltre le frequenze settimanali sulle rotte già operate.
- **Binter Air**: la compagnia aerea delle isole canarie opera a partire da luglio un volo settimanale per Gran Canaria che proseguirà anche nella stagione invernale.
- **ITA Airways**: opera da luglio 2 voli giornalieri verso Roma Fiumicino.
- **Austrian Airlines**: il vettore austriaco ha annunciato il proseguimento nella stagione invernale del volo per Vienna, fino ad oggi stagionale, con 4 frequenze settimanali.

Principali novità operative dell’Aeroporto di Pisa

- **easyJet**: dal 1° luglio torna operativo il collegamento verso Londra Luton.
- **Ryanair**: già aperto alle vendite il nuovo collegamento verso Stoccolma Arlanda operativo dalla prossima stagione invernale (1° novembre 2022) con 2 frequenze settimanali.

16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Per il 2022 si prevede un livello di traffico in ripresa rispetto al 2020 e 2021 confermato anche dai dati consuntivi del primo semestre 2022, anche se ancora non paragonabile ai livelli pre-Covid del 2019, con un conseguente possibile perdurare di un impatto negativo sui risultati economico finanziari del 2022, seppur in misura ridotta rispetto al 2020 e 2021.

Nei primi otto mesi del 2022 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di 4.428.997 passeggeri in crescita del +243% rispetto allo stesso periodo del 2021 ma ancora sotto ai livelli pre-pandemia 2019 del -20,7%.

Si evidenzia comunque che la **graduale ripresa dell’operatività in corso, agevolata dall’avanzamento della** campagna vaccinale, è accompagnata dalle tensioni internazionali conseguenza del conflitto tuttora in corso fra Russia ed Ucraina e

dall'incremento dei prezzi dovuto al rincaro delle fonti energetiche (gas, energia elettrica, petrolio).

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 30.06.2022

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	IH 2022	Di cui Parti Correlate	IH 2021 (*)	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		41.400	487	11.925	320
Altri ricavi		2.186	116	471	55
Ricavi per servizi di costruzione		3.056		7.184	
TOTALE RICAVI (A)	7.1	46.642	603	19.579	375
ALTRI PROVENTI (B)	7.2	-79		670	
COSTI	7.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	7.3.1	474		142	
Costi del personale	7.3.2	18.075		11.577	
Costi per servizi	7.3.3	17.915	1.289	9.339	0
Oneri diversi di gestione	7.3.4	763		700	
Canoni aeroportuali	7.3.5	2.401		429	
Totale costi operativi		39.627	1.289	22.187	0
Costi per servizi di costruzione	7.3.6	2.481		6.381	
TOTALE COSTI (C)		42.108	1.289	28.568	0
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		4.455	-686	-8.318	375
Ammortamenti e svalutazioni	7.3.7	5.214		5.132	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	7.3.8	1.703		1.045	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	7.4	121		656	
RISULTATO OPERATIVO		-2.584	-686	-15.152	375
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	7.5	3		3	
Oneri finanziari	7.6	-1.513		-1.341	
Utile (perdita) da partecipazioni	7.7	-254		76	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-1.764	0	-1.263	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		-4.348	-686	-16.414	375
Imposte di periodo	7.8	702	50	3.360	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		-3.646	-636	-13.054	375
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	7.9	240		-266	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO		-3.406	-636	-13.320	375
Utile (perdita) per azione (€)	7.10	(0,183)		(0,716)	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		(0,183)		(0,716)	

(*) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio Consolidato, la presentazione della voce "Altri proventi" è stata modificata rispetto al IH 2021. Tale modifica è ritenuta dalla Società non significativa.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	IH 2022	IH 2021
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		-3.646	-13.054
<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	8.14	542	199
<i>fiscale (B)</i>		542	199
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		-3.105	-12.855
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	8.14	214	-285
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO		-2.891	-13.141

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

ATTIVO	Note	30.06.2022	31.12.2021
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	8.1	189.057	189.119
Immobili, impianti e macchinari	8.2	27.807	29.022
Diritti d'uso	8.3	4.309	4.583
Partecipazioni in altre imprese	8.4	2.945	2.953
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	8.5	385	632
Altre attività finanziarie	8.6	3.209	3.211
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	8.7	106	162
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>106</i>	<i>162</i>
Attività fiscali differite	8.8	13.633	13.076
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		241.450	242.757
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	8.9	23.511	16.233
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>376</i>	<i>490</i>
Attività fiscali per imposte correnti	8.10	710	637
Altri crediti tributari	8.11	1.102	2.342
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	8.12	6.620	15.919
Cassa e mezzi equivalenti	8.13	43.259	54.147
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		75.202	89.278
TOTALE ATTIVO		316.653	332.035
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	30.06.2022	31.12.2021
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		66.788	79.833
Riserva rettifiche IAS		-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo		718	-586
Utile (perdita) di periodo del Gruppo		-3.406	-5.256
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		91.581	101.472
Patrimonio Netto di Terzi		939	1.153
TOTALE PATRIMONIO NETTO	8.14	92.520	102.624
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	8.15	2.245	2.213
Fondi di ripristino e sostituzione	8.16	17.254	16.987
Fondi benefici ai dipendenti	8.17	4.407	5.278
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	8.18	82.386	94.037
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	8.19	3.778	3.993
Altri debiti esigibili oltre l'anno	8.20	2.944	2.778
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		113.014	125.285
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	8.18	59.238	50.711
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	8.19	689	727
Passività fiscali per imposte correnti	8.21	42	32
Altri debiti tributari	8.22	6.488	9.928
Debiti Commerciali	8.23	29.041	30.580
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>239</i>	<i>0</i>
Debiti verso Istituti previdenziali	8.24	1.918	1.596
Altri debiti esigibili entro l'anno	8.25	10.896	8.404
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	8.16	2.808	2.147
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		111.119	104.126
TOTALE PASSIVITA'		224.133	229.411
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		316.653	332.035

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2022 (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	HI 2022	HI 2021
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(3.646)	(13.054)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.208	5.069
- Svalutazioni di asset	5	62
- Utile / perdita da partecipazioni	254	0
- Variazione fondo rischi e oneri	32	186
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(232)	(322)
- Variazione netta del fondo di ripristino	729	(4.629)
- Altre variazioni non monetarie	(73)	(340)
- Oneri finanziari diritti d'uso	64	67
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.446	1.271
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(728)	(3.396)
- Imposte di competenza del periodo	26	36
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(7.222)	723
- (Incremento)/decremento in altri crediti	10.542	(275)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(1.540)	2.365
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(511)	(2.114)
Flusso di cassa delle attività operative	4.355	(14.351)
- Oneri finanziari pagati	(639)	(483)
- Imposte sul reddito pagate	(89)	(12)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	3.627	(14.845)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(471)	(2.449)
- Disinvestimenti in attività materiali	110	29
- Investimenti in attività immateriali	(3.104)	(7.317)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	0	(76)
- Acquisizione netta di società controllate	0	8
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(3.465)	(9.804)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.000)	0
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	39.000	41.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(42.608)	(43.962)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(442)	(417)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(11.050)	(2.878)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(10.888)	(27.528)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	54.147	76.344
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	43.259	48.816

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 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 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
PN al 31 dicembre 2021	30.710	18.941	5.369	30.938	24.585	(3.229)	(5.842)	101.472	1.153	102.624
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	(3.406)	(3.406)	(240)	(3.646)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	516	516	26	542
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(2.891)	(2.891)	(214)	(3.105)
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(6.045)	-	-	6.045	-	-	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	0	-	(7.000)	0	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	(13.045)	-	0	6.045	(7.000)	0	(7.000)
PN al 30 giugno 2022	30.710	18.941	5.369	17.893	24.585	(3.229)	(2.688)	91.581	939	92.520

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2022

PREMESSA

Il Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche “Gruppo” o “Gruppo TA”) è formato dalla capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche la “Capogruppo” o “TA”), società per azioni con sede legale in Firenze, via del Termine n. 11, ed iscritta presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze, e dalla sue controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggio Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e 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 2022 la struttura del Gruppo TA è quella allegata alla Relazione sulla Gestione e si intende qui richiamata.

