
Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 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

HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2022	5
IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	6
RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO.....	10
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI.....	10
3. CORPORATE GOVERNANCE	12
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI.....	13
5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI.....	14
6. HIGHLIGHTS.....	15
7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2022.....	17
• 7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo.....	17
• 7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano	18
• 7.3 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	19
• 7.4 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	24
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2022.....	27
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	28
• 9.1 Conto Economico Consolidato	28
• 9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata.....	33
• 9.3 Analisi dei flussi finanziari	35
• 9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata.....	37
• 9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato	38
10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	39
11. LE RISORSE UMANE	41
12. SICUREZZA SUL LAVORO	42
13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679	43
14. RICERCA E SVILUPPO	44
15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE.....	45

16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI	47
• 16.1 Toscana Aeroporti S.p.A.	47
• 16.2 Parcheggi Peretola S.r.l.	47
• 16.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	48
• 16.4 Jet Fuel Co. S.r.l.	50
• 16.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	51
17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO	52
18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2022	56
19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE	56
20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO	57
BILANCIO CONSOLIDATO	58
ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2022	128
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2022	138
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE	139
BILANCIO D'ESERCIZIO.....	148
ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2022	209
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2022	215
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE.....	216
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2022	224

Signori Azionisti,

la Relazione sulla Gestione al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche “**TA**”, o la “**Capogruppo**”, o la “**Società**”) e delle sue controllate (di seguito Gruppo TA) ed il Progetto di Bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2022, approvati dal Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, viene redatta conformemente a quanto disposto dalla delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 ed è composta dai prospetti contabili e dalle osservazioni degli Amministratori sull’andamento della gestione e sui fatti più significativi intervenuti nell’esercizio 2022 e dopo la data del 31 dicembre 2022.

I dati finanziari esposti e commentati nella Relazione sulla Gestione sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022 a cui si fa rinvio, in quanto, ai sensi di quanto consentito dalla normativa vigente si è ritenuto più opportuno predisporre un’unica relazione sulla gestione e pertanto fornire un’analisi degli andamenti economico-finanziari ritenuti più espressivi, rappresentati appunto dai dati consolidati.

Il Bilancio consolidato ed il Bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2022 sono redatti nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali (“IFRS”) emessi dall’International Accounting Standards Board (“IASB”) e omologati dall’Unione Europea. Con “IFRS” si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall’International Financial Reporting Interpretations Committee (“IFRIC”) precedentemente denominato Standing Interpretations Committee (“SIC”), 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”).

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 di passeggeri e merci sia le infrastrutture aeroportuali ricevute in concessione da Enac ed in coerenza e rispetto dei Piani di Sviluppo Aeroportuali dei due scali toscani.

I dati contabili al 31 dicembre 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), Parcheggio Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC), consolidate con il metodo integrale.

Si evidenzia che in data 30 dicembre 2022 è stato ceduto il pacchetto di maggioranza del capitale sociale (80%) della controllata Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH). Di conseguenza l’area di consolidamento risulta modificata in seguito a tale operazione.

In linea con il principio IFRS 5, a seguito della suddetta cessione, il business handling è stato trattato come Attività operativa ceduta, pertanto, nel conto economico dell’esercizio 2022 e, ai fini comparativi dell’esercizio 2021, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce “Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione”.

L’attività di revisione contabile del Bilancio consolidato del Gruppo e del Bilancio d’esercizio di TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a. (PwC).

Si evidenzia inoltre che Toscana Aeroporti S.p.a., quale Ente di Interesse Pubblico Rilevante (EIPR) redige e presenta la “Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario” (di seguito anche “DNF”), 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.

Coerentemente con i *requirements* dello standard di rendicontazione selezionato, i GRI Standard, per la redazione della DNF, la Direzione del Gruppo Toscana Aeroporti ha effettuato un’attenta analisi di materialità che ha prodotto i seguenti risultati alla definizione dei seguenti temi materiali, suddivisi per area ESG (Ambientale; Sociale; Governance), dei quali, con la prospettiva di rispondere nei prossimi anni, quando saranno applicabili, alle richieste normative legate alla **Corporate Sustainability Reporting** (CSRD), si riporta di seguito una sintesi dei principali aspetti, rinviando poi per i dettagli, alla DNF redatta come relazione distinta.

HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2022

	INDICATORI	2022	2021	Δ% vs 2021
ATTIVITA' DI BUSINESS	Totale passeggeri (mln)	6,72	2,84	+137%
	Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano (%)	98%	96%	+2%
PERFORMANCE FINANZIARIE	Ricavi (€/000)	90.407	48.531	+86%
	EBITDA (€/mln)	20,9	6,3	+232%
	Utile (Perdita) di periodo del Gruppo (€/000)	4.680	5.256	-11%
	Investimenti (€/000)	9.107	15.075	-40%
AMBIENTE	Emissioni CO2 totali (Scope 1 e 2) (tCO2)	10.041,64	8.717,5	+15%
	Consumi di energia autoprodotta - PSA (GJ)	27.539,65	23.208,07	+19%
SOCIALE	Numero totale di dipendenti	752	826	-9%
	Percentuale di dipendenti donna	49%	50%	-2%
	Ore di formazione totali	27.693	12.409	+123%

IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Aeroporto Amerigo Vespucci - FIRENZE	Aeroporto Galileo Galilei - PISA
<ul style="list-style-type: none"> • 2.228.999 passeggeri • Focus sul traffico business e leisure attraverso i full service carrier • Sedime di circa 120 ha, in cui si colloca una pista di volo • L'area pavimentata della pista di volo è pari a 7,2 ha • N.14 piazzole in configurazione principale dedicate alla sosta degli aeromobili • Superficie Lorda Terminal pari a circa 18.800 m2 - include Terminal, Cargo, BHS, Enti di Stato, Uffici TA • Collegamento con tramvia cittadina • Fermata dedicata sul lato EST con percorso pedonale coperto di circa 70m 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.493.847 passeggeri • Focus sul traffico turistico gestito da vettori low cost • Sedime civile di circa 45 ha – Sedime militare circa 500 in cui si collocano due piste di volo ad uso alternato • L'area pavimentata delle piste di volo è pari a circa 25,8 ha • N.19 (14C/4D/1E) piazzole dedicate alla sosta degli aeromobili • Superficie Lorda Terminal pari a circa 36.100 m2 - include Terminal, BHS, Enti di Stato, Uffici TA, Cantina, Edificio A • Collegamento con stazione ferroviaria tramite navetta "People Mover" • Stazione dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 110m

AMBIENTE

Le **tematiche materiali**, identificate nella DNF del Gruppo attinenti all'area ambientale, sono le seguenti:

- Inquinamento acustico;
- Consumi energetici ed emissioni;
- Consumi e scarichi idrici.

Sia l'aeroporto di Pisa sia quello di Firenze risultano certificati ai sensi della ISO 14001:2015 (Sistemi di Gestione Ambientale) all'interno dei quali TA opera risultano certificati.

In generale, la società si è dotata di un Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, conformemente a quanto stabilito dalla norma UNI EN ISO 9001:2015, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, in conformità alla norma ISO 45001:2018, per la Responsabilità sociale, coerente alla SA8000 e per l'Ambiente, ottemperando a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.

Per quanto attiene ai rischi, si rimanda alla sezione, **Principali rischi ed incertezze cui il Gruppo è esposto**.

Tra i **principali KPI** del Gruppo Toscana Aeroporti rileviamo:

- Consumo totale di energia pari a 65.930,7 GJ;

- Consumi totali pari a 9,65 (GJ/n° passeggeri*1000);
- Emissioni dirette di GHG (Scope 1) pari a 7.325,5 tCO2.

SOCIALE

Le **tematiche materiali**, identificate nella DNF del Gruppo attinenti all'area sociale, sono le seguenti:

- Gestione e valorizzazione del personale;
- Pari opportunità e diversity;
- Salute e sicurezza dei dipendenti.

Il Gruppo ha avuto profondi cambiamenti negli ultimi anni che ha comportato un forte lavoro per uniformare procedure e modalità di gestione delle risorse umane.

L'impegno della Direzione Risorse Umane ed Organizzazione si declina al meglio attraverso la **Procedura Gestione Risorse Umane**, che definisce gli ambiti e gli interventi da attuare inerenti la comunicazione con il personale, la retribuzione e gli interventi premianti, gli orari di lavoro, la libertà di associazione, i procedimenti disciplinari, il mobbing e le molestie sessuali.

Per quanto attiene all'impegno del Gruppo sul tema salute e sicurezza, questo si declina in linea con lo **standard UNI ISO 45001:2018**, mantenuta a seguito di tre giornate di audit, nel mese di novembre 2022, da parte dell'Ente certificatore DNV (solo per TA e TAH).

I principali **rischi** afferenti alla funzione si possono concretizzare nelle seguenti aree:

- Reclutamento e Selezione del Personale;
- Gestione del Personale;
- Formazione ed Addestramento;
- Gestione infortuni / malattie / sinistri;
- Gestione Sorveglianza Sanitaria e medicina preventiva del lavoro.

Tra i **principali KPI** del Gruppo Toscana Aeroporti rileviamo:

- Un organico di 752 persone al 31 dicembre 2022;
- La presenza del 49% donne;
- 25 ore medie di formazione per dipendente per Toscana Aeroporti;
- il tasso di infortuni sul lavoro registrabili pari a 5,99 per TA e pari a 46,84 per TAH conseguenza rispettivamente di n. 1 e n. 21 infortuni;
- il **numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze è stato pari a zero**;
- dono stati gestiti e tracciati, da parte del SPP, n. 181 eventi di cui 21 *near miss*;
- non si sono registrati casi di contagio da SARS-CoV 2 in Azienda.

GOVERNANCE

A febbraio 2023, la Società ha attribuito al Comitato Controllo e Rischi funzioni specifiche in materie ESG (ambientali, sociali e di governance).

Il rinominato **Comitato endoconsiliare Controllo e Rischi e Sostenibilità** fornirà funzioni propositive e consultive, supporto a favore delle attività del Consiglio di Amministrazione della Società correlate alle tematiche della sostenibilità coerente con il percorso intrapreso che mira a rafforzare i **fattori ESG nelle scelte operative e nelle strategie aziendali**.

La composizione del Comitato è la seguente: tre amministratori non esecutivi e indipendenti nelle persone di Stefano Bottai (Presidente), Mirko Romoli Fenu e Patrizia Pacini.

INDIRIZZI STRATEGICI DI SOSTENIBILITÀ

Nel corso del Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, il Gruppo Toscana Aeroporti ha approvato gli Indirizzi Strategici di Sostenibilità. Tale passo dimostra l'impegno della Società nell'intraprendere un **percorso che coniughi gli obiettivi di business con i principi ESG** creando valore per gli shareholder e gli stakeholder.

Il Gruppo ha individuato **5 Relevant topic** (*Green Infrastructure, Operational Excellence, People & Innovation, Customer Experience e Community*), coerenti con quelli indicati dalla capogruppo CAAP, funzionali a individuare obiettivi, iniziative e indicatori necessari a costruire il Piano di Sostenibilità integrato. Inoltre, per ciascun Relevant topic, la Società ha **associato i temi materiali** rendicontati nella DNF e le evidenze emerse dal Dibattito Pubblico per il nuovo Master Plan di Firenze.

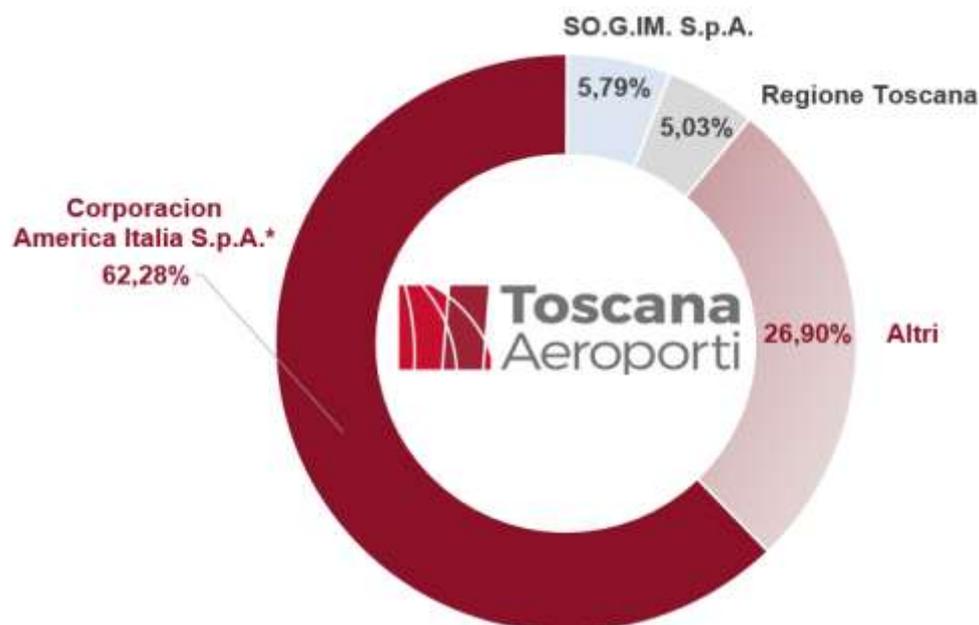
TASSONOMIA EUROPEA

La **Tassonomia Europea**, introdotta dal Regolamento UE 852/2020 ed in vigore dal 1° gennaio 2022 (di seguito anche Tassonomia UE), è un sistema di classificazione delle attività economiche sostenibili da un punto di vista ambientale e nasce con l'obiettivo di incrementare lo sviluppo degli investimenti sostenibili e di favorire il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dall'European Green Deal. In linea con le richieste normative, il Gruppo ha pubblicato per il primo anno all'interno della propria DNF dell'esercizio 2021 l'informativa circa la Tassonomia UE con riferimento alle c.d. "attività **economiche ammissibili**". Con riferimento all'esercizio 2022, la normativa applicabile richiede di inserire anche l'informativa dei **KPIs di ammissibilità e allineamento** del Gruppo.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 13 marzo 2023, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. 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 del presente Bilancio.

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 dicembre 2022 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 11,55 per una corrispondente capitalizzazione pari a 215 milioni di Euro. Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della Società al seguente indirizzo: www.toscana-aeroporti.com.

Si riportano di seguito le principali informazioni di mercato relative al titolo di Toscana Aeroporti:

Principali dati di mercato	2022	2022 rettificato*	2021
Capitale Sociale	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90
Numero azioni	18.611.966	18.611.966	18.611.966
Prezzo apertura	€ 13,05	€ 12,67	€ 13,70
Prezzo minimo	€ 11,15	€ 11,15	€ 12,55
Prezzo massimo	€ 13,20	€ 12,81	€ 14,30
Prezzo a fine esercizio	€ 11,55	€ 11,55	€ 12,85
Prezzo medio	€ 12,09	€ 11,94	€ 13,41
Volumi medi	355	355	782
Capitalizzazione di Borsa a fine esercizio	€ 215,0M	€ 215,0M	€ 239,2M

* A seguito della distribuzione del dividendo straordinario avvenuta nel 2022, i prezzi del titolo di Toscana Aeroporti S.p.A. risultano rettificati, come da comunicazione di Borsa Italiana S.p.A., del coefficiente K pari a 0,97050196.

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





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.

La Società si qualifica quale “PMI” ai sensi dell’articolo 1, comma 1, lett. w-quater.1 del TUF e dell’art. 2-ter del Regolamento Emittenti, dal momento che la capitalizzazione media di Toscana Aeroporti nel 2022 è stata pari a Euro 224.348.924.

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

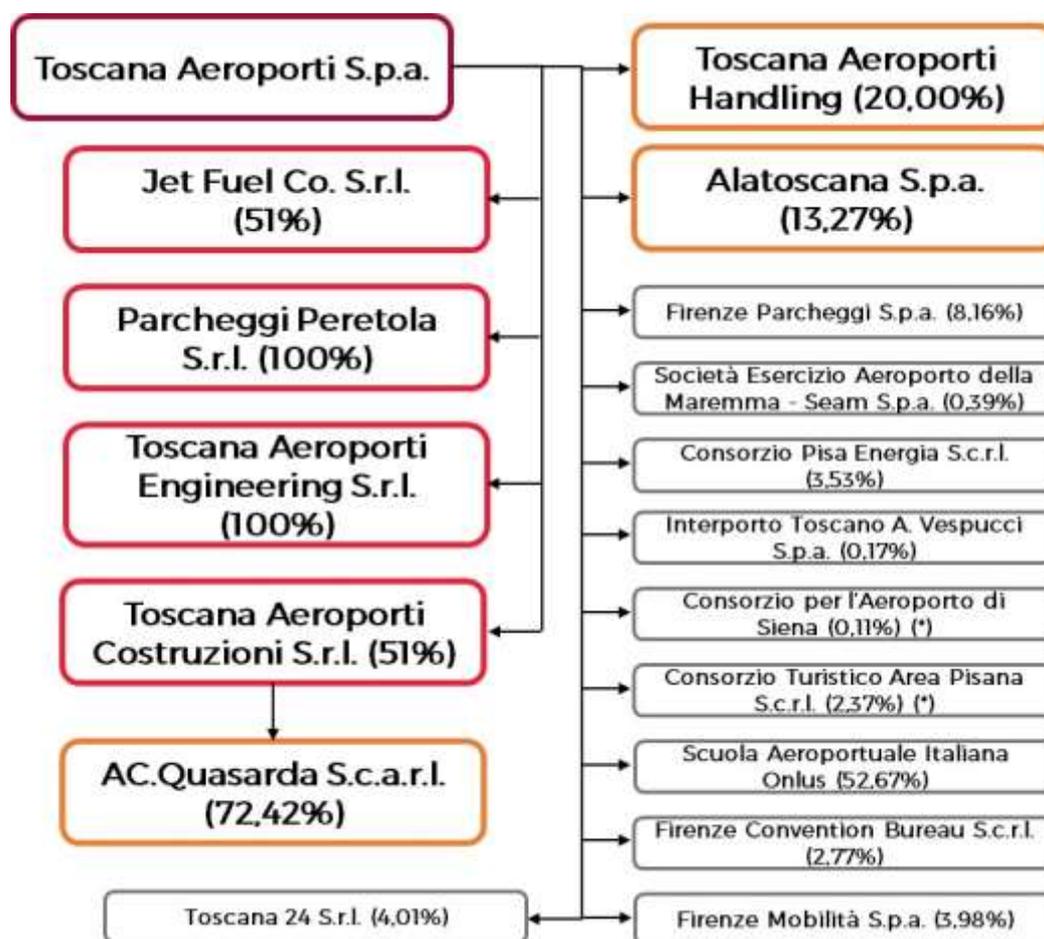
Dati legali della Capogruppo

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 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	95.479	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	562	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	3.150	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	1.262	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	8.253	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.a. ²	M. di Campo	2.910	2.846	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l. ³	Firenze	1.150	(3.121)	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l. ⁴	Pisa	10	10	72,42

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

¹ Dati al 31 dicembre 2022.