Per completezza si evidenzia che nel primo semestre 2022 è stata ceduta la partecipazione della collegata Immobili AOU Careggi S.p.a..

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 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 2021, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo “Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2022”.

Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, predisposto in base agli IFRS.

Gli Amministratori hanno inoltre valutato l'applicabilità del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio, concludendo che tale presupposto è adeguato in quanto non sussistono dubbi sulla continuità aziendale.

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 2021.

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.

Aggiornamento circa gli impatti derivanti dall'epidemia "Covid-19" e del conflitto Russia-Ucraina

Il primo semestre 2022 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).

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel primo semestre 2022 un totale di 2,8 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +592,6% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +407,7% rispetto al medesimo periodo 2021. Rispetto al periodo pre-Covid 19 Toscana Aeroporti ha registrato un calo del traffico passeggeri del -25,9% evidenziando un trend in costante recupero (gennaio -58,4%; febbraio -41,8%, marzo -31,7%, aprile -21,9%, maggio -14,8% e giugno -10,3%).

Per effetto della progressiva ripresa di traffico, gli impatti negati sui risultati dell'esercizio consuntivati nel primo semestre del 2020 e del 2021 sono stati ridotti, determinando nel primo semestre 2022 una perdita del Gruppo pari circa 3,4 milioni di euro (contro i 13,3 milioni di euro consuntivati nel primo semestre 2021), portando inoltre anche un beneficio nell'andamento del flusso di cassa dell'attività operativa, sul quale ha inciso anche l'incasso dei contributi governativi per 9,2 milioni di euro.

Il Gruppo ha inoltre mantenuto anche nel corso del primo semestre 2022 le contromisure necessarie per adeguare i costi ai livelli attuali di traffico, proseguendo, fino a quando necessario, il ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni, il cui utilizzo si è tuttavia concluso nella stagione estiva.

E' inoltre proseguito il monitoraggio e contenimento dei costi per servizi con riferimento le fattispecie non strategiche.

Si evidenzia inoltre che a causa del conflitto russo-ucraino dal 27 febbraio 2022 l'Italia, come altri paesi europei, ha chiuso lo spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare lo spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza, ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi, tra cui l'Italia. L'impatto in termini di riduzione di ricavi e sulla marginalità non sono stati significativi. Non si registrano al momento ulteriori conseguenze dal lato compagnie aeree legate al rincaro del costo del carburante né dal lato passeggeri in termini di riempimento dei voli.

Sulla base delle previsioni effettuate, così come desumibili dal piano industriale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 9 marzo 2022 e ritenute tutt'ora valide, la direzione ha stimato un livello di traffico atteso per l'esercizio 2022 in

continua ripresa rispetto a quello consuntivato nel 2020 e nel 2021, così come confermato dall'andamento consuntivato nel primo semestre 2022, anche se ancora significativamente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19"; tale trend di crescita consentirà di recuperare marginalità che, accompagnata alla liquidità in essere, agli affidamenti a revoca disponibili e alle misure di contenimento dei costi coerenti rispetto ai volumi da gestire, 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 1° gennaio 2022

Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti di portata ristretta ai principi IFRS 3, IAS 16, IAS 37 ed alcune revisioni annuali all'IFRS 1, IFRS 9, IAS 41 e IFRS 16. Nel mese di marzo 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 16 che spostano dal 30 giugno 2021 al 30 giugno 2022 la data ultima per poter usufruire di un espediente pratico per la valutazione dei contratti di leasing, nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il locatario può scegliere di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene riconosciuto un pagamento inferiore.

Dall'applicazione dei nuovi emendamenti non sono sorti impatti significativi né nei valori, né nell'informativa di bilancio.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS omologati dall'unione europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal gruppo al 30 giugno 2022

Nel mese di maggio 2017 lo IASB ha emesso il nuovo principio IFRS 17 "Contratti di assicurazione". Il nuovo principio, che sostituirà l'IFRS, si applica a partire dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata solo per le entità che applicano l'IFRS 9 "Strumenti finanziari" e l'IFRS 15 "Ricavi provenienti da contratti con i clienti".

Nel mese di febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti di portata ristretta ai principi IAS 1, Practice Statement 2 e allo IAS 8. Le modifiche 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. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

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

- Nel mese di gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 che chiariscono che la definizione di "corrente" o "non corrente" di una passività è in funzione del diritto in essere alla data del bilancio. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2024.
- Nel mese di maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio IAS 12 - Imposte differite relative ad attività e passività scaturenti da una singola operazione. Le modifiche richiedono alle società di riconoscere imposte differite in caso di rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che dà luogo a differenze temporanee deducibili e imponibili di uguale ammontare. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2023.

- Nel mese di dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 - Comparative Information". L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17. L'emendamento è volto ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività di contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per i lettori di bilancio. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, unitamente all'applicazione del principio IFRS 17. Il Gruppo adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quando questi saranno omologati dall'Unione Europea.

PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

1. Rischio di credito

Gli effetti della crisi 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 mitigato 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).

La Capogruppo ha 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 2022, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per 106,2 milioni di euro (98,7 milioni al 31 dicembre 2021). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 17,7 milioni di euro (positiva di 1.710 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) ed una PFN non corrente negativa pari a 88,6 milioni di euro (100,4 milioni di euro al 31 dicembre 2021). L'**indebitamento non corrente include** principalmente il finanziamento concesso alla Capogruppo da Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo con scadenza 2027) ed il finanziamento SACE (con scadenza 2026) sottoscritto **nell'ottobre 2020**.

Il contratto di finanziamento dalla Capogruppo con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo prevede **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 31 dicembre di ogni esercizio.

Si ricorda che al suddetto finanziamento 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 2021 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 tre finanziamenti a medio lungo termine da nominali 1.200 migliaia di euro erogati dal gruppo Banco Popolare di Milano nel 2017, nel 2018 e nel 2021 **alla controllata Jet Fuel per sostenere l'acquisto di otto 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 2022 è pari a circa 10,7 milioni di euro.

Con specifico riferimento agli effetti dalla diffusione del Coronavirus, potendo contare sulla **graduale ripresa dell'operatività dei due aeroporti**, è ragionevole ipotizzare, che, seppure anche i prossimi mesi possano risentire delle gli effetti della pandemia, questo fenomeno risulti comunque ridotto rispetto a quanto consuntivato nel 2020 e nel 2021 a seguito del **manifestarsi dell'emergenza sanitaria, stimando che nell'anno 2022 il flusso di cassa netto** generato dalle attività operative possa tornare positivo, beneficiando, nelle situazioni necessarie, delle contromisure attuate dalla Direzione di TA e volte ad adeguare la struttura dei costi **alla ridotta domanda di traffico (ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni e interventi sui contratti di servizi non strategici, ecc.)**.

Avendo valutato la struttura della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo e sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha stimato un livello di traffico atteso per **l'esercizio 2022 in continua ripresa rispetto a quello consuntivato nel 2020 e nel 2021** anche se ancora significativamente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19"; tale trend di crescita comporterà un recupero di marginalità che, accompagnato alla liquidità in essere, agli affidamenti a revoca disponibili e alle misure di contenimento dei costi coerenti rispetto ai volumi da gestire, 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**.

Come riportato **nell'ambito delle note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2021**, si ricorda che, la direzione ha effettuato **analisi di sensitività, ipotizzando un'ulteriore**

riduzione dei flussi di cassa in entrata rispetto allo scenario base, rappresentato dalle previsioni economico finanziarie contenute nel piano industriale approvato in data 9 marzo 2022 dal Consiglio di Amministrazione di TA, **le cui previsioni sono ritenute tutt'ora valide. In tale contesto, considerata l'aspettativa anche per il 2022 di un livello di traffico e dei ricavi ancora inferiore rispetto ai livelli "ante Covid-19", la Capogruppo TA ed il Gruppo andranno ragionevolmente incontro ad un livello di marginalità tale da comportare anche nell'esercizio 2022 il mancato rispetto dei parametri finanziari previsti dal contratto di finanziamento sottoscritto con BISS – Gruppo Intesa Sanpaolo in scadenza nel 2027 e debito residuo al 30 giugno 2022 pari a 15,8 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).**

Anche in questo caso, la Capogruppo TA ed il Gruppo, come già avvenuto nel corso **dell'esercizio 2021, avvieranno tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati al fine di ottenere specifico waiver sulla misurazione dei parametri finanziari al 31 dicembre 2022.** 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 2022, TA 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 2022 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 consolidata pari al 30 giugno 2022 a 106,2 milioni di euro ed il **quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2022 a 1,15 (0,96 al 31 dicembre 2021), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.**

Sulla base della Posizione Finanziaria Netta consolidata al 30 giugno 2022, **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 +/-1.412 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 +348 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 -325 migliaia di euro.

Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

4. Rischio di cambio

Il Gruppo TA non è soggetto al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. **Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo TA non consente di identificare settori di impresa propriamente**

riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere **identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi** per i quali, per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker".

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>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	33.736	7.159	7.711	5.032	2.060	875	43.507	13.066
<i>di cui Pisa</i>	19.030	4.868	2.997	2.637	1.093	643	23.121	8.149
<i>di cui Firenze</i>	14.706	2.291	4.714	2.395	967	232	20.386	4.917
Ricavi per serv. costruz.	2.645	7.165	411	2	0	16	3.056	7.184
<i>di cui Pisa</i>	416	2.126	20	2	0	0	436	2.129
<i>di cui Firenze</i>	2.229	5.039	391	0	0	16	2.620	5.055
Totale Ricavi di settore	36.381	14.324	8.122	5.034	2.060	892	46.563	20.250
Costi operativi (*)	26.588	13.719	2.518	1.479	10.522	6.989	39.627	22.187
<i>di cui Pisa</i>	15.568	8.368	1.277	797	5.481	3.119	22.326	12.284
<i>di cui Firenze</i>	11.020	5.351	1.241	682	5.040	3.870	17.302	9.903
Costi per serv. costruz.	586	6.362	0	2	1.895	16	2.481	6.380
<i>di cui Pisa</i>	56	2.025	0	2	92	0	148	2.027
<i>di cui Firenze</i>	529	4.338	0	0	1.803	16	2.333	4.354
Ammort.ti e accanton.ti	3.665	3.665	719	702	2.654	2.466	7.038	6.834
<i>di cui Pisa</i>	1.935	1.867	455	444	1.511	1.751	3.900	4.063
<i>di cui Firenze</i>	1.730	1.798	264	258	1.144	715	3.138	2.770
Risultato operativo	5.542	-9.423	4.886	2.851	-13.011	-8.579	-2.584	-15.152
<i>di cui Pisa</i>	1.887	-5.265	1.286	1.396	-5.991	-4.227	-2.818	-8.097
<i>di cui Firenze</i>	3.655	-4.157	3.600	1.455	-7.020	-4.352	234	-7.055
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-1.764	-1.263	-1.764	-1.263
Ris. ante imposte	5.542	-9.423	4.886	2.851	-14.776	-9.842	-4.348	-16.414
Imposte di esercizio	0	0	0	0	702	3.360	702	3.360
Ris. netto di esercizio	5.542	-9.423	4.886	2.851	-14.074	-6.481	-3.646	-13.054
Perdita (utile) di Terzi	-172	32	0	0	412	-297	240	-266
Ris. netto di Gruppo	5.370	-9.391	4.886	2.851	-13.662	-6.779	-3.406	-13.320
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
Attività correnti	25.347	16.909	6.608	6.441	43.248	65.928	75.202	89.278
Attività non correnti	155.340	152.185	37.792	40.535	48.318	50.037	241.450	242.757
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>	<u>30/06/2022</u>	<u>30/06/2021</u>
Investimenti	2.690	9.598	843	60	41	107	3.575	9.765

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 2.401 migliaia nel primo semestre 2022 (€ 429 migliaia nel primo semestre 2021).

Informazioni in merito ai principali clienti della Capogruppo TA

Nel primo semestre 2022 TA ha registrato circa 2.807 mila passeggeri, in un sistema dove complessivamente operano 26 vettori di linea. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 64,6%.

In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 49,6% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 8,1% (Vueling) e 6,9% (Air France).

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2022: CONTO ECONOMICO

7.1 VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2022 ammontano a 46,6 milioni di euro (19,6 milioni di euro al 30 giugno 2021) con una variazione negativa di 27,1 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	34.275	7.354	26.921	366,1%
Ricavi non aviation	12.399	5.520	6.879	124,6%
Oneri Sviluppo network	-5.274	-948	-4.325	456,0%
Totale ricavi operativi	41.400	11.925	29.475	247,2%
Altri ricavi	2.186	471	1.715	364,2%
Ricavi per servizi di costruzione	3.056	7.184	-4.127	-57,5%
TOTALE RICAVI (A)	46.642	19.579	27.062	138,2%

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

7.1.1 Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi "Aviation" al 30 giugno 2022 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2021:

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	10.534	1.423	9.111	640,3%
Diritti approdo/partenza	6.298	1.430	4.868	340,6%
Diritti sosta	532	775	-243	-31,3%
Diritti assistenza PRM	1.748	245	1.502	612,2%
Diritti cargo	166	166	0	-0,1%
Corrispettivi sicurezza passeggero	2.860	419	2.440	581,8%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	1.117	142	975	686,3%
Handling	10.143	2.502	7.641	305,4%
Infrastrutture centralizzate	878	252	626	248,7%
TOTALE RICAVI AVIATION	34.275	7.354	26.921	366,1%

7.1.2 Ricavi Non Aviation

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2022 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2021.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	2.144	408	1.736	425,9%
Food	1.291	405	886	219,1%
Retail	2.784	1.339	1.445	107,9%
Pubblicità	749	777	-27	-3,5%
Real Estate	911	937	-25	-2,7%
Autonoleggi	2.315	1.093	1.223	111,9%
Altre subconcessioni	822	400	422	105,5%
Sale Vip	976	6	970	16824,7%
Biglietteria aerea	191	29	162	561,0%
Agenzia cargo	215	128	88	68,5%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	12.399	5.520	6.879	124,6%

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 2022 ammontano a 5.274 migliaia di euro in aumento di 4.325 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2021 quando erano pari a 948 migliaia di euro.

Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti gli altri ricavi registrati nei primi sei mesi del 2022 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2021.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
ALTRI RICAVI				
Servizi di progettazione e fabbricazione	1.356	0	1.356	n.s.
Addebiti utenze ed altri	704	292	412	140,9%
Services e consulenze	67	39	28	71,4%
Minori	58	139	-81	-58,0%
TOTALE ALTRI RICAVI	2.186	471	1.715	364,2%

Il dato progressivo al 30 giugno 2022 degli "Altri ricavi" è pari a 2.186 migliaia di euro, in aumento rispetto al primo semestre 2021 quando erano pari a 471 migliaia di euro. La differenza di 1.715 migliaia di euro deriva sostanzialmente **dall'attività di progettazione e**

fabbricazione relativa ad un contratto sottoscritto dalla controllata TAC con ANAS (1.356 migliaia di euro, zero al 30 giugno 2021) e dal maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+412 migliaia di euro).

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione al 30 giugno 2022 ammontano a circa 3,1 milioni di euro (7,2 milioni di euro al 30 giugno 2021) con una variazione negativa di 4.127 migliaia di euro. I minori ricavi consuntivati derivano dalla diversa evoluzione degli investimenti rispetto al primo semestre 2021.