² Dati al 31 dicembre 2021.

³ Dati al 31 dicembre 2022.

⁴ Dati al 31 dicembre 2021.

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

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

6. HIGHLIGHTS

Risultati economico-finanziari consolidati al 31 dicembre 2022	<p>Ricavi pari a 90.407 migliaia di euro, in aumento di 41.876 migliaia di euro (+86,3%) rispetto a 48.531 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2021.</p> <p>Ricavi operativi pari a 76.819 migliaia di euro, in aumento di 41.672 migliaia di euro (+118,6%) rispetto a 35.147 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2021.</p> <p>M.O.L. positivo per 20.909 migliaia di euro, in aumento di 14.585 migliaia di euro rispetto ad un valore di 6.324 migliaia di euro del Gruppo TA del 2021.</p> <p>Risultato Operativo positivo per 7.197 migliaia di euro, in deciso aumento di 16.411 migliaia di euro rispetto al risultato operativo negativo di 9.213 migliaia di euro del Gruppo TA del 2021.</p> <p>Risultato ante imposte positivo per 3.066 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte negativo di 11.710 migliaia di euro del Gruppo TA del 2021.</p> <p>Risultato netto da attività di funzionamento pari ad un utile di 1.354 migliaia di euro contro un risultato negativo di 4.913 migliaia di euro del 2021.</p>
---	--

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

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

	<p>Aggiungendo al risultato sopra richiamato il risultato netto derivante dalle attività cedute (TAH), pari ad un utile di 3.320 migliaia di euro, l'Utile di periodo del 2022 si attesta a 4.674 migliaia di euro contro una perdita del 2021 pari a 4.860 migliaia di euro.</p> <p>L'Utile di periodo del Gruppo 2022 è pari a 4.675 migliaia di euro in miglioramento di 9.931 migliaia di euro rispetto alla perdita 2021 pari a 5.256 migliaia di euro.</p> <p>Indebitamento Finanziario Netto pari a 85.395 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, rispetto a 98.677 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</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 78.897 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, rispetto a 90.600 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</p>
<p>Investimenti del Gruppo 2022</p>	<p>Al 31 dicembre 2022 sono stati effettuati investimenti per complessivi 9.107 migliaia di euro, di cui 7.407 migliaia di euro relativi ai diritti di concessione, tra cui 2.652 migliaia di euro per la progettazione del nuovo terminal di Firenze, 2.367 migliaia di euro per il Master Plan di Firenze, 689 migliaia di euro nel nuovo sistema self-service di "bag drop" in entrambi gli scali, 312 migliaia di euro relativi agli adeguamenti BHS per entrambi gli scali e 218 migliaia di euro relativi al By pass fognario dello scalo pisano.</p> <p>Al 31 dicembre 2022 sono stati consuntivati investimenti in immobilizzazioni materiali per 1.384 migliaia di euro fra cui 707 per il nuovo sistema informativo per la gestione dei parcheggi presso lo scalo di Pisa 244 migliaia per l'acquisto di mezzi ed attrezzature di rampa di entrambi gli scali.</p>
<p>Il traffico</p>	<p>Il traffico di TA consuntivato nel 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 2022 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 6,72 milioni di passeggeri, registrando rispetto al 2021 una crescita del +137% nella componente passeggeri, del +91% nel tonnellaggio ed una crescita del +74,1% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una lieve decrescita del 2,9%. Il traffico passeggeri di TA permane, quindi, nei dodici mesi in oggetto inferiore del -18,6% 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. L'impatto in termini di riduzione di ricavi e sulla marginalità non sono stati significativi. Non si registrano nel corso del 2022 ulteriori conseguenze dal lato compagnie aeree legate al caro carburante né dal lato passeggeri in termini di riempimento dei voli.</p> <p>Purtuttavia, il trend di recupero sul 2019 registrato nei primi 6 mesi del 2022 ha subito però un lieve rallentamento a causa delle cancellazioni intervenute durante la stagione estiva e legate alla riduzione di capacità imposta a molti scali europei per mancanza di personale (sia di compagnia aerea che di assistenza aeroportuale).</p>

Evoluzione della gestione	<p>Nel 2022 la Società ha consuntivato un livello di traffico passeggeri in decisa ripresa rispetto al 2021 (+137% raggiungendo l'81,4% del traffico pre-Covid del 2019. Come diretta conseguenza, dopo i risultati negativi consuntivati negli esercizi 2020 e 2021 caratterizzati dall'emergenza pandemica, nel 2022 il Gruppo è tornato nuovamente in utile. Nonostante i fattori di incertezza legati principalmente alle tensioni internazionali in conseguenza del conflitto tuttora in corso fra Russia e Ucraina e dal perdurare di dinamiche inflazionistiche, la Società rimane fiduciosa sul continuo miglioramento dei risultati attesi grazie anche al costante incremento del traffico passeggeri registrato nei primi mesi dell'anno presso entrambi gli aeroportuali toscani.</p>
----------------------------------	---

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2022

7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo

L'economia mondiale nell'ultimo periodo del 2022 ha registrato un rallentamento e continua a risentire dell'incertezza causata dall'evoluzione della guerra in Ucraina, dall'elevata inflazione e dall'orientamento restrittivo delle politiche monetarie. In tale contesto anche le prospettive dell'OCSE per il 2023 prevedono un rallentamento della crescita mondiale che raggiungerebbe il +2,2% rispetto al +3,1% dello scorso anno.

Nell'area euro la crescita economica è sostanzialmente ristagnata negli ultimi tre mesi del 2022 mentre era aumentata nei mesi estivi sostenuta dall'espansione degli investimenti e dei consumi delle famiglie. A livello dei singoli Paesi il prodotto interno è cresciuto dello 0,2% in Spagna, dello 0,1% in Francia ed è diminuito dello 0,2% in Germania per effetto di una generale debolezza dei consumi e degli investimenti.

L'inflazione si è mantenuta elevata registrando solo nell'ultimo bimestre dell'anno le prime riduzioni dall'estate 2021. Tale dinamica è sostenuta soprattutto dai rincari della componente energetica che continua a trasmettersi ai prezzi degli altri beni e servizi. Le proiezioni della Banca Centrale Europea per il 2023 sono state riviste al ribasso di quasi mezzo punto percentuale rispetto alle proiezioni precedenti a seguito dell'indebolimento del ciclo economico globale e del protrarsi dell'inflazione, prevedendo infatti un PIL dello 0,5%. Per quanto riguarda l'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza, il cosiddetto piano *Next Generation EU* da 750 miliardi di euro a sostegno del rilancio dell'economia dell'Unione Europea, nel mese di ottobre è stata erogata la seconda rata all'Italia per 21 miliardi di euro.

Il PIL italiano del 2022, superiore a quello della media dell'area euro, ha registrato una crescita decisa (+3,7%) anche se inferiore rispetto a quella del 2021 (+6,5%) sostenuta soprattutto dalla forte espansione degli investimenti e dei consumi delle famiglie.

ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 500 aeroporti in 55 Paesi, ha comunicato il traffico passeggeri europeo nel 2022 che mostra una crescita del 98% sul 2021 e una flessione del 21% sul 2019, ultimo anno di riferimento pre-Covid. I movimenti aerei in Europa sono aumentati del +57% rispetto al 2021 ma ancora al di sotto del 19% rispetto ai livelli pre-covid del 2019. Il settore cargo europeo, invece, registra una flessione del 5% sul 2021 e una crescita del 2% rispetto all'anno pre-covid del 2019.

Il traffico negli aeroporti italiani nel 2022, secondo i dati diramati da Assaeroporti, con 164,6 milioni di passeggeri registra una crescita del +104,1% rispetto al 2021 e una contrazione del 14,7% sul 2019. I movimenti aerei sono in aumento del +55% rispetto al 2021 mentre registrano una flessione del 10,6% sul

2019. In aumento il settore cargo degli aeroporti italiani sia rispetto al 2021 che al 2019 rispettivamente del +1,7% e del +0,3%.

7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano

I primi mesi del 2022 sono stati ancora negativamente influenzati dal diffondersi della variante Omicron e dal mantenimento 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 2022 il traffico passeggeri di Toscana Aeroporti ha registrato una crescita del +137% (pari a +3.885.684 passeggeri) rispetto allo 2021.

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

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 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	754.919	212.812	841.983	542.107	254,7%	-87.064	-10,3%
TA	lug	815.005	399.747	891.732	415.258	103,9%	-76.727	-8,6%
TA	ago	807.359	485.678	905.069	321.681	66,2%	-97.710	-10,8%
TA	set	743.389	453.781	865.173	289.608	63,8%	-121.784	-14,1%
TA	ott	678.813	457.940	774.476	220.873	48,2%	-95.663	-12,4%
TA	nov	429.593	339.335	519.076	90.258	26,6%	-89.483	-17,2%
TA	dic	442.093	295.458	517.350	146.635	49,6%	-75.257	-14,5%
TA	Total	6.722.846	2.837.162	8.261.791	3.885.684	137,0%	-1.538.945	-18,6%

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 2022 un totale di 6,72 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +137% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +101,6% rispetto al 2021. Rispetto al 2019 (periodo pre-Covid 19) Toscana Aeroporti ha registrato un calo del traffico passeggeri del -18,6%. Si evidenzia in tabella come il trend di recupero registrato nei primi 6 mesi sul 2019 abbia subito un lieve rallentamento a causa delle cancellazioni intervenute durante la stagione estiva e legate alla riduzione di capacità imposta a molti scali europei per mancanza di personale (sia di compagnia aerea che di assistenza aeroportuale).

Il fattore di riempimento dei voli di linea del 2022 è pari all'80,1% con una crescita di 11,7 punti percentuali rispetto al 2021 (68,4%). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'83,9%.

Il traffico merci e posta registra nel 2022 un calo complessivo del -2,9% (-449 tonnellate) rispetto al 2021 negativamente influenzato dalla sospensione delle operazioni Fedex da Pisa a partire dalla stagione estiva derivanti dal processo di fusione tra Fedex e TNT che ha portato a concentrare il proprio network negli scali italiani dove già il vettore operava con aerei ad ampia capienza (737 tons 2022/21). Tale riduzione è stata solo parzialmente compensata dalla crescita di DHL.

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2022 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il 2021.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Passeggeri commerciali	6.696.621	2.816.774	3.879.847	137,7%
Nazionali (Linea + Charter)	1.580.030	974.247	605.783	62,2%
Internazionali (Linea + Charter)	5.116.591	1.842.527	3.274.064	177,7%
Passeggeri Aviazione Generale	26.225	20.388	5.837	28,6%
TOTALE PASSEGGERI	6.722.846	2.837.162	3.885.684	137,0%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Movimenti Commerciali	54.424	28.111	26.313	93,6%
Nazionali (Linea + Charter)	11.316	7.545	3.771	50,0%
Internazionali (Linea + Charter)	41.586	18.698	22.888	122,4%
Cargo	1.522	1.868	-346	-18,5%
Movimenti Aviazione Generale	14.469	11.463	3.006	26,2%
TOTALE MOVIMENTI	68.893	39.574	29.319	74,1%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Tonnellaggio Commerciale	3.515.206	1.792.045	1.723.161	96,2%
Nazionali (Linea + Charter)	743.591	475.357	268.234	56,4%
Internazionali (Linea + Charter)	2.629.340	1.169.955	1.459.385	124,7%
Cargo	142.275	146.733	-4.458	-3,0%
Tonnellaggio Aviazione Generale	209.759	157.897	51.862	32,8%
TOTALE TONNELLAGGIO	3.724.965	1.949.942	1.775.023	91,0%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Merce via aerea (Kg)	14.658.384	15.091.495	-433.111	-2,9%
Merce via superficie (Kg)	246.435	245.368	1.067	0,4%
Posta (Kg)	2.363	19.244	-16.881	-87,7%
TOTALE MERCE E POSTA	14.907.182	15.356.107	-448.925	-2,9%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	6.871.918	2.990.723	3.881.195	129,8%

Anche il sistema aeroportuale italiano risente degli effetti del diffondersi della variante Omicron nei primi mesi del 2022 con ripresa nei mesi successivi e registra nel 2022 una crescita del +104,1% sul 2021 ancora al di sotto del periodo pre-Covid (-14,7% sul 2019).

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Passeggeri commerciali	4.482.191	1.988.180	2.494.011	125,4%
Nazionali (Linea + Charter)	1.418.745	890.003	528.742	59,4%
Internazionali (Linea + Charter)	3.063.446	1.098.177	1.965.269	179,0%
Passeggeri Aviazione Generale	11.656	10.957	699	6,4%
TOTALE PASSEGGERI	4.493.847	1.999.137	2.494.710	124,8%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Movimenti Commerciali	31.722	17.698	14.024	79,2%
Nazionali (Linea + Charter)	9.264	6.269	7.639	47,8%
Internazionali (Linea + Charter)	20.936	9.563	20.859	118,9%
Cargo	1.522	1.866	1.230	-18,4%
Movimenti Aviazione Generale	5.937	5.699	4.149	4,2%
TOTALE MOVIMENTI	37.659	23.397	14.262	61,0%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Tonnellaggio Commerciale	2.229.969	1.215.669	1.014.300	83,4%
Nazionali (Linea + Charter)	630.387	413.197	217.190	52,6%
Internazionali (Linea + Charter)	1.457.307	655.869	801.438	122,2%
Cargo	142.275	146.603	-4.328	-3,0%
Tonnellaggio Aviazione Generale	95.206	88.480	6.726	7,6%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.325.175	1.304.149	1.021.026	78,29%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Merce via aerea (Kg)	14.593.098	15.086.415	-493.317	-3,3%
Merce via superficie (Kg)	171.900	142.386	29.514	20,7%
Posta (Kg)	1.921	19.219	-17.298	-90,0%
TOTALE MERCE E POSTA	14.766.919	15.248.020	-481.101	-3,2%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	4.641.516	2.151.617	2.489.899	115,7%

Nel corso del 2022 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 4,5 milioni passeggeri, registrando una crescita del +124,8% rispetto al 2021 (con una variazione di +2,494 milioni di passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +90,8%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'81,6% in crescita di 11,6 p.ti percentuali rispetto al 2021 (70% il valore consuntivato). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'86,9%.

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

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 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	506.684	156.442	555.404	350.242	223,9%	-48.720	-8,8%
PSA	lug	550.730	282.436	607.609	268.294	95,0%	-56.879	-9,4%
PSA	ago	556.018	341.050	627.066	214.968	63,0%	-71.048	-11,3%
PSA	set	486.115	308.504	571.407	177.611	57,6%	-85.292	-14,9%
PSA	ott	441.448	320.832	489.048	120.616	37,6%	-47.600	-9,7%
PSA	nov	264.273	235.914	313.456	28.359	12,0%	-49.183	-15,7%
PSA	dic	293.712	217.360	329.413	76.352	35,1%	-35.701	-10,8%
PSA	Total	4.493.847	1.999.137	5.387.558	2.494.710	124,8%	-893.711	-16,6%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel 2022. Si ricorda che i primi mesi del 2022 sono stati negativamente influenzati dal diffondersi della variante Omicron e dal conseguente ripristino delle restrizioni ai movimenti dei viaggiatori

- **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 sono saliti 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 sono ripresi i collegamenti stagionali per la Grecia (Rodi, Skiatos, Cefalonia, Chania, Corfù e Kalamata (queste ultime tre riavviate 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 nella stagione estiva ha raggiunto 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). Nel corso della stagione invernale il vettore ha proseguito le operazioni su 36 destinazioni.
- **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, sono tornati operativi i collegamenti per Manchester e Bristol, da maggio il nuovo collegamento stagionale per Amsterdam e da giugno i collegamenti per Berlino Brandeburgo e Londra Luton (stagionali).
- **Wizzair:** il vettore ungherese ha operato 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:** ha proseguito le operazioni su Francoforte (Main) operando fino a 8 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino ad un massimo di 2 voli giornalieri 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 2022 un collegamento settimanale da/per Casablanca.
- **Air Albania:** la compagnia albanese è operativa su Tirana ed ha operato nella stagione estiva fino a 2 frequenze settimanali mentre nella stagione invernale fino ad un massimo di 4.
- **Albawings:** la compagnia albanese è operativa su Tirana ed ha operato fino ad un massimo di 5 frequenze settimanali.
- **British Airways:** è tornato operativo da marzo il collegamento diretto verso Londra Heathrow che ha operato fino ad un massimo di 17 frequenze settimanali nella stagione estiva. Il collegamento è proseguito nella stagione invernale con 3 frequenze settimanali.
- **Transavia:** il vettore che collega lo scalo con Amsterdam ha operato 2-3 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino ad un massimo di 9 settimanali in quella estiva.
- **Norwegian Airlines:** il vettore norvegese ha operato da fine marzo il collegamento verso Copenaghen (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali) mentre da aprile ha riattivato i collegamenti verso Oslo (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali). Da maggio sono tornati operativi i collegamenti per Stoccolma (ARN) con 2 frequenze settimanali ed Helsinki (fino ad un massimo di 2 frequenze settimanali).