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 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	8.748	4.940	3.808	77,1%
Ricavi "over time"	37.894	14.639	23.255	158,8%
Ricavi "point in time"	-	-	-	n.s.
TOTALE RICAVI	46.642	19.579	27.062	138,2%

(*) 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 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
Fisso	1.158	1.044	114	10,9%
Variabile che dipende da un indice o tasso	7.193	3.428	3.765	109,8%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	396	468	-71	-15,3%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	8.748	4.940	3.808	77,1%

7.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri proventi" del primo semestre 2022 ed in quelli dell'analogo periodo del 2021:

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Contributi	-340	154	-493	-320,8%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	50	177	-127	-71,7%
Indennizzi e Rimborsi	138	-	138	n.s.
Proventi per valore di subentro	73	340	-267	-78,5%
TOTALE ALTRI PROVENTI	-79	670	-749	-111,8%

La differenza dei Contributi deriva sostanzialmente dallo storno di una parte dei contributi pubblici iscritti come provento nell'esercizio precedente per 340 migliaia di euro (dovuti all'adeguamento della stima) e da minori ricavi derivanti dal valore di subentro per 267 migliaia di euro.

Il Provento per valore di subentro pari a circa 73 migliaia di euro 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.

7.3 COSTI

Complessivamente i Costi consolidati al 30 giugno 2022 ammontano a 42,1 milioni di euro (28,6 milioni di euro al 30 giugno 2021) con una variazione positiva di 13,5 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	474	142	332	233,5%
Costi del personale	18.075	11.577	6.497	56,1%
Costi per servizi	17.915	9.339	8.576	91,8%
Oneri diversi di gestione	763	700	63	9,0%
Canoni aeroportuali	2.401	429	1.972	459,6%
Totale costi operativi	39.627	22.187	17.440	78,6%
Costi per servizi di costruzione	2.481	6.381	-3.900	-61,1%
TOTALE COSTI (C)	42.108	28.568	13.540	47,4%

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

7.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano al 30 giugno 2022 a 474 migliaia di euro (142 migliaia di euro al 30 giugno 2021). L'aumento di 332 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2021 (+233%) è principalmente dovuto a maggiori consumi di carburanti per mezzi di rampa e di vestiario per effetto dell'incremento delle attività operative gestite nel semestre (+235% di movimenti aerei nei due scali).

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	14	6	8	131,3%
Carburanti, lubrificanti	308	112	196	174,4%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	30	6	24	370,5%
Vestiario	93	11	82	746,1%
Mat. per servizi operativi	28	6	21	349,0%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	474	142	332	233,5%

7.3.2 Costi del personale

Il costo del Personale, pari 18,1 milioni di euro al 30 giugno 2022, ha registrato un incremento rispetto al 30 giugno 2021 di 6,5 milioni di euro. Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	17.931	11.432	6.499	56,9%
<i>di cui:</i>				
Stipendi	10.158	6.193	3.964	64,0%
Salari	2.703	1.633	1.070	65,5%
Oneri sociali	3.995	2.600	1.394	53,6%
TFR	1.076	1.005	71	7,1%
altri costi lavoro	144	146	-2	-1,4%
<i>di cui:</i>				
Contributi cral	4	4	-1	-12,1%
Benefits al personale	130	141	-11	-8,0%
Somministrato e varie	10	0	10	4576,1%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	18.075	11.577	6.497	56,1%

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) relativo al primo semestre 2022 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2021:

tabella FTE	I° Sem. 2022	I° Sem. 2021	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	323,3	323,5	-0,2	0,0%
Toscana Aeroporti Handling	318,0	314,6	3,4	1,1%
Jet Fuel	13,0	10,0	3,0	30,0%
TAE	6,2	6,3	0,0	-0,3%
TAC	13,3	15,1	-1,7	-11,5%
Gruppo	673,8	669,4	4,5	0,7%

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

7.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi dei due semestri 2022 e 2021 in esame sono così composti.

1 Nei FTE n.2 unità a tempo parziale sono considerate n.1 unità a tempo pieno.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	67	74	-7	-9,9%
Spese istituzionali	1.075	769	306	39,8%
Altri servizi	2.537	1.521	1.016	66,8%
Servizi per il personale	658	367	292	79,5%
Servizi di manutenzione	3.052	2.366	686	29,0%
Utenze	3.070	1.409	1.660	117,8%
Servizi operativi	7.456	2.832	4.624	163,3%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	17.915	9.339	8.576	91,8%

I “*servizi commerciali*” per 67 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (74 migliaia di euro al 30 giugno 2021) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	67	74	-7	-9,9%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	14	0	14	
Gestione impianti pubblicità	13	16	-3	-17,4%
Promozioni retail	10	28	-18	-64,5%
Servizio dry cleaning	30	30	0	n.s.

Le “*spese istituzionali*” per 1.075 migliaia di euro (769 migliaia di euro al 30 giugno 2021) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.075	769	306	39,8%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	795	534	261	48,8%
Emolumenti sindaci	147	165	-17	-10,6%
Viaggi trasferte amm.ri	112	65	47	72,2%
Legali, notarili, assembleari	9	5	4	85,6%
Partecipazione congressi	12	0	12	n.s.

Gli “*altri servizi*” per 2,5 milioni di euro (1,5 milioni di euro al 30 giugno 2021) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	2.537	1.521	1.016	66,8%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	1.783	1.070	714	66,7%
Assicurazioni industriali	463	342	121	35,4%
Comunicazione	282	101	181	178,8%
Altri minori	9	8	0	0,6%

La variazione principale di tali costi è dovuta ai maggiori costi di “Prestazioni professionali” (+714 migliaia di euro) sostenuti dalla Capogruppo ed in maggior parte relative alla chiusura delle spese legali riguardanti le difese sui contenziosi instaurati sull’approvazione del Master Plan di Firenze.

I “*Servizi per il personale*” per 658 migliaia di euro (367 migliaia di euro al 30 giugno 2021) sono sotto riportati. Essi riguardano principalmente i costi per la mensa.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	658	367	292	79,5%
<u>di cui:</u>				
Mensa	373	168	205	122,2%
Assicurazioni	91	91	0	-0,5%
Medicina prev. e visite med.	29	11	18	174,6%
Formazione	35	36	0	-0,8%
Selezione personale	29	0	29	
Servizio paghe	75	41	34	81,8%
Trasferte	26	20	6	30,2%

I “*servizi di manutenzione*” per 3,1 milioni di euro (2,4 milioni di euro al 30 giugno 2021) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali (compresa la rete IT), impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	3.052	2.366	686	29,0%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezzi.	543	306	237	77,6%
Manutenzione impianto bhs	452	315	137	43,6%
Manutenzione infrastrutture	1.001	836	165	19,7%
Manutenzione IT	1.056	909	146	16,1%

I “*servizi per utenze*” per 3,1 milioni di euro (1,4 milioni di euro al 30 giugno 2021) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas e acqua.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	3.070	1.409	1.660	117,8%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.215	607	608	100,0%
Acqua	174	136	38	28,1%
Telefoni	104	132	-28	-21,1%
Cellulari	91	107	-16	-14,9%
Gas	1.463	421	1.042	247,6%
Minori	22	6	16,1	260,6%

Gli incrementi principali del gas (+1.042 migliaia di euro) e di energia elettrica (+608 migliaia di euro) sono per la maggior parte incrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito della crisi russo-ucraina.

I “*servizi operativi*” per 7,5 milioni di euro (2,8 milioni di euro al 30 giugno 2021) 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 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	7.456	2.832	4.624	163,3%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.828	696	1.133	162,8%
Pulizie aeromobili e mezzi	332	120	212	177,2%
Servizio Agenzia/Magazz.	140	107	34	31,4%
Pulizie locali	536	399	137	34,3%
Assistenza PRM	399	191	208	108,7%
Servizio vigilanza	1.546	643	903	140,4%
Centro Servizi	68	35	33	94,9%
Collegamento arco az	41	26	14	54,7%
Noleggio macch. e attr.	283	64	219	343,3%
Gestione parcheggi	98	12	86	738,3%
Giardinaggio	47	37	10	28,3%
Sala vip	236	1	235	21023,0%
Servizio pronto soccorso	234	141	93	66,4%
Shuttle bus	199	69	130	186,5%
Altri servizi operativi	2	1	1	97,4%
Servizi gestione emergenze	178	290	-112	-38,6%
Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi	1.289	0	1.289	

Nell'incremento dei servizi operativi rientra anche il nuovo costo per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolto dalla partecipata A.C.Quasarda per 1.289 migliaia di euro

7.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli “*oneri diversi di gestione*” per 763 migliaia di euro (700 migliaia di euro al 30 giugno 2021) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	2	4	-1	-38,2%
Ass.ni enti e istituti vari	154	194	-40	-20,7%
Imposte e tasse	416	358	58	16,2%
Rappresentanza	26	11	15	131,5%
Vari amministrativi	146	64	81	126,0%
Altri	20	69	-49	-71,4%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	763	700	63	9,0%

7.3.5 Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 2.401 migliaia di euro (429 migliaia di euro al 30 giugno 2021) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi. Entrambi i costi sono variabili sul traffico consuntivato. La variazione in aumento del 674,9% è in linea con il maggior traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2022 (+593%).