- **AerLingus:** ha operato da fine marzo il collegamento stagionale verso Dublino (3 frequenze settimanali).
- **Eurowings:** ha operato il collegamento stagionale per Colonia Bonn fino ad un massimo di 4 frequenze settimanali.
- **AirBaltic:** ha operato un volo bisettimanale stagionale per Riga incrementando il periodo di operatività (nel 2021 i voli iniziarono a giugno).
- **Jet2.com:** da aprile ha operato il collegamento verso Manchester (fino a 3 frequenze settimanali), mentre da maggio sono stati effettuati i collegamenti verso Birmingham e Leeds con 1 frequenza settimanale ciascuno. I collegamenti hanno carattere stagionale.
- **SAS:** il vettore ha operato in altissima stagione i collegamenti stagionali per Copenaghen, Oslo e Stoccolma.
- **Volotea:** il vettore spagnolo ha operato il collegamento bisettimanale stagionale per Nantes, mentre da giugno il collegamento stagionale trisettimanale verso Olbia.
- **Flyr:** il vettore norvegese ha operato nella stagione estiva 2 frequenze settimanali verso Oslo (3 in luglio).
- **FlyDubai:** la low cost degli Emirati Arabi Uniti ha operato a partire dal 24 giugno 2022 il nuovo collegamento trisettimanale verso Dubai, offrendo anche un'ampia rete di collegamenti in partnership con Emirates. Il volo è proseguito nella stagione invernale.
- **Edelweiss:** il vettore svizzero ha operato nel periodo giugno-settembre 2 voli settimanali verso Zurigo.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel 2022 sono stati 29 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea. L'Italia è il primo mercato con circa 1,414 milioni di passeggeri e rappresenta il 31,7% 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 I 2022 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2021.

Rispetto al 2021 si noti la presenza e la ripresa dei mercati internazionali i cui collegamenti erano stati sospesi o ridotti a causa del perdurare della pandemia Covid.

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.

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 nel corso del 2022 ulteriori conseguenze dal lato compagnie aeree legate al caro carburante né dal lato passeggeri in termini di riempimento dei voli.

Traffico pax di linea	2022	2021	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	1.414.611	885.113	529.498	59,8%	31,7%
Regno Unito	780.341	138.539	641.802	463,3%	17,5%
Spagna	461.804	181.346	280.458	154,7%	10,4%
Francia	219.997	100.251	119.746	119,4%	4,9%
Paesi Bassi	214.424	112.416	102.008	90,7%	4,8%
Albania	208.402	121.140	87.262	72,0%	4,7%
Germania	166.210	85.760	80.450	93,8%	3,7%
Belgio	134.777	60.429	74.348	123,0%	3,0%
Polonia	111.807	33.411	78.396	234,6%	2,5%
Irlanda	109.153	25.198	83.955	333,2%	2,4%
Romania	87.056	32.129	54.927	171,0%	2,0%
Marocco	76.074	35.502	40.572	114,3%	1,7%
Svezia	60.076	25.849	34.227	132,4%	1,3%
Danimarca	55.285	17.869	37.416	209,4%	1,2%
Ungheria	51.427	15.811	35.616	225,3%	1,2%
Grecia	50.025	24.127	25.898	107,3%	1,1%
Repubblica Ceca	43.878	19.834	24.044	121,2%	1,0%
Norvegia	37.771	3.114	34.657	1112,9%	0,8%
Austria	37.570	2.738	34.832	1272,2%	0,8%
Malta	37.490	17.143	20.347	118,7%	0,8%
Portogallo	32.866	16.409	16.457	100,3%	0,7%
Cipro	18.305		18.305	100,0%	0,4%
Emirati Arabi Uniti	14.285		14.285	100,0%	0,3%
Lettonia	12.093	6.301	5.792	91,9%	0,3%
Finlandia	9.930		9.930	100,0%	0,2%
Croazia	7.613		7.613	100,0%	0,2%
Svizzera	2.660		2.660	100,0%	0,1%
Ucraina	1.055	3.290	-2.235	-67,9%	0,0%
Federazione Russa	1.003	7.450	-6.447	-86,5%	0,0%
TOTALE	4.457.988	1.971.169	2.486.819	126,2%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo registra un calo del -3,2% (pari a -481 tonnellate di merci e posta) rispetto al 2021. Il calo è dovuto principalmente alla sospensione a partire dalla stagione estiva delle operazioni di Fedex (-737 tons) solo parzialmente controbilanciata dalla crescita di DHL. Lo stop ai voli del vettore deriva dal completamento della fusione tra Fedex e TNT che ha portato alla concentrazione del network negli aeroporti italiani dove già operavano con aerei ad ampia capienza.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Passeggeri commerciali	2.214.430	828.594	1.385.836	167,3%
Nazionali (Linea + Charter)	161.285	84.244	77.041	91,4%
Internazionali (Linea + Charter)	2.053.145	744.350	1.308.795	175,8%
Passeggeri Aviazione Generale	14.569	9.431	5.138	54,5%
TOTALE PASSEGGERI	2.228.999	838.025	1.390.974	166,0%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Movimenti Commerciali	22.702	10.413	12.289	118,0%
Nazionali (Linea + Charter)	2.052	1.276	776	60,8%
Internazionali (Linea + Charter)	20.650	9.135	11.515	126,1%
Cargo		2	-2	-100,0%
Movimenti Aviazione Generale	8.532	5.764	2.768	48,0%
TOTALE MOVIMENTI	31.234	16.177	15.057	93,1%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Tonnellaggio Commerciale	1.285.237	576.376	708.861	123,0%
Nazionali (Linea + Charter)	113.204	62.160	51.044	82,1%
Internazionali (Linea + Charter)	1.172.033	514.086	657.947	128,0%
Cargo		130	-130	-100,0%
Tonnellaggio Aviazione Generale	114.553	69.417	45.136	65,0%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.399.790	645.793	753.997	116,76%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
Merce via aerea (Kg)	65.286	5.080	60.206	1185,2%
Merce via superficie (Kg)	74.535	102.983	-28.448	-27,6%
Posta (Kg)	442	25	417	1668,0%
TOTALE MERCE E POSTA	140.263	108.088	32.175	29,8%
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.230.402	839.106	1.391.296	165,8%

Nel 2022 sono transitati dall'aeroporto di Firenze 2,28 milioni passeggeri, registrando una crescita del +166% rispetto al 2021 (+1.390.974 passeggeri) con una crescita dei movimenti voli passeggeri commerciali del +118,1%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 77,4% in crescita di 12,4 punti % rispetto al 2021 (65% 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 nel precedente esercizio 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 - Dicembre 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	lug	264.275	117.311	284.123	146.964	125,3%	-19.848	-7,0%
FLR	ago	251.341	144.628	278.003	106.713	73,8%	-26.662	-9,6%
FLR	set	257.274	145.277	293.766	111.997	77,1%	-36.492	-12,4%
FLR	ott	237.365	137.108	285.428	100.257	73,1%	-48.063	-16,8%
FLR	nov	165.320	103.421	205.620	61.899	59,9%	-40.300	-19,6%
FLR	dic	148.381	78.098	187.937	70.283	90,0%	-39.556	-21,0%
FLR	Total	2.228.999	838.025	2.874.233	1.390.974	166,0%	-645.234	-22,4%

Di seguito i vettori destinazioni operanti sul Vespucci nel 2022. Si ricorda che i primi mesi del 2022 sono stati negativamente influenzati dal diffondersi della variante Omicron e dal conseguente ripristino delle restrizioni ai movimenti dei viaggiatori:

- **KLM:** il vettore olandese ha operato fino ad un massimo di 27 frequenze settimanali nella stagione estiva ed ha proseguito nella stagione invernale con un volo giornaliero.
- **Air France:** il vettore francese ha operato fino ad un massimo di 4 voli giornalieri nella stagione invernale e 6 nella stagione estiva
- **Air Dolomiti:** il vettore ha operato su Monaco e Francoforte fino ad un massimo di 15-16 frequenze settimanali nella stagione invernale salite fino ad un massimo di 25 collegamenti settimanali per ciascuna destinazione in quella estiva.
- **ITA Airways:** a partire da luglio il vettore italiano ha operato due voli giornalieri verso Roma Fiumicino proseguiti anche nella stagione invernale.
- **Binter Canarias:** il vettore delle canarie ha aperto da luglio un collegamento settimanale verso Gran Canaria – Las Palmas proseguito nella stagione invernale.
- **Blue Air:** Il vettore ha operato 2 frequenze settimanali per Bucarest a partire da Marzo (fino ad un massimo di 4 in alta stagione estiva). A partire dal 6 settembre 2022 i collegamenti risultano sospesi a causa di problematiche finanziarie del vettore.
- **Swiss Airlines:** ha operato il collegamento per Zurigo incrementando le frequenze settimanali fino ad un massimo di 3 voli giornalieri ed ha proseguito con la medesima operatività nel periodo invernale. Dal 17 giugno 2022 fino a fine ottobre ha operato inoltre il collegamento stagionale bisettimanale per Ginevra.
- **Iberia:** il vettore iberico ha operato un volo giornaliero da/per Madrid fino a marzo. Nella stagione estiva invece ha ridotto le operazioni a 3 frequenze settimanali in quanto la destinazione è rimasta coperta dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling, che ha operato sulla destinazione fino a 10 frequenze settimanali completando il prodotto verso la capitale spagnola.
- **Luxair:** ha operato il collegamento stagionale verso Lussemburgo che ha incrementato le frequenze (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 ha operato il collegamento verso Londra City fino ad un massimo di 13 frequenze settimanali, ed ha proseguito nella stagione invernale con 12 voli settimanali. Da fine maggio ha operato il collegamento trisettimanale stagionale per Edimburgo.
- **TAP:** Con la stagione estiva è tornato operativo il collegamento diretto verso Lisbona fino ad un massimo di 7 frequenze settimanali. il volo ha proseguito nella stagione invernale con un volo giornaliero.

- **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 sono tornati operativi anche il collegamento per Madrid ed a partire da giugno il volo diretto per Olbia. Con Luglio sono ripartiti i collegamenti stagionali verso la Grecia (Mykonos e Santorini) e Copenaghen. Il collegamento per Madrid incrementa fino a 10 frequenze settimanali completando così con Iberia il prodotto del gruppo IAG che si attesta sulla destinazione con 13 frequenze settimanali (circa 2 voli giornalieri in totale). Il vettore incrementa inoltre le frequenze settimanali sulle rotte già operate. Nel corso del 2022 il vettore ha operato su un totale di 11 destinazioni.
- **Austrian Airlines:** a partire dalla stagione estiva è tornato operativo il collegamento giornaliero verso Vienna. I voli salgono a due giornalieri a partire da metà maggio. Il vettore per la prima volta prosegue il collegamento sullo scalo con 4 frequenze settimanali.
- **Brussels Airlines:** da fine marzo è tornato operativo il collegamento stagionale giornaliero verso Bruxelles.
- **SAS:** il vettore svedese ha operato nella stagione estiva 3 voli settimanali per Copenaghen.
- **Albawings:** da maggio e fino a metà settembre, il vettore ha operato il collegamento stagionale trisettimanale verso Tirana.
- **Aegean Airlines:** nuovo vettore su Firenze e nuova operazione su Atene. E' partito il 7 giugno il nuovo collegamento bisettimanale verso Atene che ha proseguito con 1-2 frequenze settimanali anche nella stagione invernale.
- **Volotea:** a partire dal 27 maggio è tornato operativo su Firenze il vettore spagnolo che opera per la prima volta il collegamento stagionale su Bordeaux, ampliando così la propria offerta di collegamenti dalla Toscana in aggiunta ai voli già operati dallo scalo di Pisa. la compagnia iberica dal 1° aprile 2023 baserà presso l'aeroporto di Firenze 1 Airbus A319 collegando lo scalo con 11 destinazioni: Bilbao, Bari, Cagliari, Catania, Olbia, Palermo, Bordeaux, Lione, Marsiglia, Nantes, Tolosa e Amburgo.
- **Wideroe:** in altissima stagione (fine giugno-inizio agosto) il vettore ha operato il nuovo collegamento verso Bergen.
- **Aeroitalia:** ha operato alcuni collegamenti da Firenze durante le festività natalizie: Catania, Londra Heathrow, Bucarest e Trapani.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel 2022 sono stati 17 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il 92,8%% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 7,2%. Francia, Germania, Spagna e Regno unito sono i primi quattro mercati e rappresentano circa il 63,0% 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 2021 si noti la presenza e la ripresa dei mercati internazionali i cui collegamenti erano stati sospesi o ridotti a causa del perdurare della pandemia Covid.

In merito alle tensioni create dal conflitto russo-ucraino, si ricorda che lo scalo di Firenze non aveva collegamenti con la Russia.

Traffico pax di linea	2022	2021	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	549.620	198.676	350.944	176,6%	24,9%
Germania	328.009	124.095	203.914	164,3%	14,8%
Spagna	284.977	110.945	174.032	156,9%	12,9%
Regno Unito	236.390	39.027	197.363	505,7%	10,7%
Paesi Bassi	221.999	118.250	103.749	87,7%	10,0%
Svizzera	161.821	46.399	115.422	248,8%	7,3%
Italia	159.799	82.738	77.061	93,1%	7,2%
Austria	77.727	24.741	52.986	214,16%	3,5%
Portogallo	49.774	10.581	39.193	370,4%	2,3%
Belgio	39657	22062	17.595	79,8%	1,8%
Danimarca	37.059	9.417	27.642	293,5%	1,7%
Grecia	18.335	2.755	15.580	565,5%	0,8%
Romania	18.154	20.599	-2.445	-11,9%	0,8%
Albania	14.896	4.192	10.704	255,3%	0,7%
Lussemburgo	9.795	4.525	5.270	116,5%	0,4%
Norvegia	1.360		1.360	100,0%	0,1%
Repubblica Ceca	187	6.675	-6.488	-97,2%	0,0%
TOTALE	2.209.559	825.677	1.383.882	167,6%	100,0%

Il traffico cargo registra nel periodo gennaio-settembre 2022 una crescita del +29,8% legata principalmente alla crescita della merce trasportata per via aerea (principalmente con merce di compagnia, +60tons) che compensa la riduzione di merce via superficie (-28 tons).

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2022

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.

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").

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 milioni di 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.

In data 30 dicembre 2022 TA ha perfezionato la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) favore di Alisud S.p.A. ad un controvalore di 750 migliaia di euro. L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH, ad un prezzo pari a 250 migliaia di euro. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di *earn-out*, pari almeno ad 200 migliaia di euro.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

9.1 Conto Economico Consolidato

In linea con il principio IFRS 5, a seguito della cessione dell'80% delle quote di TAH, il business handling è stato trattato come Attività operativa ceduta, pertanto, nel conto economico dell'esercizio 2022 e, ai fini comparativi dell'esercizio 2021, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione".

Il principio contabile IFRS 5 prevede, infatti, che il Conto Economico della linea di business ceduta non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business ceduta sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione". Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico del periodo comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività in funzionamento e cedute nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria.

Pertanto, i dati comparativi dei dati economici consolidati 2022 e 2021 presentati nel prosieguo della presente relazione riflettono tale rappresentazione.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2022	31 DIC 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	59.476	27.351	32.125	117,5%
Ricavi non aviation	30.709	14.457	16.253	112,4%
Oneri Sviluppo network	(13.367)	(6.661)	(6.706)	100,7%
Totale ricavi operativi	76.819	35.147	41.672	118,6%
Altri ricavi	6.182	1.863	4.319	231,8%
Ricavi per servizi di costruzione	7.407	11.522	(4.115)	-35,7%
TOTALE RICAVI (A)	90.407	48.531	41.876	86,3%
ALTRI PROVENTI (B)	666	9.761	(9.096)	-93,2%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.101	708	393	55,5%
Costi del personale	21.859	17.686	4.173	23,6%
Costi per servizi	34.533	19.540	14.993	76,7%
Oneri diversi di gestione	1.153	1.542	(389)	-25,2%
Canoni aeroportuali	5.712	2.669	3.043	114,0%
Totale costi operativi	64.359	42.146	22.213	52,7%
Costi per servizi di costruzione	5.805	9.822	(4.017)	-40,9%
TOTALE COSTI (C)	70.164	51.968	18.196	35,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	20.909	6.324	14.585	230,6%
Ammortamenti e svalutazioni	10.113	10.089	24	0,2%
Acc. f.do rischi e ripristini	3.484	4.333	(849)	-19,6%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	115	1.115	(1.001)	-89,7%

RISULTATO OPERATIVO	7.197	(9.213)	16.411	n.s.
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	94	7	87	1169,4%
Oneri finanziari	(3.983)	(2.580)	(1.403)	54,4%
Utile (perdita) da partecipazioni	(242)	76	(318)	n.s.
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(4.131)	(2.497)	(1.634)	65,4%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	3.066	(11.710)	14.777	n.s.
Imposte di esercizio	(1.712)	6.798	(8.510)	n.s.
RISULTATO DA ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO	1.354	(4.913)	6.267	n.s.
Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione	3.320	53	3.267	n.s.
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	4.674	(4.860)	9.534	n.s.
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	1	(396)	397	n.s.
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	4.675	(5.256)	9.931	n.s.

(*) A seguito della cessione del business handling, i dati comparativi dell'esercizio 2021 sono stati riesposti stante le previsioni dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate".

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

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

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

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

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

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento dell'86,3%, sono passati da 48,5 milioni di euro del 2021 a 90,4 milioni di euro del 2022. Tale variazione è il risultato principale dell'incremento di circa 41,7 milioni di euro dei ricavi operativi (in aumento del +118,6%) per effetto dell'aumento di traffico (+137% di passeggeri, +91% di tonnellaggio, +74% di movimenti).

Si segnala che in applicazione del principio contabile IFRS 15 i ricavi operativi sono stati esposti al netto degli oneri di sviluppo network derivanti dai contratti di *marketing support*; tali oneri evidenziano un incremento di circa 6,7 milioni di euro rispetto al 2021.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del 2022 ammontano a 76,8 milioni di euro, in aumento di circa 41,7 milioni di euro pari al +118,6% rispetto al 2021.

Ricavi “Aviation”

I ricavi “Aviation” del 2022 ammontano a 59,5 milioni di euro, in aumento del +117,5% rispetto al 2021, quando erano pari a 27,4 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +118,5% conseguenza diretta del maggior traffico gestito nel 2022 rispetto al 2021.

I ricavi di Handling per 1,8 milioni di euro registrano un aumento dell’89,4% per la stessa motivazione legata al maggior traffico gestito nel 2022 rispetto al 2021 (+74,1% di movimenti).

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 e biglietteria aerea);
- ii. in regime di gestione diretta (Pubblicità, Parcheggi, Business Centre, Welcome Desk, sala VIP ed Agenzia Merci).

Nel 2022 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 65,1% dei ricavi operativi “Non Aviation”, mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 34,9%. Nel 2021 queste percentuali erano rispettivamente pari al 69,5% per la gestione indiretta e del 30,5% per la gestione diretta.

Il dato progressivo al 31 dicembre 2022 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 30,7 milioni di euro, in aumento del 112,4% rispetto al 2021 quando erano pari a 14,5 milioni di euro.

Le attività non aviation nel 2022 hanno risentito positivamente del maggior traffico gestito, fra cui Parcheggi (+3.352 migliaia di euro, +144,5%), Food (+2.366 migliaia di euro, +186,6%) Retail (+2.671 migliaia di euro, +91,5%), Autonoleggi (+3.841 migliaia di euro, +127,8%), Sale Vip (+2.242 migliaia di euro, +538,2%), Pubblicità (+681 migliaia di euro, +59,7%) e Altre sub-concessioni (+1.021 migliaia di euro, +86,8%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2022 ammontano a 13,4 milioni di euro in incremento di 6.706 migliaia di euro (+100,7%) rispetto al 2021 quando erano pari a 6,7 milioni di euro, in coerenza con l’andamento del traffico.

ALTRI RICAVI

Il dato al 31 dicembre 2022 degli “Altri ricavi” è pari a 6.182 migliaia di euro, in aumento rispetto al 2021 quando erano pari a 1.863 migliaia di euro. La differenza di circa 4.319 migliaia di euro deriva sostanzialmente dall’attività di progettazione e fabbricazione nell’ambito dell’accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS (3.870 migliaia di euro, zero al 31 dicembre 2021). Si segnala inoltre il maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+416 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel 2022 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 7,4 milioni di euro, in calo rispetto al dato del 2021 di 4.115 migliaia di euro (-35,7%) per effetto di minori investimenti del Gruppo durante l’esercizio.

ALTRI PROVENTI

Il dato al 31 dicembre 2022 degli “Altri proventi” è pari a 666 migliaia di euro, in calo rispetto al 2021 di 9.096 migliaia di euro quando erano pari a 9.761 migliaia di euro. La differenza deriva sostanzialmente dai

Contributi pubblici (circa 7,7 milioni di euro) di cui la Capogruppo ha beneficiato nel corso del 2021 con il susseguirsi dei decreti emanati dal Governo per sostenere le imprese durante la pandemia (Decreto Sostegni, Contributo perequativo, etc.). Il principale contributo del 2021, pari a 7,3 milioni di euro, è stato quello derivante dal Fondo di compensazione stabilito dalla Legge di Bilancio 2021 e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze a favore dei Gestori aeroportuali (735 milioni di euro) e degli Handler aeroportuali (65 milioni di euro).

COSTI

Nel 2022 i costi totali ammontano a 70,2 milioni di euro, in aumento del +35% rispetto al 2021, quando erano pari a 52 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dall'incremento dei costi operativi del +52,7% (passati da 42,1 milioni di euro nel 2021 a 64,4 milioni di euro nel 2022) diretta conseguenza del maggior traffico gestito nel corso del 2022 e dal contemporaneo decremento dei costi per servizi di costruzione per circa 4 milioni di euro per effetto di minori investimenti dell'anno.

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi del 2022, pari a 64,4 milioni di euro, si incrementano del 52,7% rispetto ai 42,1 milioni di euro consuntivati nel 2021. Tale incremento, derivante dalla maggiore operatività dello scalo per la gestione dell'aumentato traffico sui due scali toscani, va paragonato con l'incremento dei ricavi operativi del 118,6% a testimonianza della continua attenzione prestata al contenimento dei costi con il fine del miglioramento dei margini.

I "Materiali di consumo" del 2022 in esame sono pari a 1.101 migliaia di euro in aumento di 393 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2021, aumento principalmente dovuto a maggiori consumi di materiali per carburanti (+277 migliaia di euro), vestiario (+35 migliaia di euro) e materiali per servizi operativi e di sicurezza (+70 migliaia di euro) diretta conseguenza dell'aumentata operatività dei due scali nel periodo oggetto di analisi.

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2022 è pari a 21,86 milioni di euro, in incremento di 4.173 migliaia di euro rispetto al dato del 2021 (+23,6%). Nonostante il modesto incremento degli organici del Gruppo rispetto all'analogo periodo del 2021 (+0,8%) ed il maggior traffico gestito (+137% 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 2022 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all'analogo periodo 2021.

I "Costi per servizi" del 2022 sono pari a 34,5 milioni di euro, in aumento del 76,7% rispetto al 2021 quando erano pari a 19,5 milioni di euro (+14.993 migliaia di euro). L'incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ai maggiori costi per servizi operativi (+6.911 migliaia di euro) legati sostanzialmente al maggior traffico gestito nel periodo, fra cui facchinaggio (+442 migliaia di euro), servizi di vigilanza (+1.257 migliaia di euro), sale vip (+590 migliaia di euro), pulizie aeromobili (+221 migliaia di euro), assistenza PRM (+330 migliaia di euro). Servizio di shuttle bus (+365 migliaia di euro) e pulizie locali (+267 migliaia di euro). Nell'incremento dei servizi operativi rientra anche il nuovo costo per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolto dalla partecipata AC. Quasarda per 3.677 migliaia di euro (zero nel 2021) coperto dagli Altri ricavi come precedentemente descritto. Inoltre, sono aumentati i costi di prestazioni professionali (+838 migliaia di euro) legate principalmente a spese legali riguardanti le difese sui contenziosi, utenze (+5.980 migliaia di euro, +211%) e servizi di manutenzione (+428 migliaia di euro).

Nel 2022 gli “Oneri diversi di gestione” ammontano a 1.153 migliaia di euro, in calo di 389 migliaia di euro (-25,2%) rispetto al 2021. Tale riduzione è riconducibile principalmente a minori imposte e tasse (-146 migliaia di euro) e costi di natura straordinaria (-278 migliaia di euro).

I “Canoni aeroportuali” del 2022 ammontano a 5.712 migliaia di euro, in incremento del 114% rispetto al 2021, diretta conseguenza del maggior traffico gestito nell’esercizio 2022.

COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I “Costi per servizi di costruzione” del 2022 sono pari a 5,8 milioni di euro, in calo rispetto al 2021 di 4.017 migliaia di euro per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

RISULTATI DI ESERCIZIO

L’**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del 2022 risulta **positivo per 20,9 milioni di euro** registrando un incremento di circa **14,6 milioni di euro** rispetto al 2021 quando era pari a 6,3 milioni di euro. Si precisa che il margine dell’esercizio 2021 include contributi pubblici per 7,7 milioni di euro e per 315 migliaia di euro nel 2022.

Gli “ammortamenti e accantonamenti a fondi rischi”, pari a 13,7 milioni di euro del 2022, registrano un calo di 1,8 milioni di euro rispetto al 2021. Ciò è conseguente principalmente ai minori accantonamenti al fondo di ripristino per 781 migliaia di euro e minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti per 1 milione di euro.

L’**EBIT** (Risultato Operativo) del 2022 risulta **positivo** per circa **7,2 milioni di euro** registrando un incremento di 16,4 milioni di euro sul 2021 quando era negativo di circa 9,2 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 2.497 migliaia di euro del 2021 ad un valore negativo di 4.131 migliaia di euro del 2022. La variazione di 1.634 migliaia di euro è principalmente conseguente a maggiori interessi bancari (+1.012 migliaia di euro) relativi al c.d. finanziamento SACE ed a maggiori oneri finanziari generati dall’attualizzazione del fondo di ripristino (+375 migliaia di euro). Si segnala inoltre la perdita su partecipazioni (-318 migliaia di euro) relativa sostanzialmente alla cessione delle azioni della collegata Immobili Careggi all’Azienda Ospedaliera Universitaria di Careggi.

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del 2022 si attesta su una **utile di circa 3,1 milioni di euro** facendo registrare un incremento di circa 14,7 milioni di euro rispetto al 2021 quando era negativo per 11,7 milioni di euro.

Le imposte di esercizio sono pari a 1,7 milioni di euro.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il 2022 si chiude con una **Risultato netto da attività di funzionamento di circa 1,4 milioni di euro**, in aumento di 6,3 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel 2021 quando era negativo per 4,9 milioni di euro.

Come richiamato in premessa il **Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione**, pari a 3,3 milioni di euro, include sia il risultato netto dell’esercizio delle attività cedute (negativo per 682 migliaia di euro), sia il risultato della cessione (positivo per 4 milioni di euro). Lo stesso dato relativo al 2021, pari a 12 migliaia di euro, rappresenta il risultato netto delle attività cedute.

L’**Utile netto di periodo** 2022 consuntivato risulta di conseguenza pari a circa **4,7 milioni di euro** contro una perdita di circa 4,9 milioni di euro del 2021.

Al netto del risultato di pertinenza dei Terzi (pari ad un migliaio di euro del 2022 contro una perdita di 396 migliaia di euro del 2021), **l'Utile netto di Gruppo** del 2022 si attesta a circa **4,7 milioni di euro** contro una perdita di circa 5,3 milioni di euro dell'esercizio 2021.

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

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

ATTIVO	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	190.200	189.119	1.081
Immobili, impianti e macchinari	26.391	29.022	(2.631)
Diritti d'uso	3.904	4.583	(678)
Partecipazioni in altre imprese	2.962	2.953	10
Partecipazioni in imprese collegate	572	632	(59)
Altre attività finanziarie	4.015	3.211	804
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	1.482	162	1.320
Attività fiscali differite	9.883	13.076	(3.194)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	239.410	242.757	(3.347)
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	1.924	-	1.924
Crediti commerciali	16.909	16.233	676
Attività fiscali per imposte correnti	270	637	(368)
Altri crediti tributari	669	2.342	(1.673)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.696	15.919	(8.223)
Altre attività finanziarie correnti	294	-	294
Cassa e mezzi equivalenti	55.772	54.147	1.625
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	83.534	89.278	(5.744)
TOTALE ATTIVO	322.943	332.035	(9.092)

La variazione del totale attivo, in calo di circa 9,1 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2021, deriva dalla riduzione delle attività non correnti (-3,3 milioni di euro) e dalla contemporanea diminuzione delle attività correnti per circa 5,7 milioni di euro. Complessivamente sul totale della variazione suddetta, circa 7 milioni derivano dalla cessione delle attività relative al business handling.

In particolare, le attività non correnti si decrementano per la variazione negativa delle attività immateriali e materiali conseguenza degli investimenti d'esercizio minori degli ammortamenti (-1,6 milioni di euro) e per la riduzione delle attività fiscali differite (-3,2 milioni di euro), quest'ultimo dovuto principalmente dall'uscita di TAH dal perimetro di consolidamento per circa 2,4 milioni di euro nonché dal parziale utilizzo delle perdite fiscali cumulate al 31 dicembre 2021 sui risultati positivi del corrente esercizio per le società del Gruppo.

Nelle attività correnti hanno inciso principalmente la diminuzione di crediti verso altri (-8,2 milioni di euro) per effetto della riscossione dei contributi pubblici (9,4 milioni di euro) e crediti tributari (-1,7 milioni di euro) parzialmente attenuata dall'incremento dei crediti commerciali (+676 migliaia di euro) e dalla

rilevazione delle attività derivante da contratti (+1.924 migliaia di euro) relative ai lavori pluriennali realizzati da TAC. L'incremento dei crediti commerciali per 676 migliaia di euro è la risultante dell'incremento dei crediti della Capogruppo parzialmente attenuata dalla riduzione dei crediti di TAH per circa 3,6 milioni di euro.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	30.710	30.710	-
Riserve di capitale	66.788	79.833	(13.045)
Riserva rettifiche IAS	(3.229)	(3.229)	-
Utili (perdite) portati a nuovo	642	(586)	1.228
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	4.675	(5.256)	9.931
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	99.586	101.472	(1.886)
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	1.170	1.153	18
TOTALE PATRIMONIO NETTO	100.756	102.624	(1.868)
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.237	2.213	(975)
Fondi di ripristino e sostituzione	17.887	16.987	901
Fondi benefici ai dipendenti	2.307	5.278	(2.971)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	66.515	94.037	(27.522)
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.491	3.993	(502)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	2.251	2.778	(527)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	93.688	125.285	(31.596)
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	68.447	50.711	17.737
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	589	727	(138)
Passività fiscali per imposte correnti	673	32	640
Altri debiti tributari	7.387	9.928	(2.541)
Debiti Commerciali	36.703	30.580	6.123
Debiti verso Istituti previdenziali	1.170	1.596	(426)
Altri debiti esigibili entro l'anno	9.934	8.404	1.530
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	3.596	2.147	1.449
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	128.499	104.126	24.373
TOTALE PASSIVITA'	222.187	229.411	(7.224)
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	322.943	332.035	(9.092)

Il Patrimonio Netto registra un decremento di circa 1,9 milioni di euro principalmente per effetto della diminuzione delle riserve di capitale dovute della copertura delle perdite dell'esercizio precedente (5,3 milioni di euro) ed alla distribuzione di riserve (7 milioni di euro) parzialmente attenuato dal positivo effetto del risultato di esercizio (+9,9 milioni di euro).

Tra le Passività non correnti si segnala il decremento delle passività finanziarie (-27,5 milioni di euro) per effetto della riclassifica nelle passività correnti dei debiti in scadenza entro l'esercizio successivo, il decremento del Fondo benefici ai dipendenti per circa 3 milioni di euro per effetto della dismissione della passività relativa a TAH (2 milioni di euro) e del fondo rischi (1 milioni di euro) anch'essa dovuta alla

cessione di TAH (1,1 milioni di euro), variazioni parzialmente attenuate dall'incremento della quota a lungo termine del fondo di ripristino e sostituzione (+0,9 milioni di euro).

Tra le passività correnti (+24,4 milioni di euro) si segnala l'aumento di finanziamenti bancari a breve termine (+17,7 milioni di euro), debiti commerciali (+6,1 milioni di euro) e degli altri debiti correnti (+1,5 milioni di euro), la riduzione dei debiti tributari (-2,5 milioni di euro).

CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	CONSOLIDATO 31.12.2022	CONSOLIDATO 31.12.2021	Var. Ass. 2022/2021
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	239.410	242.757	(3.347)
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(30.994)	(16.558)	(14.437)
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	(22.264)	(24.898)	2.634
CAPITALE INVESTITO	186.152	201.301	(15.150)
PATRIMONIO NETTO	100.756	102.624	(1.868)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	85.395	98.677	(13.282)

Le attività immobilizzate registrano un decremento di circa 3,3 milioni di euro sostanzialmente riconducibile al decremento delle imposte anticipate (-3,2 milioni di euro) principalmente in conseguenza della cessione di TAH (-2,4 milioni), dagli investimenti di esercizio al netto degli ammortamenti (-1,55 milioni di euro) e dai diritti d'uso (-678 migliaia di euro) parzialmente attenuata dall'incremento delle attività finanziarie per 2,1 milioni di euro dovute al nuovo credito oltre l'esercizio verso TAH per 1,3 milioni di euro e all'aumento dei depositi cauzionali (+549 migliaia di euro).

Il capitale circolante netto, negativo per circa 31 milioni di euro al 31 dicembre 2022, si incrementa di 14,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto principale del contemporaneo incremento dei debiti correnti (+6,1 milioni di euro) ed il decremento dei crediti verso altri (-8,2 milioni di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine sono diminuite principalmente per la diminuzione del fondo TFR (-3 milioni di euro) di cui 2 milioni di euro per effetto della cessione di TAH.

Per effetto di quanto detto sopra, il Capitale Investito del Gruppo TA al 31 dicembre 2022 si riduce 15,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021, con un saldo di 186,2 milioni di euro.