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	1.900	245	1.655	674,9%
Canone VVF	501	184	317	172,5%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	2.401	429	1.972	459,6%

7.3.6 Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 2,5 milioni di euro (6,4 milioni di euro al 30 giugno 2021), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel primo semestre 2022. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 11 della Relazione sulla gestione.

7.3.7 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2022 ammonta a 5,2 milioni di euro (5,1 milioni al 30 giugno 2021). Essa è composta da ammortamenti:

- di attività immateriali per 3,2 milioni di euro (3 milioni di euro al 30 giugno 2021);
- di immobili, impianti e macchinari per 1,6 milioni (1,6 milioni di euro al 30 giugno 2021);
- di diritti d'uso per 399 migliaia di euro (375 migliaia di euro al 30 giugno 2021).

7.3.8 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1.703 migliaia di euro (1.045 migliaia al 30 giugno 2021), si compone principalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino (1.671 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 32 migliaia di euro principalmente per la copertura di potenziali rischi di natura giuridica.

7.4 Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 121 migliaia di euro (656 migliaia al 30 giugno 2021) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	IH 2022	IH 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	111	656	-545	-83,1%
Perdite su crediti	11	-	11	
Rilascio fondo svalutazione crediti	-	-	-	
TOTALE	121	656	-535	-81,5%

7.5 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 3 migliaia di euro (3 migliaia di euro al 30 giugno 2021) e si riferiscono principalmente ad interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti ed interessi di mora.

7.6 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.513 migliaia di euro (1.341 migliaia al 30 giugno 2021) e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari e finanziamenti (1.188 migliaia di euro) e dagli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del Fondo di ripristino e sostituzione (744 migliaia di euro), del Fondo TFR (31 migliaia di euro) e delle Passività finanziarie per diritti d'uso oltre l'anno (198 migliaia di euro).

7.7 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia una perdita di 254 migliaia di euro (valore positivo per 76 migliaia di euro al 30 giugno 2021) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Alatoscana S.p.a) e in società sottoposte a controllo congiunto (A.C.Quasarda Scarl) del primo semestre 2022, oltre che dal risultato negativo della cessione al socio di maggioranza Azienda ospedaliera Universitaria di Careggi della partecipazione azionaria in Immobili Careggi.

7.8 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 702 migliaia di euro.

7.9 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 2022.

Di seguito il dettaglio.

SOCIETA'	RIS. PERIODO	% TERZI	RIS. PERIODO TERZI
JET FUEL	258	66,7%	172
TOSCANA AEROPORTI COSTRUZIONI	-840	49,0%	-412
TOTALE UTILE (PERDITA) DI PERIODO DI PERTINENZA DI TERZI (€/000)	-582		-240

7.10 Utile (perdita) per azione

L'utile (perdita) base per azione al 30 giugno 2022, pari a -0,183 euro (-0,716 euro al 30 giugno 2021) è stato calcolato dividendo il Risultato di periodo del Gruppo (-3.406 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 2022: SITUAZIONE
PATRIMONIALE- FINANZIARIA

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta al 30 giugno 2022 rispetto al 31 dicembre 2021.

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	241.450	242.757	-1.307

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

8.1 Attività immateriali

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3735	0
Diritti di concessione	161.002	159.241	1.761
Diritti di brevetto e opere ingegno	551	673	-121
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	23.560	25.245	-1.686
Altre immobilizzazioni	209	225	-16
Attività immateriali	189.057	189.119	-62

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2022 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 3,1 milioni, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Diritti di concessione	621
Immobilizzazioni in corso	2.466
Software	17
Altre immobilizzazioni	0
Totale	3.104

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 2022 non sono state effettuate dismissioni di cespiti. La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

Avviamento

Si tratta dell'importo rilevato nel 2021 a seguito dell'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l. per i cui dettagli si rinvia al paragrafo sulle "Aggregazioni aziendali" delle Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2021.

Diritti di concessione

Il valore al 30 giugno 2022 è pari a 161 milioni di euro (159 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registra un incremento di 1,76 milioni di euro derivante dall'effetto degli investimenti effettuati nel semestre parzialmente compensato dagli ammortamenti di periodo.

Diritti di brevetto industriale

Il valore al 30 giugno 2022 è pari a 551 migliaia di euro (673 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e registra un decremento di 121 migliaia di euro per effetto degli investimenti del periodo inferiori agli ammortamenti.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Il valore al 30 giugno 2022 è pari a 23,6 milioni di euro (25,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registra un decremento di 1,7 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 2,5 milioni di euro, variazione parzialmente compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per circa 0,8 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 14,2 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 1,7 milioni di investimenti per la progettazione del nuovo Terminal 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, che obbligano a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie, 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, 2021 e 2022 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

L'avviamento viene sottoposto annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dallo IAS 36 - Riduzione di valore delle attività (*impairment test*). La recuperabilità dei valori iscritti è verificata confrontando il valore netto contabile delle singole cash generating unit ("CGU") con il valore recuperabile (valore d'uso). Tale valore recuperabile è rappresentato dal valore attuale dei flussi finanziari futuri che si stimano deriveranno dall'uso continuativo dei beni riferiti alla CGU e dal valore terminale attribuibile alle stesse. Si ricorda per completezza che il Gruppo ha identificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa. Tali CGU includono, l'Avviamento, i Diritti di concessione (incluse per l'aeroporto di Firenze le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan), e 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.

Le ipotesi formulate per la redazione del piano industriale utilizzato per il test di *impairment* svolto in occasione della redazione del bilancio annuale ed approvato dal

Consiglio di Amministrazione in data 9 marzo 2022 non hanno subito, nel corso del semestre in oggetto, variazioni significative, anche tenuto conto dei risultati consuntivati dalle suddette CGU nel primo semestre 2022, nonché delle ulteriori informazioni acquisite da fonti esterne ed interne circa l'andamento atteso per i prossimi mesi. Le valutazioni effettuate dal gruppo non hanno evidenziato, alla data di redazione della presente relazione, indicatori di impairment tali da far ritenere necessario un aggiornamento dell'impairment test effettuato al 31 dicembre 2021 a sostegno dell'iscrizione dell'avviamento e dei diritti di concessione.

Considerato che il valore recuperabile è determinato sulla base di stime, il gruppo non può assicurare che non si verifichi una perdita di valore dell'avviamento in periodi futuri.

8.2 Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.960	17.082	-122
Altri beni	1.809	2.233	-424
Attrez.re ind.li e comm.li	798	974	-176
Impianti e macchinari	7.515	8.440	-925
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	725	293	432
Immobili, impianti e macchinari	27.807	29.022	-1.216

Complessivamente nel primo semestre 2022 sono stati effettuati investimenti per 471 migliaia di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Terreni e fabbricati di proprietà	0
Impianti e macchinari	15
Mobili e arredi, hardware	24
Immobilizzazioni in corso	432
Totale	471

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 2022 non sono state effettuate dismissioni di cespiti di natura significativa.

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

8.3 Diritti d'uso

La società ha al 30 giugno 2022 un valore dei Diritti d'uso pari a 4,3 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. **Diritti d'uso su parcheggi** per 3,8 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 548 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	30.06.2022	31.12.2021
Valori al primo gennaio	4.583	4.542
Acquisizioni	125	821
Dismissioni	0	0
Ammortamenti	-399	-779
Diritti d'uso alla fine del periodo	4.309	4.583

8.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 30 giugno 2022, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.953 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,17 % 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. (5,56% del capitale): 1.000 euro;
- **Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;**
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (2,77% del capitale): 6,3 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.
- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 2.823 migliaia di euro.

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

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

Al 30 giugno 2022 non si ravvisano variazioni significative nei *fair value* delle suddette partecipazioni in altre imprese.

8.5 Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto

Al 30 giugno 2022 il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 385 migliaia di euro (632 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), come risulta di seguito riportato:

- Alatoscana per 378 migliaia di euro (376 migliaia di euro al 31 dicembre 2021);
- A.C.Quasarda per 7 migliaia di euro (zero al 31 dicembre 2021).

La riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 deriva dalla cessione della partecipazione in Immobili Careggi avvenuta il 21 giugno 2022.

Si ricorda che, con riferimento ad A.C.Quasarda, la relativa quota di proprietà di TAC è del 72,42% e stante le previsioni dello statuto, TAC e Cemes risultano avere un controllo congiunto della stessa.

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 suddette imprese.

8.6 Altre Attività Finanziarie

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	191	193	-2
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie	3.209	3.211	0

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.

8.7 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

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

8.8 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 13.633 migliaia di euro (13.076 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle perdite fiscali 2021 e 2022 della Capogruppo e delle sue principali controllate, sulle differenze temporanee calcolate sui fondi tassati (fondo di ripristino, fondo svalutazione crediti, etc), ed alla contabilizzazione delle immobilizzazioni immateriali (diritti di concessione) secondo l'IFRIC 12. Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato D.

Le imposte differite e anticipate sono state determinate applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate relative alle perdite fiscali trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 9 marzo 2022, le cui previsioni sono ritenute tutt'ora valide, tenuto anche conto che la normativa fiscale consente l'utilizzo delle perdite fiscali pregresse lungo un orizzonte temporale illimitato.

ATTIVITA' CORRENTI

	dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI		75.202	89.278	-14.076

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 30 giugno 2022 ed il confronto con il 31 dicembre 2021.

8.9 Crediti commerciali

I crediti verso clienti al 30 giugno 2022, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 23.511 migliaia di euro (16.233 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) così come da tabella seguente.

	dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti		23.498	16.094	7.404
Crediti verso imprese collegate		13	138	-125
Crediti commerciali		23.511	16.233	7.279

Di seguito la ripartizione dei crediti per società del gruppo al 30 giugno 2022.

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti S.p.a.	23.786	17.345	6.441
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	4.433	3.431	1.002
Parcheggi Peretola S.r.l.	21	1	20
Jet Fuel Co. S.r.l.	477	293	184
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	150	315	-165
Crediti verso società collegate	13	138	-125
- Fondo svalutazione crediti	-5.369	-5.291	-78
Crediti commerciali	23.511	16.233	7.279

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 121 migliaia di euro e decrementato per 43 migliaia di euro per utilizzo. Di seguito la movimentazione del fondo (dati in migliaia di euro).

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti 31.12.2021	5.291
accantonamento	121
utilizzo	-43
Fondo svalutazione crediti 30.06.2022	5.369

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

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Alatoscana	0	32	-32
Immobili AOU Careggi	0	107	-107
Ac.quasarda	13	0	13
Crediti verso società Collegate	13	138	-125

8.10 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 710 migliaia di euro (637 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) si riferisce a crediti fiscali per imposte correnti, di cui 447 migliaia di euro di TA (relativa al consolidato fiscale per 250 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), 32 migliaia di euro per IRES e IRAP di TAE e 148 relativa a TAC (di cui 133 migliaia di euro per credito super ace).

8.11 Altri crediti tributari

Tale voce pari a 1.102 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (2.342 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferisce principalmente a crediti IVA della Capogruppo per 1.027 migliaia di euro e delle sue controllate.

8.12 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

La voce relativa ai crediti verso altri esigibili entro l'anno risulta così composta:

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	71	9.552	-9.481
Cred. vs vettori per addiz.le com.le			
diritti d'imbarco pax	4.221	4.299	-78
Anticipi a fornitori	700	819	-118
Ratei e Risconti attivi	622	366	256
Crediti per incassi generi di monopolio	63	56	7
Altri crediti minori	943	827	116
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	6.620	15.919	-9.299

Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Altri debiti tributari" delle Passività correnti in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato. La 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.

8.13. Cassa e mezzi equivalenti

Tale voce è pari a 43.259 migliaia di euro (54.147 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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

8.14 PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio netto registra un decremento di 10.105 migliaia di euro per effetto principale della rilevazione della perdita di periodo (-3,4 milioni di euro migliaia di euro) e della distribuzione di riserve per 7 milioni di euro.

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

Capitale

Al 30 giugno 2022 il capitale sociale della capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (invariato rispetto al 31 dicembre 2021).

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

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 17.893 migliaia di euro che si sono decrementate rispetto al 31 dicembre 2021 di 6.045 migliaia di euro per effetto della completa copertura della perdita consuntivata dalla Capogruppo TA relativa all'esercizio 2021 e dalla distribuzione di riserve per 7 milioni di euro come deliberato dall'assemblea degli azionisti in data 28 aprile 2022.

- 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.

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.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 718 migliaia di euro (-586 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). La variazione deriva dall'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 30 giugno 2022 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 30.06.2022	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 ESERCIZIO DEL GRUPPO	516	516	26	542
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 ESERCIZIO DEL GRUPPO	179	179	20	199

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

SITUAZIONE AL 30.06.2022	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	713	-171	542
SITUAZIONE AL 30.06.2021	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	262	-63	199

Utile (perdita) di periodo del Gruppo

Accoglie la perdita di periodo di pertinenza di TA al 30 giugno 2022, pari a (3.40) migliaia di euro (perdita di 5.256 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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 939 migliaia di euro (1.153 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). La variazione è dovuta dal risultato di periodo delle due controllate.

PASSIVITA' NON CORRENTI

8.15 Fondo rischi ed oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 2.245 migliaia di euro (2.213 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000
Fondi rischi e oneri 01.01.2022	2.213
accantonamento	32
utilizzo	0
Fondi rischi e oneri 30.06.2022	2.245

Il fondo al 30 giugno 2022 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 351 migliaia relative 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 2022";
- 2) 1.085 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 3) 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 2022".

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

8.16 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 2022 è pari a 20.061 migliaia di euro e si incrementa di 927 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto degli utilizzi di periodo pari a 943 migliaia di euro, dall'accantonamento del semestre e dagli oneri finanziari attuariali. Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2022	19.134
accantonamento	1.671
utilizzo	-943
oneri finanziari	198
Fondi di ripristino e sostituzione 30.06.2022	20.061

Tale fondo al 30 giugno 2022, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (17.254 migliaia di euro) e fra le passività correnti (2.808 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 +348 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 -325 migliaia di euro.

8.17 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 2022 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione:	3,50% (0,97% al 31 dicembre 2021);
- tasso annuo di inflazione:	2% (1,20% al 31 dicembre 2021);
- tasso annuo incremento TFR:	3% (2,40% al 31 dicembre 2021).

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 4.407 migliaia di euro (5.278 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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 2021 di 871 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2022	5.278
on. Fin. las	74
utilizzo	- 232
(utili)/perdite attuariali	- 713
Fondi benefici ai dipendenti 30.06.2022	4.407

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (542 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 713 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 171 migliaia di euro.

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

<i>Gruppo Toscana Aeroporti</i>						
	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 (dati in euro/000)	4.233	4.592	4.459	4.355	4.454	4.386

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	257.368
1 - 2	167.973
2 - 3	155.648
3 - 4	328.174
4 - 5	375.719
5 - 6	545.127
6 - 7	363.946
7 - 8	562.561
8 - 9	437.740
9 - 10	480.081

8.18 Passività finanziarie

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

	31/12/2021	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	30/06/2022
dati in euro/000						
Passività non correnti	94.037	0	0	(12.219)	569	82.386
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	41.166	39.000	(40.000)		(85)	40.081
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termine	9.545	0	(2.608)	12.219	1	19.157
Totale passività finanziarie correnti	50.711	39.000	(42.608)	12.219	(84)	59.238
Totale passività finanziarie	144.747	39.000	(42.608)	0	485	141.624

L'importo di 59,2 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 30 giugno 2022 si riferisce, per 19,2 milioni di euro alla quota corrente dei debiti a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 40,1 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo").