9.3 Analisi dei flussi finanziari

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

<i>migliaia di euro</i>	2022	2021
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	4.674	(4.860)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	10.493	10.391
- Svalutazioni di asset	107	315
- Utile / perdita da partecipazioni	242	(76)
- Variazione fondo rischi e oneri	150	196
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(518)	(635)
- Variazione netta del fondo di ripristino	1.714	(3.288)
- Risultato della dismissione di società controllate	(4.002)	-
- Altre variazioni non monetarie	(105)	(1.756)
- Oneri finanziari diritti d'uso	126	132
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	3.787	2.451
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	635	(7.257)
- Imposte di competenza del periodo	943	(155)
- (Incremento)/decremento nelle rimanenze	(1.924)	-
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.568)	(2.943)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	10.022	(94)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	11.086	6.541
- Incremento/(decremento) in altri debiti	919	1.730
Flusso di cassa delle attività operative	32.782	693
- Oneri finanziari pagati	(2.295)	(1.631)
- Imposte sul reddito pagate	(53)	-
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	30.434	(938)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(1.384)	(3.250)
- Disinvestimenti in attività materiali	141	346
- Investimenti in attività immateriali	(7.722)	(11.825)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(1.075)	(7)
- Dividendi incassati	13	58
- Acquisizione netta di società controllate	(1.000)	(992)
- Dismissione netta di società controllate	611	-
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(10.417)	(15.671)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.000)	-
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	59.500	57.200
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(70.006)	(61.924)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(887)	(863)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(18.392)	(5.587)
Incremento / (decremento) netto disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.625	(22.197)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	54.147	76.344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	55.772	54.147

Al 31 dicembre 2022 le disponibilità liquide risultano pari a 55,8 milioni di euro con un incremento di 1,6 milioni di euro rispetto alle disponibilità liquide presenti al 31 dicembre 2021 quando erano pari a 55,1 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2022, si evidenziano in particolare:

- Il flusso di cassa generato dalle attività operative per 30,4 milioni di euro;
- investimenti per 9,1 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 10,5 milioni di euro;
- la distribuzione di riserve 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 ("Posizione Finanziaria Netta Consolidata") al 31 dicembre 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>	31.12.2022	31.12.2021	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	55.772	54.147	1.625
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	294	-	294
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	56.065	54.147	1.918
E. Debito finanziario corrente	40.264	41.166	(902)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	29.772	11.272	18.500
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	70.036	52.437	17.599
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	13.971	(1.710)	15.680
I. Debito finanziario non corrente	70.006	98.030	(28.024)
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	1.419	2.357	(938)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	71.425	100.387	(28.962)
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	85.395	98.677	(13.282)

Al 31 dicembre 2022, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 40,3 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 (28.183 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (589 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 70 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere (66,5 milioni di euro) e la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,5 milioni di euro)

La voce "Debiti commerciali e altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie relative all'acquisto della partecipazione in TAC (1,4 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2022 la liquidità del Gruppo è pari a circa 56,1 milioni di euro.

L'Indebitamento Finanziario Netto Consolidato, pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2022, risulta pari a **85,4 milioni di euro**, in calo di 13,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 31 dicembre 2022 il nuovo **rapporto “Debt/Equity”** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,85** (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>	31.12.2022	31.12.2021	Var. Ass.
Totale indebitamento finanziario netto	85.395	98.677	(13.282)
(Passività per pagamenti differiti per acquisizioni societarie)	(2.419)	(3.357)	938
(Passività per pagamenti a società di leasing)	(4.080)	(4.720)	640
Totale indebitamento finanziario netto adjusted	78.897	90.600	(11.704)

La **Posizione Finanziaria Consolidata “Adjusted”**, pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2022, risulta pari a **78,9 milioni di euro**, in calo di 11,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

Di conseguenza, al 31 dicembre 2022, il **rapporto “Debt/Equity Adjusted”** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,78** (0,88 al 31 dicembre 2021).

9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato

In accordo con la 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) sugli indicatori alternativi di performance, il Gruppo TA presenta nell’ambito della Relazione sulla Gestione, 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, gli indicatori alternativi di performance utilizzati sono i seguenti (per ciascun singolo indicatore viene esposto in nota il relativo metodo di calcolo).

Si ricorda al lettore che gli indici del 2021 sono stati ricalcolati sulla base delle grandezze di conto economico rieste in applicazione dell’IFRS 5 (“Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate”).

Gli indici di redditività	31.12.2022 Consolidato	31.12.2021 Consolidato
ROE		
Risultato netto / Patrimonio netto	4,64%	-4,74%
ROE lordo		
Utile ante imposte / Patrimonio netto	3,04%	-11,41%
ROI		
Risultato operativo / Capitale Investito Netto (1)	3,87%	-4,58%
ROS		
Risultato operativo / Ricavi (2)	7,96%	-18,98%
RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI		
Oneri finanziari/Ricavi (2)	4,41%	5,32%
RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI		
EBITDA/Oneri finanziari	5,2	2,5
Gli indici patrimoniali	31.12.2022 Consolidato	31.12.2021 Consolidato
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'		
Attività correnti / Passività correnti	0,65	0,86
QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO		
Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,85	0,96
RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA		
Indebitamento (PFN) / EBITDA	4,08	15,60
QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA		
Patrimonio netto / Attività non correnti	0,42	0,42

Note:

(1) Capitale Investito Netto = Attività non correnti + CCN (Capitale Circolante Netto) - Passività a medio/lungo (non finanziarie). CCN = Attività correnti - Cassa e mezzi equivalenti - Passività correnti + Scoperti bancari e finanziamenti a breve.

(2) Ricavi al netto dei ricavi da costruzioni.

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine del 2022 ammontano **a circa 9,1 milioni di euro**, di cui 7,7 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 1,4 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 31.12.22					9.107
A) Immobilizzazioni Immateriali				7.722	
- software				61	
- Altre Immobilizzazioni				77	
- diritti di concessione				1.723	
Impianti Self Service Bag Drop	PSA/FLR		689		
Adeguamento BHS ed opere nastri bagagli	PSA/FLR		312		
Acquisto terreno ampliamento sedime	PSA		215		
Infrast. volo - opere impiantistiche AVL	FLR		150		
Impianti fissi GPU sottobordo 400	PSA		146		
Ampliamento infrast di volo e aree strip	FLR		63		
Sistema trattam. ed accumulo acque di 1a pioggia	FLR		50		
Altri minori	PSA/FLR		98		
- immob. in corso				5.684	
Progettazione nuovo terminal Firenze	FLR		2652		
Masterplan di Firenze	FLR		2367		
Pensilina Mezzi	FLR		125		
Rifacimento pista esistente	FLR		89		
Nuovo terminal	PSA		69		
By pass fognario	PSA		218		
Altri minori	PSA/FLR		164		
- software in corso:				177	
B) Immobilizzazioni Materiali				1.384	
- impianti e macchinari				977	
FPO Sistema Gestione Parcheggi	PSA		707		
Acquisto mezzi ed attrezzature di rampa	PSA/FLR		244		
Altri minori	PSA/FLR		27		
- immob. in corso				79	
FPO Sistema Gestione Parcheggi	PSA		43		
Nuovo Sistema FIREWALL protez perimetrale	PSA/FLR		36		
- altri beni				328	
Autoveicoli	PSA/FLR		167		
Macchine elettroniche (HW)	PSA/FLR		87		
Arredi	PSA/FLR		63		
Altri minori	PSA/FLR		11		

Fra gli investimenti in immobilizzazioni immateriali si segnalano 7.407 migliaia di euro relativi ai diritti di concessione, tra cui 2.652 migliaia di euro per la progettazione del nuovo terminal di Firenze, 2.367 migliaia di euro per il Master Plan di Firenze, 689 migliaia di euro nel nuovo sistema self-service di “bag drop” di entrambi gli scali, 312 migliaia di euro relativi agli adeguamenti BHS di entrambi gli scali e 218 migliaia di euro relativi al By-pass fognario dello scalo pisano.

Sono inoltre stati consuntivati investimenti in immobilizzazioni materiali per 1.384 migliaia di euro fra cui 707 migliaia di per il nuovo sistema informativo per la gestione dei parcheggi presso lo scalo di Pisa 244 migliaia per l’acquisto di mezzi ed attrezzature di rampa di entrambi gli scali.

11. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

In data 30 dicembre 2022 è stato ceduto il pacchetto di maggioranza del capitale sociale di TAH, quindi l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA al netto dell'uscente TAH è pari a 358,5 (Full Time Equivalent o FTE), registrando un incremento in termini assoluti di 2,8 FTE (0,8%), rispetto al 2021. Il Gruppo TA, al lordo dell'organico di TAH, avrebbe consuntivato un organico medio pari a 692,8 FTE contro 677,7 FTE del 2021 (+2,2%) ed un organico puntuale al 31 dicembre 2022 pari a 752 teste contro le 826 del 31 dicembre 2021 (-9%).

La variazione incrementale è collegata sia alla crescita del traffico gestito nei due aeroporti, che era risultato molto esiguo nel 2021 a seguito delle varie ondate da pandemia Covid-19, sia al confronto con un anno che aveva registrato la 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 236 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,6 FTE (0,8%), rispetto al 2021. I dipendenti di TA hanno usufruito nel primo semestre 2022 della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, che le aziende hanno deciso di chiudere – in condivisione con le organizzazioni sindacali – per l'incremento significativo del traffico gestito a partire dalla primavera.

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 12,74 FTE. Jet Fuel ha comunque usufruito nel primo semestre 2022 della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

La controllata TAE ha stabilizzato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 6,68 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 13,08 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 1,4 FTE (-10%), rispetto al 2021.

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

FTE	2022	2021	Var	Var. %
Toscana Aeroporti	326,0	323,40	2,6	0,8%
Jet Fuel	12,74	11,25	1,5	13,2%
TAE	6,68	6,52	0,2	2,4%
TAC	13,08	14,53	-1,4	-10,0%
Gruppo	358,5	355,7	2,8	0,8%

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

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2022 è pari a 21,6 milioni di euro, in incremento di 4.061 migliaia di euro rispetto al dato del 2021 (+23,2%). Nonostante il modesto incremento degli organici del Gruppo

rispetto all'analogo periodo del 2021 (+0,8%) ed il maggior traffico gestito (+137% 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), la copertura di personale assente causa Covid-19, ed infine per l'ultimo aumento contrattuale del CCNL del gestore (luglio 2022. Rispetto al 2021, il costo del 2022 ha risentito inoltre di maggiori competenze delle variabili retributive ed ad un rinnovo del CCNL, avvenuto in data 1 luglio 2022.

Formazione e Addestramento Tecnico

Nonostante la situazione pandemica, le prescrizioni anticontagio e l'applicazione degli ammortizzatori sociali che hanno reso difficile la fruizione di corsi in aula, il Gruppo ha erogato un totale di 27.693 ore di cui il 47% fruite da personale femminile e il 53% da personale maschile, rispetto al 2021 sono stati erogate 15.284 ore.

12. SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2022 il Servizio Prevenzione e Protezione (SPP) di TA ha continuato a mantenere il costante presidio sugli aspetti più rilevanti in materia di Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro su entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

Nei primi sei mesi del 2022 il Servizio di Prevenzione e Protezione è stato comunque impegnato nella gestione del rischio pandemico, in merito all'adeguamento delle procedure aziendali con la normativa di riferimento, in base al progressivo contenimento della diffusione del virus Covid-19.

In funzione anche della significativa ripresa dell'operatività, sono state tempo per tempo adeguate le INFO Sicurezza con le disposizioni vigenti.

Nel corso del 2022 non si sono registrati casi di contagio da SARS-CoV 2 in Azienda (in particolare, focolai derivanti dal mancato rispetto delle norme del Protocollo o sintomatologie durante l'orario di lavoro).

Per ciascuna società sono presenti:

- Datore di Lavoro;
- Dirigenti delegati per la sicurezza (solo in TA);
- RSPP;
- Servizio Prevenzione e Protezione (attività in service fornita da TA anche per le sue società controllate);
- Struttura per la sorveglianza sanitaria (Medico Competente, ecc.);
- Addetti per la gestione delle emergenze.

Per TA è stata conferita su entrambi i siti (Pisa e Firenze) dal Datore di Lavoro delega di funzioni (ex art. 16 D.lgs. 81/08) a due Dirigenti delegati (uno per ciascun aeroporto) al fine di garantire il costante presidio su tematiche specifiche "di sito" legate alla sicurezza.

Nel secondo semestre del 2022 è stato rivisto l'organigramma delle figure e dei ruoli della sicurezza con particolare riferimento alla qualifica di Dirigente ai sensi del D.lgs. 81/08, riducendo il numero di tali figure ed estendendo altresì il ruolo di Preposto a tutti coloro che hanno gestione diretta di collaboratori.

Sono inoltre presenti i RLS di ciascuna società su ogni sito che vengono coinvolti dal SPP e che partecipano attivamente a sopralluoghi, alla segnalazione di eventi o aspetti da monitorare, alla valutazione dei rischi e alle misure di prevenzione connesse e alle riunioni periodiche (ex art. 35 D. Lgs. 81/08).

Il Servizio di Prevenzione e Protezione eroga direttamente formazione a tutto il personale (Lavoratori, Preposti e dirigenti) ai sensi del D.lgs 81/08 e dei relativi Accordi Stato Regioni.

Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018

Nel mese di novembre 2022 TA è stata impegnata in tre giornate di audit, da parte dell'Ente certificatore DNV, al fine di ottenere nuovamente la Certificazione secondo lo standard UNI ISO 45001:2018. L'audit si è concluso con esito positivo e dallo stesso non sono emerse non conformità. L'applicazione di tale modello consente alle società di essere "compliant" relativamente a quanto previsto dall'art 16 comma 3 e dall'art. 30 del D.lgs. 81/08, ovvero adottare e attuare un modello di verifica sui compiti del Datore di Lavoro e dei delegati, con importanti ricadute positive sugli aspetti della responsabilità amministrativa delle società per i reati inerenti alla sicurezza sul lavoro previsti dal Modello Organizzativo Gestionale D.lgs. 231/2001.

Valutazione dei rischi e dispositivi di protezione

Il processo di identificazione e valutazione dei rischi è in costante dinamismo, per cui periodicamente il DVR viene aggiornato ed integrato.

Le procedure operative o le misure di prevenzione e mitigazione, vengono formalizzate tramite l'emanazione di informative di rischio specifiche (INFO Sicurezza) per focalizzare e richiamare aspetti di rilievo per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

I criteri di identificazione dei rischi tengono in considerazione le singole categorie di rischio presenti negli ambienti di lavoro e quelli derivanti dalle attività svolte dai lavoratori, accorpati in gruppi omogenei per mansione, anche in virtù della contemporanea presenza di soggetti terzi e utilizzo di attrezzature e impianti.

Vengono poi adottate misure di protezione collettive o individuali (DPI) in linea con gli esiti.

Prove di emergenza ed evacuazione

Nel mese di marzo 2022 per lo scalo di Firenze e nel mese di febbraio 2022 per lo scalo di Pisa, sono state organizzate ed effettuate da TA le prove annuali di gestione dell'emergenza ed evacuazione, in conformità al D.M. 10/03/98. Le prove, con la simulazione di scenari di incendio, si sono svolte con buoni esiti e con il coinvolgimento di Handlers ed Enti, evidenziando un efficace coordinamento dei Piani di Emergenza.

Nello specifico, sui due scali, sono state effettuate le seguenti esercitazioni:

- Scalo aeroportuale di Pisa (10 febbraio 2022- principio di incendio ad un nastro della Cooperativa);
- Scalo aeroportuale di Firenze (23 marzo 2022 - principio di incendio ad un nastro della Cooperativa).

Entrambe le esercitazioni sono state svolte in conformità alle attuali vigenti disposizioni di legge nel rispetto de rischio da contagio Covid-19.

Infortuni

Si conferma un ottimo andamento della numerosità degli infortuni e dei relativi giorni di assenza per TA (1 solo infortunio nel 2022)

Gli eventi sono per lo più imputabili a distrazione e/o imperizia (c.d. human factor) che non ad accadimenti collegati a mezzi, macchinari, attrezzature od a processi lavorativi disfunzionali.

Programmi di formazione e di focalizzazione sullo "human factor" sono stati attivati da SPP e in generale previsti nei moduli formativi in TA/TAH.

Per maggiori dettagli si rinvia alla Dichiarazione Non Finanziaria Consolidata 2022.

13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679

Il DL 9 febbraio 2012 n. 5 (convertito dalla legge n. 35 del 4 aprile 2012) ha modificato alcune disposizioni in materia di misure minime di sicurezza sopprimendo in particolare il Documento Programmatico di Sicurezza. L'abolizione dell'obbligo di redazione del DPS non solleva tuttavia dall'attuazione di tutti gli altri adempimenti privacy previsti dalla legislazione.

Toscana Aeroporti, al fine di garantire il corretto trattamento dei dati personali ed la compliance normativa in materia privacy, ha adeguato la propria struttura alle prescrizioni contenute nel Regolamento UE 2016/679 (relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati) e nel D. Lgs. 196/2003 (c.d. Codice Privacy) integrato con le modifiche introdotte dal D Lgs. n. 101 del 1° agosto 2018.

14. RICERCA E SVILUPPO

Il gruppo Toscana Aeroporti, in continuità con quanto impostato negli ultimi due anni, in risposta alle mutate esigenze aziendali in termini di lavoro da remoto (così detta modalità "smart working"), divenuto in seguito a numerose proroghe, di fatto, una delle modalità di lavoro ordinario, ha proseguito nell'erogazione di un servizio che garantisca la piena efficienza, nonché la più alta sicurezza a fronte di un notevole sforzo, sia da parte dello staff ICT che dei presidi esterni (assistenza helpdesk di primo livello). Gli investimenti tecnologici, il miglioramento dei processi, la standardizzazione, l'integrazione ed il consolidamento attuati negli anni precedenti sui sistemi informativi, hanno consentito da un lato di proseguire nella risposta rapida non solo alle perduranti e crescenti esigenze aziendali, ma anche alle minacce più recenti, via via rilevate dai vari vendor dell'infrastruttura di Toscana Aeroporti così come dall'infrastruttura SoC dedicata, capitalizzando il lavoro fatto nel passato, sfruttando la scalabilità ottenuta grazie a precedenti interventi ed innovando le soluzioni tecnologiche dove necessario.