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a circa 12,2 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) un finanziamento a lungo termine concesso da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) per supportare i relativi investimenti infrastrutturali, con importo originario pari a 40 milioni di euro. Detto finanziamento prevede un tasso d'interesse variabile parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". Il finanziamento sottoscritto con BIIS – Gruppo Intesa San Paolo ha scadenza nel settembre 2027 e debito residuo al 30 giugno 2022 pari a 15,9 milioni di euro (di cui 3 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).
- 3) tre finanziamenti accesi nel 2017, 2018 e 2021 dalla controllata Jet Fuel, con debito residuo al 30 giugno 2022 pari a 456 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 debito finanziario derivante dal contratto concesso alla Capogruppo da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo. Le suddette misurazioni sono effettuate in sede di bilancio annuale (31 dicembre).

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

Il 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 2022.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	59.109	1.705	60.814
Compreso fra 1 e 2 anni	24.271	1.514	25.785
Compreso fra 2 e 3 anni	24.118	1.007	25.125
Compreso fra 3 e 4 anni	24.118	449	24.567
Compreso fra 4 e 5 anni	8.180	47	8.227
Compreso fra 5 e 6 anni	1.434	8	1.441
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	141.230	4.730	145.960

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 30 giugno 2022.

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VAR.
Fidi accordati	50.650	52.550	-1.900
<i>di cui TA</i>	<i>50.250</i>	<i>52.150</i>	<i>-1.900</i>
<i>di cui controllate</i>	<i>400</i>	<i>400</i>	<i>-</i>
Fidi utilizzati	40.000	41.000	-1.000
<i>Utilizzato %</i>	<i>79%</i>	<i>78%</i>	
Fidi residui	10.650	11.550	-900

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 30 giugno 2022 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 2022 (In euro/000)
MONTE DEI PASCHI DI SIENA	giugno 2022	variabile	Euribor 6 mesi + 250 b.p.	-
INTESA SAN PAOLO - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	6.865
INTESA SAN PAOLO - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	9.059
BPM - I mutuo Jet Fuel	giugno 2023	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	102
BPM - II mutuo Jet Fuel	giugno 2024	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	203
BPM - III mutuo Jet Fuel	dicembre 2023	fisso	1,65%	151
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	85.163
a) totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine				101.543
BPM	luglio 2022	fisso	0,50%	3.508
Banca Intesa San Paolo	marzo 2023	fisso	1,60%	11.048
BNL	ottobre 2022	fisso	1,50%	5.013
Unicredit	settembre 2022	fisso	1,75%	2.500
Unicredit	settembre 2022	fisso	1,75%	2.500
Unicredit	settembre 2022	fisso	1,75%	3.500
Unicredit	novembre 2022	fisso	1,50%	1.002
MPS	settembre 2022	fisso	0,35%	11.010
b) totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")				40.081
a) + b)			totale debiti per passività finanziarie	141.624

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 30 giugno 2022 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	15.774	15.352
Intesa San Paolo - SACE	TA	85.000	82.756
Banco Popolare di Milano	Jet Fuel	456	457
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	40.000	40.081
	Totale	141.230	138.646

Gli affidamenti residui al 30 giugno 2022 si riferiscono interamente a fidi a revoca.

L'**Indebitamento Finanziario Netto Consolidato** al 30 giugno 2022, presentato in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006 ed aggiornata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati in data 4 giugno 2021, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2022	31.12.2021	Var. Ass.	30.06.2021
A. Disponibilità liquide	43.259	54.147	(10.888)	48.816
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	43.259	54.147	(10.888)	48.816
E. Debito finanziario corrente	40.081	41.166	(1.085)	41.065
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.846	11.272	9.574	6.745
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	60.927	52.437	8.489	47.810
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	17.667	(1.710)	19.377	(1.006)
I. Debito finanziario non corrente	82.386	94.037	(11.650)	100.979
J. Strumenti di debito	-	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	6.166	6.350	(184)	7.531
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	88.553	100.387	(11.834)	108.510
M. Totale Indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	106.220	98.677	7.543	107.504

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

8.19 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 30 giugno 2022 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,5 milioni di euro, di cui 3,8 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,7 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre	3.778	3.993
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	689	727
Totale	4.467	4.720

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	30.06.2022	31.12.2021
Valori al primo gennaio	4.720	4.631
Acquisizioni	125	821
Pagamento / altre riduzioni	-442	-863
Oneri finanziari	64	132
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	4.467	4.720

I contratti di leasing non prevedono *covenant*.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
< 1 anno	836
1-2 anni	676
2-3 anni	521
3-4 anni	470
4-5 anni	390
5-6 anni	281
oltre 6 anni	1.944
totale	5.119

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 2021
 - 0,56% per i contratti di noleggio autoveicoli;
 - 1,18% per i contratti di affitto a lungo termine;
 - 0,93% per i contratti di affitto a breve-medio termine.
- 2) per i contratti stipulati nel 2022:
 - 0,57% per i contratti di noleggio autoveicoli;
 - 1,36% per i contratti di affitto a lungo termine;
 - 1,07% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

8.20 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 2.944 migliaia di euro (2.778 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) 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 2.388 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 556 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 8.18 Passività finanziarie e 8.19 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.

8.21 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 42 migliaia di euro (32 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è composta dal saldo delle imposte a carico delle società controllate del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel primo semestre 2022.

8.22 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 6.488 migliaia di euro (9.928 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	5.056	8.789	-3.734
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	898	758	140
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	236	249	-13
Erario c/lva	10	0	10
Imposte locali	289	132	157
Altri debiti tributari	6.488	9.928	-3.440

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.

8.23 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 29 milioni di euro (30,6 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registrano un decremento di 1,5 milioni di euro.

8.24 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.918 migliaia di euro (1.596 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

8.25 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 10,9 milioni di euro (8,4 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	2.975	2.274	701
Canoni concessori	2.426	1.170	1.256
Ratei e risconti passivi	1.003	699	304
Servizio antincendio	1.021	1.039	-17
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	484	545	-60
Organi istituz. c/competenze	468	128	340
Acconti da clienti	667	677	-10
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	1.000	0
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	851	873	-22
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.896	8.404	2.492

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 i prossimi 12 mesi,

ALTRE INFORMAZIONI

Impegni e Garanzie

Al 30 giugno 2022 gli impegni e garanzie sono composte da 8.664 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 11.087 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	30.06.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	8.664	7.821	843
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	11.087	9.946	1.141

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 2022 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	23.618	23.618
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	5.920	5.920
Cassa e mezzi equivalenti	-	43.259	43.259
Totale	2.945	72.797	75.742

30 giugno 2022 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	141.624	141.624
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.467	4.467
Debiti commerciali ed altre passività	-	42.881	42.881
Totale	-	188.973	188.973

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 2022

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 il 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 sede civile inoltre il Tribunale di Roma, in data 8 febbraio 2022, ha finalmente pubblicato **l'attesa sentenza relativa al giudizio instaurato nell'anno 2012, con la quale, ai sensi di tutte le argomentazioni validamente portate avanti sin dal medesimo anno 2012:**

- è stato accertato che la controversia appartiene alla giurisdizione del Giudice tributario;
- le Amministrazioni sono state condannate alla metà delle spese di lite.