In quest'ottica, nel corso del 2022, Toscana Aeroporti ha:

- Completato la realizzazione di un servizio SOC (Security Operation Centre) attivo H24 mirato ad identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche attive e potenziali presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi. Quest'ultimo servizio è stato definitivamente implementato nel corso della prima parte del 2022, sulla base dell'analisi attenta delle soluzioni tecnologiche disponibili, portando ad un livello ancor più alto la capacità di individuare le minacce Cyber già in una fase preliminare;
- realizzato la digitalizzazione del servizio PRM per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, rendendo più efficiente un processo che coinvolge diversi attori (gestore, società di handling, soggetto appaltatore del servizio), attraverso l'utilizzo di dispositivi palmari per la rilevazione e la gestione delle assistenze, l'assegnazione dei task e la rendicontazione delle attività effettuate;
- completato il progetto di sostituzione del proxy aziendale (adeguamento tecnico di sicurezza per l'accesso ad Internet dalle postazioni di lavoro degli scali) e realizzata la sostituzione dei dispositivi di sicurezza perimetrale (firewall) con sistemi di nuova generazione;
- progettato la realizzazione di un nuovo sistema di protocollo aziendale per la gestione delle comunicazioni in ingresso e uscita secondo principi di efficienza, riservatezza e tracciabilità delle attività;
- completato la migrazione della posta elettronica aziendale su piattaforma Microsoft 365 con contestuale implementazione la protezione delle comunicazioni email attraverso una soluzione di Phishing and Impersonation Protection;
- attivato una rete privata mobile tramite APN privato su infrastruttura WindTre per la gestione del traffico dati di cellulari aziendali che debbano accedere a risorse private di Toscana Aeroporti in condizioni di mobilità, rendendo al contempo fruibili e sicure le comunicazioni stesse ed evitando di esporre al pubblico servizi particolarmente sensibili;
- intrapreso un percorso di valutazione per l'erogazione di servizi del gestore in modalità terminal service;
- avviato lo studio di fattibilità di soluzioni di verifica e segnalazione degli accodamenti tramite sistemi di rilevazione automatica già sperimentati su altri scali del gruppo Corporacion America;

- introdotto un'evoluzione del software di gestione dei dispositivi mobili aziendali (MDM) per un controllo più efficace delle configurazioni;
- implementato una nuova soluzione web per la gestione delle segnalazioni secondo la normativa sul Whistleblowing;
- predisposto un proof of concept per l'analisi video delle situazioni di rischio in relazione alla movimentazione aeromobili sugli stand aeroportuali.

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 31 dicembre 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.

Alla data del 31 dicembre 2022 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate**:

- **Toscana Aeroporti Handling S.r.l.**

Toscana Aeroporti Handling S.r.l., 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. Come in precedenza più volte evidenziato, in data 30 dicembre 2022 è stato ceduto il pacchetto di maggioranza delle azioni (80%) di TAH, di conseguenza l'area di consolidamento risulta modificata in seguito a tale operazione e TAH è divenuta impresa collegata.

Alla data del 31 dicembre 2022 TAH ha ricevuto in service da TA delle attività di staff, in continuità con i precedenti esercizi, per un valore di circa 1.122 migliaia di euro e fornito servizi di handling a TA per un valore complessivo pari a circa 797 migliaia di euro.

- **Alatoscana S.p.a.**

Società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba. La partecipazione detenuta da TA è pari al 13,27% (invariata rispetto al 31 dicembre 2021); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 31 dicembre 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.

- **AC.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 31 dicembre 2022 il Gruppo TA ha rilevato fra i Costi operativi Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi da AC.Quasarda pari a 3.677 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato negli Altri ricavi circa 23 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 31 dicembre 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 31 dicembre 2022 pari a 149 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per 232 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e servizi di extra handling inerenti all'aviazione generale dello scalo di Pisa.
- inoltre, sono presenti al 31 dicembre 2022 ulteriori ricavi per circa 34 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 31 dicembre 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 762 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze, 63 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 31 dicembre 2022 pari a 33 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi non aviation per 96 migliaia di euro al 31 dicembre 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 31 dicembre 2022 ulteriori ricavi per circa 5 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- 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 31 dicembre 2022 pari a circa 32 migliaia di euro).

Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly S.r.l. ulteriori ricavi per circa 7 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 31 dicembre 2022 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a circa 93 migliaia di euro. Per effetto del consolidato fiscale Corporation America Italia Spa riconosce a TA un provento pari a circa 103 migliaia di euro che viene registrato come minore imposta corrente.

- ACI Engineering Uruguay S.A.

La società in questione è correlata a TA in quanto appartiene al Gruppo Corporacion America e si occupa di progettazione di infrastrutture aeroportuali ed è in essere un accordo del valore di circa 4 milioni di dollari (US) per la progettazione del nuovo Terminal Passeggeri di Firenze.

Al 31 dicembre 2022 sono stati consuntivati fra i Costi per servizi di costruzione 912 migliaia di euro per i servizi di progettazione relativi al nuovo Terminal di Firenze.

Si precisa, infine, che nel 2022 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate e che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede né ha acquistato o alienato azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Partecipazioni dei componenti degli organi di amministrazione e di controllo

Alla data del presente Bilancio si segnalano le seguenti partecipazioni nella Capogruppo TA:

- il sindaco Roberto Giacinti con 7.925 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI

16.1 Toscana Aeroporti S.p.A.

Con riferimento alle informazioni economiche, patrimoniali e finanziarie della Capogruppo TA, ai prospetti di Conto Economico Gestionale, Stato Patrimoniale e Posizione Finanziaria Netta del 2022 comparati con i valori del 2021, si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative al Bilancio d'esercizio.

16.2 Parcheggi Peretola S.r.l.

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

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio.

Ai fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

Dati in migliaia di euro	2.022	2.021	Var. Ass.	VAR. %
RICAVI				
Ricavi non aviation	1.493	525	968	184%

Altri ricavi	41	41	-	0%
TOTALE RICAVI (A)	1.534	566	968	171%
ALTRI PROVENTI (B)	-	222	-222	-100%
COSTI				
Costi per servizi	195	130	64	49%
Oneri diversi di gestione	60	55	4	8%
TOTALE COSTI (C)	255	186	69	37%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	1.280	603	677	112%
Incid.% su ricavi totali	83,4%	6,6%		
Ammortamenti e svalutazioni	40	41	-1	-3%
RISULTATO OPERATIVO	1.240	561	678	121%
Incid.% su ricavi totali	80,8%	5,0%		
GESTIONE FINANZIARIA	-	-	-	-
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	1.240	561	678	121%
Imposte di esercizio	-343	-99	-245	248%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	897	463	434	94%

I valori economici del 2022 rilevano ricavi per 1.534 migliaia di euro, in incremento di 968 migliaia di euro (+171%) rispetto al 2021 principalmente riconducibili ai maggiori passeggeri transitati dallo scalo fiorentino (+166%).

Dal lato costi, pari a 255 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, sono in incremento del +37% rispetto ai 186 migliaia di euro del 2021 dove la componente più importante è rappresentata servizio di gestione e manutenzione dei parcheggi (93 migliaia di euro), prestazioni professionali (45 migliaia di euro) ed utenze (27 migliaia di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2022 è positivo per 1.280 migliaia di euro, in incremento di 677 migliaia di euro rispetto al 2021, ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 897 migliaia di euro in incremento di circa 434 migliaia di euro rispetto all'utile 2021 pari a 463 migliaia di euro.

Parcheggi Peretola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2022 positiva per 679 migliaia di euro (730 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

16.3 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 31 dicembre 2022 sono pari a n. 10 dipendenti);
2. personale interno al 31 dicembre 2022 è pari a n. 8 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 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 31 dicembre 2022 la società ha 8 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.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass.	Var.%
RICAVI				
Altri ricavi e proventi	4.818	2.525	2.293	91%
TOTALE RICAVI (A)	4.818	2.525	2.293	91%
ALTRI PROVENTI (B)	-	-	-	
COSTI				
Materiali di consumo	2	-	2	-
Costi del personale	476	442	34	8%
Costi per servizi	4.252	2.022	2.230	110%
Oneri diversi di gestione	5	4	0,6	13%
TOTALE COSTI (B)	4.734	2.468	2.266	92%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	83	57	27	47%
Incid.% su ricavi totali	2%	-188%		
Ammortamenti e svalutazioni	22	22	-	-
RISULTATO OPERATIVO	61	35	27	78%
Incid.% su ricavi totali	1%	-193%		
GESTIONE FINANZIARIA	(20)	(4)	(16)	437%
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	41	31	11	35%
Imposte di esercizio	(15)	(16)	1	-4%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	26	15	11	74%

I ricavi del 2022, pari a 4.818 migliaia di euro rappresentano la competenza di esercizio dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del 2022 sono pari a 4.734 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 476 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 3.424 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 576 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 83 migliaia di euro ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 26 migliaia di euro.

TAE ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2022 positiva per 239 migliaia di euro (356 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

16.4 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 2022 sono transitati nel deposito 87.911 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al 79,5% rispetto ai 48.977 metri cubi del 2021. La società ha effettuato servizi di into-plane per 87.911 metri cubi di carburante registrando un incremento del 86,9% rispetto ai 47.110 metri cubi del 2021.

Al 31 dicembre 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 2022 di 501 migliaia di euro (canone aeroportuale di JF), service amministrativo (20 migliaia di euro), affitto locali operativi per circa 14 migliaia di euro ed altri servizi (permessi aeroportuali, parcheggi, utenze, etc.) per un valore di circa 10 migliaia di euro.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio.

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.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass.	Var. %
RICAVI				
Ricavi aviation	2.853	1.545	1.307	84,6%
Altri ricavi	12	4	8	237,7%
TOTALE RICAVI (A)	2.864	1.549	1.316	85,0%
ALTRI PROVENTI (B)	50	154	(104)	-67,5%
COSTI				
Materiali di consumo	88	51	38	74,4%
Costi del personale	799	543	255	47,0%
Costi per servizi	394	391	3	0,6%
Oneri diversi di gestione	27	17	11	63,7%
Canoni aeroportuali	501	289	212	73,4%
TOTALE COSTI (B)	1.809	1.291	518	40,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	1.105	412	694	168,5%
Incid.% su ricavi totali	39%	6%		

Ammortamenti e svalutazioni	148	152	(5)	-3,0%
Acc. f.do rischi e ripristini	-	60	(60)	n.s.
Acc. f.do svalutazione crediti	-	1	(1)	n.s.
RISULTATO OPERATIVO	958	199	759	381,5%
Incid.% su ricavi totali	33%	-11%		
Gestione finanziaria	(8)	(9)	0	-4,8%
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	950	190	759	399,0%
Imposte di esercizio	(268)	(5)	(262)	n.s.
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	682	185	497	268,8%

I ricavi totali del 2022 di Jet Fuel sono pari a 2.864 migliaia di euro (1.549 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e riguardano principalmente il servizio di stoccaggio carburante per 1.251 migliaia di euro e per 1.197 migliaia di euro il servizio di *into-plane*. Nel corso del 2022 la società non ha ricevuto contributi statali (DL Sostegni, Contributo perequativo) presenti invece per 153 migliaia di euro nel 2021.

I costi principali del 2022 sono pari a 1.809 migliaia di euro (1.291 migliaia di euro nel 2021) e sono rappresentati dal costo del personale (799 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (501 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (137 migliaia di euro), prestazioni professionali (116 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (79 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato del 2022 registra un MOL positivo pari a 1.105 migliaia di euro (412 migliaia di euro nel 2021) ed un utile netto di esercizio di 682 migliaia di euro, rispetto all'utile registrato nel 2021 pari a 185 migliaia di euro.

Jet Fuel ha una Posizione Finanziaria Netta positiva al 31 dicembre 2022 per 527 migliaia di euro (negativa per 157 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

16.5 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 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare, la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

Nel corso del 2022 la società ha completato i lavori per l'adeguamento di prevenzione incendi per gli aeroporti di PSA e FLR; sono proseguiti nel corso del 2022 ed ultimati nel primo trimestre 2023 i lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo dell'aeroporto fiorentino (pista di volo ed aree strip adiacenti) e sono stati eseguiti i lavori di spostamento della rete di sotto servizi quale opera propedeutica allo spostamento della rete fognaria rientrante nelle opere preliminari all'ampliamento del terminal passeggeri presso lo scalo pisano. Sono inoltre stati completati i lavori di manutenzione straordinaria (messa in sicurezza) al fabbricato del distaccamento del corpo dei Vigili del fuoco di Pisa presso l'aeroporto di Pisa.

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.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass.	VAR.%
RICAVI				

Altri ricavi	6.072	10.785	-4.713	-44%
TOTALE RICAVI (A)	6.072	10.785	-4.713	-44%
ALTRI PROVENTI (B)	-	4	-4	n.s.
COSTI				
Materiali di consumo	210	2.511,7	-2.302	-92%
Costi del personale	923	1.120	-196	-18%
Costi per servizi	5.639	6.649	-1.010	-15%
Oneri diversi di gestione	90	72	18	25%
TOTALE COSTI (C)	6.862	10.352	-3.491	-34%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	-789	437	-1.226	-281%
Incid.% su ricavi totali	-13,0%	4,0%		
Ammortamenti e svalutazioni	1.307	1.298	8	1%
RISULTATO OPERATIVO	-2.096	-862	-1.234	143%
Incid.% su ricavi totali	-34,5%	-8,0%		
GESTIONE FINANZIARIA	-2	-	-2	n.s.
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	-2.098	-862	-1.236	143%
Imposte di esercizio	52	142	-91	-64%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	-2.046	-720	-1.327	184%

I ricavi principali del 2022 riguardano per circa 1,6 milioni di euro la produzione realizzata nei progetti commissionati dalla Capogruppo e per 3,8 milioni di euro per lavori verso terzi.

Dal lato costi la componente più importante è rappresentata dal costo dei servizi per circa 5,6 milioni. In particolare: lavorazioni c/terzi per circa 4,6 milioni di euro; costo del personale per 923 migliaia di euro; prestazioni professionali per 349 migliaia di euro; personale distaccato per 205 migliaia di euro e materiali di consumo per 210 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del 2022 è negativo per 789 migliaia di euro (positivo per 437 migliaia di euro nel 2021) ed il risultato di esercizio in perdita di 2.046 migliaia di euro (perdita di 720 migliaia di euro nel 2021).

TAC ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2022 negativa per 686 migliaia di euro (negativa per 315 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

In ogni caso, la capogruppo TA ha deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente TAC, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.

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

- 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 e 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 in conseguenza al contesto macroeconomico inflattivo ed il conseguente calo dei consumi, così come eventi quali l'epidemia da Covid-19, stanno continuando a condizionare la ripresa del traffico aereo. In particolare, 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. 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. Relativamente alla pandemia da COVID-19, il 2022, condizionato nella prima parte dell'anno dalla diffusione delle varianti del virus, ha visto una decisa ripresa del traffico gestito da Toscana Aeroporti nei due aeroporti che a fine anno ha raggiunto l'81,4% del traffico registrato nel 2019. Nonostante il perdurare di elementi di incertezza dovuti all'eventuale comparsa di nuove varianti che potrebbero rallentare la ripresa del traffico a livelli pre-pandemia, si evidenzia come i dati di traffico del 2023 continuano a confermare il recupero rispetto ai dati di traffico 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 alla Società ed al Gruppo, la Direzione di TA sta approfondendo le valutazioni sui relativi rischi potenziali sul business con un obiettivo di monitoraggio continuo, anche alla luce delle ulteriori informazioni che verranno acquisite nel corso del presente anno: ad oggi si ritiene che detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo, per lo meno nel breve termine.

Per individuare i principali rischi che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti è stata elaborata una matrice di correlazione dove sono individuati gli aspetti ambientali e gli impatti ad essi correlati. La valutazione è effettuata utilizzando criteri parametrici che, incrociati con un indice di contribuzione, portano ad individuarne la significatività. Per ogni impatto vengono determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento, talvolta esauribili in un orizzonte temporale di breve durata talaltra pluriennale.

Nell'ambito delle attività di monitoraggio dei rischi legati al cambiamento climatico, risultano di interesse le tematiche dello stress termico e delle precipitazioni intense, entrambi fenomeni legati al riscaldamento globale. Ciò in quanto la temperatura può, per taluni aspetti, influenzare le performance degli aeromobili, mentre le precipitazioni risultano potenziale causa di locali fenomeni e/o eventi di allagamento.

Sempre relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO₂ (accreditamento all'ACA (Airport Carbon Accreditation) Program; progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile).

Si potrebbero infine riscontrare effetti indiretti derivanti, ad esempio, dall'introduzione di adempimenti normativi che dovessero incidere sull'operatività dei vettori, o che dovessero far mutare i comportamenti dei passeggeri.

La Direzione di TA monitorerà l'evoluzione dei suddetti fenomeni al fine di recepire le relative eventuali conseguenze economico finanziarie sui piani pluriennali, sia con riferimento alla componente investimenti, sia a quella dei costi operativi correnti; non si può quindi escludere che gli effetti del

cambiamento climatico possano in un orizzonte temporale di lungo termine sui flussi di cassa futuri della Società e del 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.

- RISCHIO NORMATIVO

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

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

A tal riguardo si ricorda che alla data di approvazione del presente Bilancio d'esercizio, 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 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.

Nel corso del 2022 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 6,7 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del +137% nella componente passeggeri, del +61% nella componente movimenti, del +78% nella componente tonnellaggio e del -3% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del 2021. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63,1%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 47% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,7% e 6,4%.

Allo scopo di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori Toscana Aeroporti persegue una strategia commerciale e di marketing mirata, tra l'altro, alla diversificazione delle compagnie aeree sui due scali. Tale strategia si esplica, ad esempio, attraverso continui contatti diretti con i vettori e con la partecipazione ai principali eventi mondiali del settore aeronautico e la costante analisi e monitoraggio dei mercati di riferimento.

- 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. Cause dell'interruzione dell'attività operativa aeroportuale possono, inoltre, essere rappresentate anche dagli eventi naturali, atmosferici e/o meteorologici nonché dall'indisponibilità di infrastrutture e/o sistemi. A tal riguardo Toscana Aeroporti è intervenuta definendo e implementando specifiche misure di sicurezza. 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. 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 duraturi ammortizzatori sociali), il Gruppo ha ripristinato in servizio tutto il personale operativo, chiudendo la cassa integrazione ed ha inoltre avviato e concluso nuove selezioni per ingressi di

personale stagionale, non solo prima della apertura della stagione estiva aeroportuale 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.

18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2022

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Volotea: la compagnia iberica ha annunciato che dal 6 aprile 2023 baserà presso l'aeroporto di Firenze 1 Airbus A319 collegando lo scalo con 12 destinazioni: da Aprile Bilbao, Bari, Cagliari, Catania, Palermo, Bordeaux, Lione, Marsiglia, Nantes, Tolosa, dal 19 Giugno Olbia e dal 10 Ottobre Amburgo. I voli sono già aperti alle vendite sul sito della compagnia.

British Airways: il vettore ha annunciato e aperto alle vendite a partire da metà aprile il collegamento diretto giornaliero per Londra Heathrow operato con AB320neo.

Wideroe: il vettore incrementa le frequenze in altissima stagione per Bergen e ha aperto alle vendite anche il nuovo collegamento per Oslo Torp.

SAS: il vettore svedese incrementa le operazioni stagionali su Copenaghen e apre il nuovo collegamento verso Oslo e Stoccolma Arlanda.

Ita Airways: il vettore italiano incrementa i collegamenti su Roma a partire da giugno passando dagli attuali 2 voli giornalieri a 4.

Swiss: il vettore svizzero incrementa le operazioni su Zurigo nella stagione estiva passando dagli attuali 3 voli giornalieri a 4 con night stop.

Air Serbia: nuovo collegamento bisettimanale stagionale verso Belgrado a partire da fine maggio.

Vueling: il vettore spagnolo ha aperto alle vendite i collegamenti per Bilbao, Dusseldorf e Bari.

Albawings: dal 28 marzo 2023 il vettore torna ad operare il collegamento per Tirana con frequenza trisettimanale, in aggiunta al collegamento attivo su base annuo dallo scalo di Pisa.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

Ryanair: il vettore ha già aperto alle vendite dal prossimo giugno il collegamento bisettimanale per Birmingham, mentre da luglio il nuovo collegamento bisettimanale per Copenaghen e il nuovo volo per Kos operato in altissima stagione. Il vettore ripristina anche il collegamento per Glasgow Prestwick a partire dalla stagione estiva.

Flydubai: il vettore dal 23 giugno al 29 settembre 2023 incrementa le operazioni su Pisa passando da 3 a 4 frequenze settimanali in altissima stagione.

Aegean Airlines: il vettore riattiva in altissima stagione il collegamento per Atene con una frequenza settimanale.

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel 2022 la Società ha consuntivato un livello di traffico passeggeri in decisa ripresa rispetto al 2021 (+137% raggiungendo l'81,4% del traffico pre-Covid del 2019).

Come diretta conseguenza, dopo i risultati negativi consuntivati negli esercizi 2020 e 2021 caratterizzati dall'emergenza pandemica, nel 2022 il Gruppo è tornato nuovamente in utile.

Nonostante i fattori di incertezza legati principalmente alle tensioni internazionali in conseguenza del conflitto tuttora in corso fra Russia e Ucraina e dal perdurare di dinamiche inflazionistiche, la Società rimane fiduciosa sul continuo miglioramento dei risultati attesi grazie anche al costante incremento del traffico passeggeri registrato nei primi mesi dell'anno presso entrambi gli aeroportuali toscani.

20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Proponiamo che **l'utile d'esercizio di 2.054.996 euro** della Capogruppo Toscana Aeroporti sia accantonato a Riserva legale per 102.750 euro e per 1.952.246 euro a Riserva straordinaria.

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio d'esercizio 2022 di Toscana Aeroporti S.p.a. redatto sulla base dei criteri indicati nelle relative Note Illustrative.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	2022	Di cui Parti Correlate	2021 (*)	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		76.819	1.368	35.147	1.143
Altri ricavi		6.182	99	1.863	96
Ricavi per servizi di costruzione		7.407		11.522	
TOTALE RICAVI (A)	7.1	90.407	1.467	48.531	1.239
ALTRI PROVENTI (B)	7.2	666		9.761	
COSTI	7.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	7.3.1	1.101		708	
Costi del personale	7.3.2	21.859		17.686	
Costi per servizi	7.3.3	34.533	-	19.540	16
Oneri diversi di gestione	7.3.4	1.153		1.542	
Canoni aeroportuali	7.3.5	5.712		2.669	
Totale costi operativi		64.359	-	42.146	16
Costi per servizi di costruzione	7.3.6	5.805	4.588	9.822	-
TOTALE COSTI (C)		70.164	4.588	51.968	16
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		20.909	(3.121)	6.324	1.223
Ammortamenti e svalutazioni	7.4	10.113		10.089	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	7.5	3.484		4.333	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	7.6	115		1.115	
RISULTATO OPERATIVO		7.197	(3.121)	(9.213)	1.223
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	7.7	94		7	
Oneri finanziari	7.8	(3.983)		(2.580)	
Utile (perdita) da partecipazioni	7.9	(242)		76	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		(4.131)	-	(2.497)	-
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		3.066	(3.121)	(11.710)	1.223
Imposte di esercizio	7.10	(1.712)	103	6.798	99
RISULTATO DA ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO		1.354	(3.019)	(4.913)	1.322
Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione	7.11	3.320		53	
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO		4.674	(3.019)	(4.860)	1.322
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	7.12	1		(396)	
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO		4.675	(3.019)	(5.256)	1.322
Utile (perdita) per azione (€) attribuibile agli azionisti della Capogruppo		0,251		(0,282)	
Utile (perdita) diluito per azione (€) da attività di funzionamento	7.13	0,073		(0,285)	
Utile (perdita) diluito per azione (€) da attività cedute o destinate alla dismissione		0,178		(0,285)	

(*) A seguito della cessione del business handling, i dati comparativi dell'esercizio 2021 sono stati riesposti stante le previsioni dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate".

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	2022	2021
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO (A)		4.674	(4.860)
<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	8.16	284	99
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale di attività cedute o destinate alla dismissione		174	94
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		458	193
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO (A) + (B)		5.132	(4.667)
Perdita (utile) complessiva di esercizio di pertinenza di Terzi	8.16	(18)	(409)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO DEL GRUPPO		5.114	(5.076)

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

ATTIVO	Note	31.12.2022	31.12.2021
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	8.1	190.200	189.119
Immobili, impianti e macchinari	8.2	26.391	29.022
Diritti d'uso	8.3	3.904	4.583
Partecipazioni in altre imprese	8.4	2.962	2.953
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	8.5	572	632
Altre attività finanziarie	8.6	4.015	3.211
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	8.7	1.482	162
<i>di cui verso parti correlate</i>		1.342	162
Attività fiscali differite	8.8	9.883	13.076
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		239.410	242.757
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	8.9	1.924	-
Crediti commerciali	8.10	16.909	16.233
<i>di cui verso parti correlate</i>		1.026	490
Attività fiscali per imposte correnti	8.11	270	637
Altri crediti tributari	8.12	669	2.342
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	8.13	7.696	15.919
<i>di cui verso parti correlate</i>		417	-
Altre attività finanziarie correnti	8.14	294	-
Cassa e mezzi equivalenti	8.15	55.772	54.147
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		83.534	89.278
TOTALE ATTIVO		322.943	332.035

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2022	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		642	(586)
Utile (perdita) di periodo del Gruppo		4.675	(5.256)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		99.586	101.472
Patrimonio Netto di Terzi		1.170	1.153
TOTALE PATRIMONIO NETTO	8.16	100.756	102.624
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	8.17	1.237	2.213
Fondi di ripristino e sostituzione	8.18	17.887	16.987
Fondi benefici ai dipendenti	8.19	2.307	5.278
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	8.20	66.515	94.037
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	8.21	3.491	3.993
Altri debiti esigibili oltre l'anno	8.22	2.251	2.778
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		93.688	125.285
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	8.20	68.447	50.711
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	8.21	589	727
Passività fiscali per imposte correnti	8.23	673	32
Altri debiti tributari	8.23	7.387	9.928
Debiti Commerciali	8.25	36.703	30.580
<i>di cui verso parti correlate</i>		3.456	-
Debiti verso Istituti previdenziali	8.26	1.170	1.596
Altri debiti esigibili entro l'anno	8.27	9.934	8.404
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	8.18	3.596	2.147
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		128.499	104.126
TOTALE PASSIVITA'		222.187	229.411
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		322.943	332.035

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

Nota 8.16

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIA.	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIF. IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 1 gennaio 2021	30.710	18.941	5.369	38.783	24.585	(3.229)	(8.612)	106.547	222	106.769
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	(5.256)	(5.256)	396	(4.860)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	180	180	13	193
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(5.076)	(5.076)	409	(4.667)
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(7.845)	-	-	7.845	-	-	-
PN DI TERZI DA OPERAZIONI DI AGGREGAZIONE AZIENDALE	-	-	-	-	-	-	-	-	522	522
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	(7.845)	-	-	7.845	-	522	522
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
PN al 1 gennaio 2022	30.710	18.941	5.369	30.938	24.585	(3.229)	(5.842)	101.472	1.153	102.624
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	4.675	4.675	(1)	4.674
ALTRI COMP. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	439	439	19	458
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	5.114	5.114	18	5.132
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(6.045)	-	-	6.045	-	-	-
DISTRIBUZIONE RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	-	(7.000)	-	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	(13.045)	-	-	6.045	(7.000)	-	(7.000)
PN al 31 dicembre 2022	30.710	18.941	5.369	17.893	24.585	(3.229)	5.317	99.586	1.170	100.756

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di euro (Nota 8.15)</i>	2022	2021
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	4.674	(4.860)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	10.493	10.391
- Svalutazioni di asset	107	315
- Utile / perdita da partecipazioni	242	(76)
- Variazione fondo rischi e oneri	150	196
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(518)	(635)
- Variazione netta del fondo di ripristino	1.714	(3.288)
- Risultato della dismissione di società controllate	(4.002)	-
- Altre variazioni non monetarie	(105)	(1.756)
- Oneri finanziari diritti d'uso	126	132
- Altri oneri (Proventi) finanziari, netti	3.787	2.451
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	635	(7.257)
- Imposte di competenza del periodo	943	(155)
- (Incremento)/decremento nelle attività derivanti da contratti	(1.924)	-
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.568)	(2.943)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	10.022	(94)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	11.086	6.541
- Incremento/(decremento) in altri debiti	919	1.730
Flusso di cassa delle attività operative	32.782	693
- Oneri finanziari pagati	(2.295)	(1.631)
- Imposte sul reddito pagate	(53)	-
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	30.434	(938)
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(1.384)	(3.250)
- Disinvestimenti in attività materiali	141	346
- Investimenti in attività immateriali	(7.722)	(11.825)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(1.075)	(7)
- Dividendi incassati	13	58
- Acquisizione netta di società controllate	(1.000)	(992)
- Dismissione netta di società controllate	611	-
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(10.417)	(15.671)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.000)	-
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	59.500	57.200
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(70.006)	(61.924)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(887)	(863)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(18.392)	(5.587)
Incremento / (decremento) netto liquidità e mezzi equivalenti	1.625	(22.197)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	54.147	76.344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	55.772	54.147

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31.12.2022

1. Informazioni generali

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 presso l’Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze, e dalla sue controllate, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggio Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.. Si segnala inoltre che l’area di consolidamento si modifica per effetto della cessione in data 30 dicembre 2022 del pacchetto di maggioranza del capitale sociale (80%) della controllata Toscana Aeroporti Handling S.r.l..

La Capogruppo nasce dalla fusione per incorporazione in Società Aeroporto Toscana Galileo Galilei S.p.a. (Aeroporto di Pisa) con Aeroporto di Firenze S.p.a.. Per completezza si ricorda che tale fusione si è configurata come un’aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune, controllo esercitato da Corporacion America Italia S.p.a.. Pertanto, trattandosi di “*business combination involving entities under common control*”, operazioni esplicitamente escluse dall’ambito di applicazione del principio contabile internazionale IFRS 3 “Aggregazioni aziendali”, la fusione è stata riflessa nel bilancio della società risultante dalla fusione, rilevando i valori delle attività e delle passività dell’impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell’incorporata, trattamento contabile tale da consentire al management di fornire un’informativa che fosse, al contempo, rilevante ed attendibile, ai sensi delle alla luce delle previsioni dello IAS 8 “Principi contabili, cambiamenti nelle stime ed errori”, par. 10.

Le principali attività svolte dal Gruppo sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio consolidato 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 del Bilancio consolidato 2022 del Gruppo TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato 2022 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2022, 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”).

Forma dei prospetti contabili

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili consolidati: prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, prospetto di conto economico, prospetto di conto economico complessivo, prospetto delle variazioni di patrimonio netto,

rendiconto finanziario e note illustrative. A loro volta le Attività e le Passività sono state espone nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

Conto Economico

Il Conto Economico viene presentato nella classificazione per natura, in quanto ritenuta maggiormente significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.

Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico Complessivo

Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo" (di seguito anche "OCI"), che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Il Conto Economico Complessivo è presentato con un dettaglio degli Altri utili e perdite complessivi che distingue tra utili e perdite che saranno in futuro riclassificati a conto economico e utili e perdite che non saranno mai riclassificati a conto economico.

Rendiconto Finanziario

Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato dal Gruppo TA è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tali voci alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.

Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

Viene presentato il prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto così come richiesto dai principi contabili internazionali, con evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni ricavo, provento, onere e spesa non transitati nel conto economico o nel conto economico complessivo, ma imputati direttamente a Patrimonio Netto sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS.

3. Perimetro e principi di consolidamento

Nel perimetro di consolidamento sono incluse la Capogruppo e le imprese su cui Toscana Aeroporti, direttamente o indirettamente, esercita il controllo. Il controllo di una impresa si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall'investimento nell'impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l'esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa. Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate al paragrafo 1 delle presenti Note Illustrative 4 della Relazione sulla gestione.

La struttura del Gruppo è variata rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto della cessione dell'80% delle quote della TAH. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.2 delle presenti note illustrative.

Le imprese sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo ne acquisisce il controllo, mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo ne perde il controllo, come sopra definito.

I principali criteri di consolidamento seguiti nella redazione del Bilancio Consolidato predisposto in conformità agli IFRS al 31 dicembre 2022 sono i seguenti:

- a. il valore contabile delle partecipazioni in imprese controllate viene eliminato contro il relativo patrimonio netto, a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle partecipate secondo il metodo del consolidamento globale; il controllo sussiste quando il Gruppo è esposto a, od ha il diritto a, ricevere rendimenti variabili dal suo coinvolgimento nell'impresa ed ha la capacità di influenzare i suddetti rendimenti variabili attraverso il suo potere sull'impresa controllata; l'acquisizione di un'impresa controllata è contabilizzata secondo il metodo dell'acquisizione. Il costo dell'acquisizione è determinato dalla sommatoria dei valori correnti, alla data di ottenimento del controllo delle attività date, delle passività sostenute o assunte, e degli strumenti finanziari emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'impresa acquisita;
- b. le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l'eventuale partecipazione di minoranza nell'acquisita (nel caso di step acquisition si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell'acquisita precedentemente possedute dall'acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L'eventuale differenza negativa ("avviamento negativo") è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione. Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un'interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell'investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.
- c. una volta acquisito il controllo della partecipata, eventuali acquisizioni di ulteriori quote sono contabilizzate imputando la differenza tra il prezzo pagato ed il valore della corrispondente quota del patrimonio netto contabile della partecipata direttamente a riduzione del patrimonio netto consolidato. Analogamente, in caso di cessione di partecipazioni che non comporti la perdita del controllo, la plusvalenza o la minusvalenza sono imputate direttamente ad una posta del patrimonio netto e successivamente trasferite al conto economico solo al momento della cessione del controllo della partecipata;
- d. i risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data di acquisizione fino all'effettiva data di cessione;
- e. le partecipazioni in imprese collegate sono valutate sulla base del metodo del patrimonio netto; qualora l'eventuale quota di pertinenza di TA delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui TA abbia l'obbligo di risponderne;
- f. vengono eliminate le operazioni significative avvenute tra società consolidate, così come le partite di credito e di debito, costi e ricavi e gli utili non ancora realizzati derivanti da operazioni compiute fra società del Gruppo, al netto dell'eventuale effetto fiscale;
- g. la quota di interessenza degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo. Tale interessenza è determinata in base alla percentuale da essi detenuta nelle attività e passività identificate alla data dell'acquisizione e nelle variazioni di patrimonio netto dopo tale data. Per le acquisizioni effettuate anteriormente alla data di prima applicazione degli IFRS, come consentito dall'IFRS 1, il consolidamento avviene sulla base dei principi previgenti.

4. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022. Il criterio base di valutazione adottato nella preparazione del

bilancio è il criterio del costo storico, eccetto per quelle poste contabili per le quali, come precisato nel prosieguo, si procede secondo una valutazione a fair value.

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.

Avviamento

Nel caso di acquisizione di aziende, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l'eventuale partecipazione di minoranza nell'acquisita (nel caso di step acquisition si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell'acquisita precedentemente possedute dall'acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L'eventuale differenza negativa ("avviamento negativo") è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione.

Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un'interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell'investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.

I costi relativi all'operazione di aggregazione aziendale sono rilevati a conto economico.

I corrispettivi potenziali, ossia le obbligazioni dell'acquirente a trasferire attività aggiuntive o azioni al venditore nel caso in cui certi eventi futuri o determinate condizioni si verifichino, sono rilevati a fair value alla data di acquisizione come parte del corrispettivo trasferito in cambio dell'acquisizione stessa. Successive modifiche nel fair value di tali accordi sono riconosciute a conto economico.

L'avviamento non è ammortizzato ma 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. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle eventuali perdite di valore accumulate.