Toscana Aeroporti intende pertanto proseguire innanzi la Commissione Tributaria di Roma, giudice da ultimo dichiarato competente, il giudizio instaurato nel 2012 innanzi il Tribunale di Roma al fine di:

- **chiedere l'annullamento della nota di accertamento ENAC relativa all'annualità 2012 e il contestuale rimborso degli importi versati in relazione alle annualità già annullate;**
- precisare che le nove annualità ad oggi formalmente mai richieste dalle Amministrazioni sono da considerarsi fermamente contestate e non dovute, anche ai sensi di tutte le sentenze direttamente conseguite, al fine di evitare qualsiasi forma di acquiescenza stante i limiti del processo tributario che non consente di formulare azioni di accertamento negativo al pari del giudizio civile contemplando **l'impugnazione solo di specifici atti impositivi.**

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

Toscana Aeroporti, ai sensi delle positive sentenze ad oggi conseguite, può far valere **l'efficacia esterna delle sentenze passate in giudicato anche nei confronti delle ulteriori annualità che versano nella medesima situazione di diritto.** La stessa Corte di Cassazione ha, peraltro, statuito il principio di diritto sulla sussistenza di un giudicato esterno in relazione a tutte le annualità del Fondo Antincendio successive al 1° gennaio 2009.

Toscana Aeroporti resta in sintesi validamente titolata a far valere le sentenze di merito passate in giudicato ad oggi conseguite, che statuiscano la non debenza degli importi anche futuri del Fondo Antincendio fino a **quando permarrà l'accertata distrazione dalle originarie finalità previste per legge.** Inoltre, **nell'ipotesi di una futura e prima richiesta di tali somme (le nove annualità mai determinate) da parte delle Amministrazioni, resterà comunque salva la possibilità per la Società di impugnare tempestivamente innanzi il Giudice tributario, nei termini di legge, tali eventuali nuove note di accertamento.**

In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 30 giugno 2022, 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 (1.115 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 30 giugno 2022 evidenzia un fondo rischi di 115 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da trattative di

conciliazione in corso con personale dipendente ed a contenziosi di natura giuslavoristica con rischio di soccombenza probabile.

Per le identiche motivazioni, la controllata TAH al 30 giugno 2022 ha un fondo rischi di 940 migliaia di euro, di cui 335 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) contenzioso promosso da NIT – Nuove Iniziative Toscane, con atto di citazione del 10 settembre 2021, connesso agli adempimenti derivanti dal contratto preliminare di compravendita per l'acquisizione di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" dell'area Metropolitana di Firenze. TA si è costituita in giudizio in data 20 gennaio 2022; all'udienza del 9 febbraio 2022 il Giudice ha disposto il rinvio al 20 giugno 2022. All'udienza del 20 giugno 2022 il Giudice ha rinviato la causa all'udienza del 13 marzo 2023 per la precisazione delle conclusioni.

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 2021, 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 2022, 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 2022 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 2022.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nel primo semestre 2022 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

Eventi successivi

Nei primi otto mesi del 2022 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di 4.428.997 passeggeri in crescita del +243% rispetto allo stesso periodo del 2021 ma ancora sotto ai livelli pre-pandemia 2019 del -20,7%.

In particolare, il traffico registrato rispettivamente nei mesi di luglio e agosto 2022 è stato pari a 815.005 passeggeri (399.747 nel 2021, +104% e 891.732 nel 2019, -8,6%) e 807.334 passeggeri (485.678 nel 2021, +66% e 905.069 nel 2019, -10,8%).

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 9 settembre 2022 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 2022

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2022 (importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSI ONE	AVVIAME NTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO	IMMOBIL. NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	221.216	3.735	16.077	25.245	1.396	267.670
Fondo ammortamento	(61.975)	-	(15.404)	-	(1.171)	(78.551)
A - Valore al 31-12-21	159.241	3.735	673	25.245	225	189.119
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	621	-	17	2.466	-	3.104
Riclassifiche	4.135	-	17	(4.152)	-	-
Svalutazioni	(5)	-	-	(0)	-	(5)
Altre movimentazioni	73	-	-	-	-	73
Ammortamenti	(3.063)	-	(155)	-	(16)	(3.234)
B - Saldo variazioni	1.761	-	(121)	(1.686)	(16)	(62)
Costo storico	226.040	3.735	16.111	23.560	1.396	270.841
Fondo ammortamento	(65.038)	-	(15.559)	-	(1.187)	(81.785)
Valore al 30.06.2022 (A+B)	161.002	3.735	551	23.560	209	189.057

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2022 (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	25.463	38.469	1.918	293	19.371	85.514
Fondo ammortamento	(8.381)	(30.029)	(944)	-	(17.138)	(56.492)
A - Valore al 31-12-21	17.082	8.440	974	293	2.233	29.022
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisizione di nuovi business	-	-	-	-	-	-
Acquisti	-	15	-	432	24	471
Riclassifiche	-	(22)	-	-	22	-
Disinvestimenti	-	-	(117)	-	-	(117)
Ammortamenti	(122)	(930)	(66)	-	(458)	(1.576)
Storno fondi amm. anni prec.	-	-	7	-	-	7
Altre movimentazioni del fondo	-	12	-	-	(12)	-
B - Saldo variazioni	(122)	(925)	(176)	432	(424)	(1.216)
Costo storico	25.463	38.462	1.801	725	19.416	85.868
Fondo ammortamento	(8.504)	(30.948)	(1.003)	-	(17.607)	(58.061)
Valore al 30.06.2022 (A+B)	16.960	7.515	798	725	1.809	27.807

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	30 GIUGNO 2022			30 GIUGNO 2021		
	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	-	0,0%	385	313,2	45,5%	689
Crediti commerciali	-	0,0%	23.511	79,1	0,6%	12.571
Ricavi non aviation	-	0,0%	12.399	50,0	0,9%	5.520
Altri ricavi	9,5	0,4%	2.186	9,5	0,8%	1.141
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	377,6	98,1%	385	375,8	45,5%	689
Crediti commerciali	-	0,0%	23.511	56,9	0,5%	12.571
Altri ricavi	31,6	1,4%	2.186	31,6	2,8%	1.141
<i>A.C. Quasarda</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	7,2	1,9%	385	-	0,0%	-
Crediti commerciali	13,0	0,1%	23.511	-	0,0%	-
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	12,3	0,2%	6.620	-	0,0%	-
Debiti Commerciali	239,4	0,8%	29.041	-	0,0%	-
Altri ricavi	12,9	0,1%	12.399	-	0,0%	-
Costi per servizi	1.288,6	51,9%	2.481	-	0,0%	-
Altre parti correlate						
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	63,5	0,2%	34.275	55,6	0,8%	7.354
Ricavi non aviation	74,4	0,6%	12.399	77,4	1,4%	5.520
Altri ricavi	7,4	0,3%	2.186	8,2	0,7%	1.141
Crediti commerciali	170,6	0,7%	23.511	259,1	2,1%	12.571
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	106,1	100,0%	106	158,2	100,0%	158
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	265,8	0,8%	34.275	51,9	0,7%	7.354
Ricavi non aviation	63,9	0,5%	12.399	49,1	0,9%	5.520
Altri ricavi	1,5	0,1%	2.186	0,9	0,1%	1.141
Crediti commerciali	161,4	0,7%	23.511	103,7	0,8%	12.571
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	19,0	0,2%	12.399	16,0	0,3%	5.520
Altri ricavi	3,8	0,2%	2.186	3,6	0,3%	1.141
Crediti commerciali	9,1	0,0%	23.511	97,9	0,8%	12.571
<i>ICCAB srl</i>						
Ricavi non aviation	-	0,0%	12.399	20,0	0,4%	5.520
Altri ricavi	-	0,0%	2.186	0,8	0,1%	1.141
Crediti commerciali	9,1	0,0%	23.511	41,9	0,3%	12.571
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	0,9	0,0%	23.511	0,9	0,0%	12.571
Imposte di periodo	49,7	7,08%	702	-	0,00%	3.360

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO
2022 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 2022.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022:

- 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, 9 settembre 2022

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 2022**

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 2022. 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 12979880135 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimms 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via
Angelo Finelli 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 Picciapetra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei 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. 0423 696911 -
Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscello 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 2022, 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, 9 settembre 2022

PricewaterhouseCoopers SpA



Francesco Perzoni
(Revisore legale)