Altre Attività Immateriali

Un contratto di concessione ricade nell'ambito dell'IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" se il soggetto pubblico concedente detiene il "controllo" dell'infrastruttura o di una porzione della stessa; il "controllo" si considera in capo al soggetto concedente se quest'ultimo: controlla o regola quali servizi devono essere erogati dal concessionario, a chi devono essere forniti ed a quale prezzo; e controlla, attraverso la proprietà, il diritto del beneficio o in altro modo, qualsiasi interesse residuale nell'infrastruttura al termine dell'accordo.

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. La rilevazione dei Diritti di Concessione avviene secondo c.d. metodo dell'attività immateriale ove siamo in presenza del diritto della concessionaria ad addebitare una tariffa agli utilizzatori del servizio pubblico che ella rende con l'uso dell'infrastruttura.

I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto, comprensivo degli oneri finanziari, oltre alla capitalizzazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta da TA) delle attività immateriali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione".

Se il *fair value* dei servizi ricevuti (in questo caso il diritto a sfruttare l'infrastruttura) non può essere determinato attendibilmente, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi forniti (*fair value* dei servizi di costruzione effettuati).

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori e tale valutazione confluisce nella voce di conto economico "Ricavi per servizi di costruzione".

Le attività di ripristino o sostituzione non vengono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo descritto in seguito.

I Diritti di concessione vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal Concessionario. Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Beni in concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac.

Il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il relativo "valore recuperabile" è imputata a conto economico.

Un'attività immateriale acquistata o prodotta internamente viene iscritta all'attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38 "Attività immateriali", solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.

Le immobilizzazioni immateriali a vita definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso.

I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: in base agli anni residui di durata della concessione (scadenza dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, scadenza febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze, termini prorogati di 24 mesi per effetto della legge n. 77 del 17 luglio 2020), tenendo conto del valore residuo dei beni devoluti.

In particolare, con riferimento all'ammortamento dei diritti di concessione, si tiene in considerazione il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante sarà obbligato a corrispondere al concessionario uscente, importo determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. I diritti di concessione includono gli importi relativi 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.

La Società ha adottato il mantenimento del costo storico, in alternativa al *fair value*, come criterio di valutazione per le attività immateriali successivamente all'iscrizione iniziale.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al costo sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita di valore, l'attività viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita diverse dall'avviamento.

Immobili, impianti, macchinari

Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) e nel costo sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata (c.d. "component approach").

I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti. Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Le aliquote applicate sono le seguenti:

- Terreni:	non ammortizzati
- Immobili:	4% (25 anni)
- Impianti e macchinari:	10% (10 anni)
- Attrezzature industriali e commerciali:	10% (10 anni)
- Macchine elettroniche:	20% (5 anni)
- Mobili e dotazioni di ufficio:	12% (9 anni)
- Automezzi:	25% (4 anni)
- Autoveicoli:	20% (5 anni)

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione e la vita utile dei singoli beni.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Perdite di valore (Impairment)

A ogni data di Bilancio, il Gruppo TA rivede il valore contabile delle proprie attività non finanziarie per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, il Gruppo TA effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

Le attività immateriali a vita utile indefinita (avviamento) sono assoggettate annualmente a test di impairment al fine di determinare se vi siano state perdite di valore indipendentemente dall'esistenza o meno di indicatori di perdita di valore.

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di un'attività (o di un'unità generatrice di flussi finanziari - "CGU") è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene subito rilevata nel conto economico.

Per completezza si evidenzia che il Gruppo ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa. Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari), ad eccezione dell'avviamento, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato immediatamente al conto economico.

Leasing (per il locatario)

Il Gruppo riconosce per tutti i contratti di leasing per i quali è locatario, a eccezione di quelli a breve termine (i.e. contratti di locazione con durata inferiore o uguale a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto) e di quelli con attività a modesto valore (cioè aventi un valore unitario inferiore a 5 migliaia di euro), un diritto d'uso alla data di inizio del leasing, che corrisponde alla data in cui l'attività sottostante è disponibile per l'uso.

I canoni di locazione relativi a contratti a breve termine e a basso valore sono rilevati come costi a conto economico a quote costanti lungo la durata del leasing.

I diritti d'uso sono valutati al costo, al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore (*impairment losses*) e rettificati a seguito di ogni rimisurazione delle passività del leasing. Il valore assegnato ai diritti d'uso corrisponde all'ammontare delle passività di leasing rilevate, oltre ai costi diretti iniziali sostenuti, ai canoni di leasing regolati alla data di inizio contratto o precedentemente, ai costi di ripristino, al netto di eventuali incentivi di leasing ricevuti. Il valore attualizzato della passività così determinata incrementa il diritto d'uso del bene sottostante, con contropartita il riconoscimento di un fondo dedicato. A meno che il Gruppo non sia ragionevolmente certo di ottenere la proprietà del bene locato alla fine della durata del leasing, i diritti d'uso sono ammortizzati a quote costanti sulla base della vita utile stimata o della durata del contratto, se inferiore.

La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. Il Gruppo valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni.

La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.

L'IFRS 16 richiede da parte del management l'effettuazione di stime e di assunzioni che possono influenzare la valutazione del diritto d'uso e della passività finanziaria per leasing, incluse la determinazione di: contratti in ambito di applicazione delle nuove regole per la misurazione di attività/passività con metodo finanziario; termini del contratto; tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione dei futuri canoni di leasing.

Leasing (per il locatore)

I contratti di leasing che vedono il Gruppo come locatore sono classificati leasing come leasing operativo o come leasing finanziario. Rientrano in tale categoria, in particolare, le subconcessioni.

Un leasing è classificato come finanziario se trasferisce, sostanzialmente, tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà di un'attività sottostante. Un leasing è classificato come operativo se, sostanzialmente, non trasferisce tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un'attività sottostante.

Per i leasing finanziari, alla data di decorrenza il Gruppo rileva nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria le attività detenute in leasing finanziario ed esporle come credito ad un valore uguale all'investimento netto nel leasing. L'investimento netto nel leasing è valutato utilizzando il tasso di interesse implicito del leasing.

Per i contratti di leasing operativo, il Gruppo deve rilevare i pagamenti dovuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti o secondo un altro criterio sistematico.

I costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del leasing come costo.

Attività non correnti detenute per la vendita

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) classificate come detenute per la vendita sono valutate al minore tra il loro precedente valore di carico e il valore di mercato al netto dei costi di vendita. Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) sono classificate come detenute per la vendita quando si prevede che il loro valore di carico sarà recuperato mediante un'operazione di cessione anziché il loro utilizzo nell'attività operativa dell'impresa. Questa condizione è rispettata solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività (o il gruppo di attività) è disponibile per un'immediata vendita nelle sue condizioni attuali e la Direzione ha preso un impegno per la vendita, che dovrebbe avvenire entro dodici mesi dalla data di classificazione in questa voce.

Presentazione dei rapporti in essere tra Attività in funzionamento e Attività operative cedute

Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Attività in funzionamento e Attività operative cedute. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni tenendo conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due categorie di attività.

Partecipazioni in imprese collegate e sottoposte a controllo congiunto

Le imprese collegate e le joint venture sono incluse nel bilancio dalla data in cui inizia l'influenza notevole o il controllo congiunto e fino al momento in cui tale situazione cessa di esistere. Si definiscono collegate le imprese nelle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, ma non il controllo, sulle politiche finanziarie ed operative.

In applicazione del metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza del Gruppo negli utili o nelle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione. La quota dell'utile (perdita) d'esercizio della partecipata di pertinenza del Gruppo è rilevata nel conto economico consolidato. I dividendi ricevuti da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione. Le rettifiche al valore contabile della partecipazione sono dovute anche a variazioni nelle voci del prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo della partecipata. La quota di tali variazioni, di pertinenza del Gruppo, è rilevata tra le altre componenti di conto economico complessivo. Se la quota parte delle perdite del Gruppo in una società collegata è uguale o superiore alla propria interessenza nella società collegata, il Gruppo interrompe la rilevazione della propria quota delle ulteriori perdite. Dopo aver azzerato la partecipazione, le ulteriori perdite sono accantonate e rilevate come passività, soltanto nella misura in cui il Gruppo abbia contratto obbligazioni legali o implicite oppure abbia effettuato dei pagamenti per conto della società collegata. Se la collegata in seguito realizza utili, il Gruppo riprende a rilevare la quota di utili di sua pertinenza solo dopo che la stessa ha eguagliato la sua quota di perdite non rilevate.

Gli amministratori ritengono che il Gruppo eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.a. (gestore dell'aeroporto dell'Isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione è inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla composizione della compagine sociale e dalla possibilità di incidere sulle politiche finanziarie ed operative.

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. In funzione delle caratteristiche dello strumento e del modello di business adottato per la relativa gestione, si distinguono le seguenti tre categorie:

(i) attività finanziarie valutate al costo ammortizzato; (ii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti tra le altre componenti dell'utile complessivo (di seguito anche FVTOCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (di seguito anche FVTPL).

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Secondo il metodo del costo ammortizzato il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tener conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell'ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale.

L'ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo che rappresenta il tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale.

I crediti e le altre attività finanziarie valutati al costo ammortizzato sono presentati nello stato patrimoniale al netto del relativo fondo svalutazione.

Le attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito il cui modello di business prevede sia la possibilità di incassare i flussi di cassa contrattuali sia la possibilità di realizzare plusvalenze da cessione (cosiddetto business model hold to collect and sell), sono valutate al fair value con imputazione degli effetti a OCI (attività valutate al FVTOCI).

In tal caso sono rilevati a patrimonio netto, tra le altre componenti dell'utile complessivo, le variazioni di fair value dello strumento. L'ammontare cumulato delle variazioni di fair value, imputato nella riserva di patrimonio netto che accoglie le altre componenti dell'utile complessivo, è oggetto di reversal a conto economico all'atto dell'eliminazione contabile dello strumento. Vengono rilevati a conto economico gli interessi attivi calcolati utilizzando il tasso di interesse effettivo, le differenze di cambio e le svalutazioni.

Un'attività finanziaria che non è valutata al costo ammortizzato o al FVTOCI è valutata al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (attività valutate al FVTPL).

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione e gerarchia del fair value

Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value il Gruppo applica i seguenti criteri:

- a. identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
- c. definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;

- d. definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f. inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

- a. livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- b. livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c. livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Crediti commerciali e diversi

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato, al netto del fondo svalutazione.

Il Gruppo valuta eventuali impairment/svalutazioni dei crediti adottando una logica di perdita attesa (Expected Loss). Per i crediti commerciali il Gruppo adotta un approccio alla valutazione di tipo semplificato (c.d. simplified approach) che non richiede la rilevazione delle modifiche periodiche del rischio di credito, quanto piuttosto la contabilizzazione di una Expected Credit Loss ("ECL") calcolata sull'intera vita del credito (c.d. lifetime ECL). In particolare, la policy attuata dal Gruppo prevede la stratificazione dei crediti commerciali in categorie sulla base dei giorni di scaduto, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.

I crediti commerciali vengono interamente svalutati in assenza di una ragionevole aspettativa di recupero, ovvero in presenza di controparti commerciali inattive.

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo svalutazione e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Quando la riscossione del corrispettivo è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, si procede all'attualizzazione del credito.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Gli strumenti derivati sono inizialmente rilevati al fair value, rappresentato dal corrispettivo iniziale e adeguati al fair value alle successive date di chiusura imputato a conto economico. Si precisa che il Gruppo non detiene strumenti finanziari derivati utilizzati solamente con l'intento di copertura.

Cassa e mezzi equivalenti

La voce relativa a cassa e mezzi equivalenti include cassa e conti correnti bancari e depositi rimborsabili a domanda (conti correnti postali) che per loro natura sono soggetti ad un rischio non significativo di variazione di valore. Non comprende gli scoperti bancari rimborsabili a vista.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie includono i debiti finanziari, comprensivi dei debiti per anticipazioni su cessione di crediti, nonché altre passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti finanziari derivati e le passività a fronte delle attività iscritte nell'ambito dei contratti di locazione finanziaria.

Esse comprendono anche i debiti commerciali e quelli di natura varia.

Le passività finanziarie sono rilevate al fair value al netto degli oneri accessori all'operazione. Dopo tale rilevazione iniziale tali passività vengono rilevate con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo. In caso di rinegoziazione di una passività finanziaria che non qualifica come "estinzione del debito originario", la differenza tra i) il valore contabile della passività ante modifica e ii) il valore attuale dei flussi di cassa del debito modificato, attualizzati al tasso (IRR) originario, è contabilizzata a conto economico.

Fondi rischi e oneri

Il Gruppo TA rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse del Gruppo per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.

Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui la variazione è avvenuta.

Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

Fondi di ripristino e sostituzione

Come descritto in precedenza, in base ai dettami introdotti dall'IFRIC 12 il concessionario non ha i requisiti per iscrivere nel proprio bilancio l'infrastruttura come immobili, impianti e macchinari ed il trattamento contabile degli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assume diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

- interventi riferibili alla normale attività di manutenzione dell'infrastruttura;
- interventi di sostituzione, manutenzione programmata e ripristino ad una data futura dell'infrastruttura.

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute.

I secondi, considerato che l'IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" non prevede l'iscrizione del bene fisico infrastruttura, ma di un diritto, dovranno essere rilevati sulla base dello IAS 37 "Accantonamenti, passività e attività potenziali", che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa (inclusiva degli eventuali effetti derivanti da variazioni di tasso di attualizzazione) e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il "Fondo di ripristino e sostituzione" coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.

Fondi pensione e benefici ai dipendenti

La passività relativa ai benefici riconosciuti ai dipendenti ed erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro per piani a benefici definiti è determinata, separatamente per ciascun piano, sulla base di ipotesi attuariali stimando l'ammontare dei benefici futuri che i dipendenti hanno maturato alla data di riferimento (c.d. "metodo di proiezione unitaria del credito"). La passività, iscritta in bilancio al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è rilevata per competenza lungo il periodo di maturazione del diritto. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti.

Le componenti del costo dei benefici definiti sono rilevate come segue:

- i costi relativi alle prestazioni di servizio sono rilevati a Conto economico nell'ambito dei costi del personale;
- gli oneri finanziari netti sulla passività o attività a benefici definiti sono rilevati a Conto economico come Proventi/(oneri) finanziari, e sono determinati moltiplicando il valore della passività/(attività) netta per il tasso utilizzato per attualizzare le obbligazioni, tenendo conto dei pagamenti dei contributi e dei benefici avvenuti durante il periodo;
- le componenti di rimisurazione della passività netta, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, il rendimento delle attività (esclusi gli interessi attivi rilevati a Conto economico) e qualsiasi variazione nel limite dell'attività, sono rilevati immediatamente negli Altri utili (perdite) complessivi. Tali componenti non devono essere riclassificati a Conto economico in un periodo successivo.

Attività fiscali e passività fiscali

Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale. Le imposte differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili, tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte differite sono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione. Le imposte differite sono imputate direttamente al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente a conto economico complessivo, nel qual caso anche le relative imposte differite sono anch'esse imputate a conto economico complessivo.

Le attività e le passività fiscali correnti e differite sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale e quando vi è un diritto legale di compensazione. Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili, nell'ordinamento del paese in cui il Gruppo opera, negli esercizi nei quali le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Riconoscimento dei ricavi

Sulla base del modello in cinque fasi previsto dall'IFRS 15 "Ricavi provenienti da contratti con clienti", il Gruppo procede alla rilevazione dei ricavi dopo aver identificato i contratti con i propri clienti e le relative prestazioni da soddisfare (trasferimento di beni e/o servizi), determinato il corrispettivo cui ritiene di avere diritto in cambio del soddisfacimento di ciascuna di tali prestazioni, nonché valutato la modalità di soddisfacimento di tali prestazioni (adempimento in un determinato momento versus adempimento nel corso del tempo).

In particolare, il Gruppo procede alla rilevazione dei ricavi solo qualora risultino soddisfatti i seguenti requisiti (cd. requisiti di identificazione del "contratto" con il cliente):

- a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
- b) il Gruppo può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;

- c) il Gruppo può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
- d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
- e) è probabile che il Gruppo riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

Qualora i requisiti sopra esposti non risultino soddisfatti, i relativi ricavi vengono riconosciuti quando: (i) il Gruppo ha già trasferito il controllo dei beni e/o erogato servizi al cliente e la totalità, o la quasi totalità, del corrispettivo promesso dal cliente è stata ricevuta e non è rimborsabile; o (ii) il contratto è stato sciolto e il corrispettivo che il Gruppo ha ricevuto dal cliente non è rimborsabile.

Qualora i requisiti sopra esposti risultino invece soddisfatti, il Gruppo applica le regole di riconoscimento di seguito descritte.

Ricavi aviation

Il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione ai diritti aeroportuali mettendo a disposizione dei vettori le infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. Inoltre, in relazione alle attività di handling, il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare prestando servizi di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili.

I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento considerato che il Gruppo eroga servizi a vettori e passeggeri lungo un determinato periodo di tempo, in funzione dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Ricavi non-aviation

- I ricavi da subconcessione/locazione commerciali e non sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all'interno del sedime aeroportuale e all'esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall'IFRS 16 "Leasing".

- I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. Il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione a questo servizio mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che il Gruppo eroga il servizio ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).

I ricavi sono rappresentati al netto di sconti, ivi inclusi, ma non solo, programmi di incentivazione delle vendite e bonus ai clienti, oneri di sviluppo network (qualificati nella fattispecie dei corrispettivi pagati ai clienti disciplinata dall'IFRS 15), nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita delle merci o alla prestazione di servizi.

Ricavi per servizi di costruzione in favore dell'Ente Concedente

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo a favore dell'Ente concedente per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value del corrispettivo per i servizi di costruzione ed ampliamento dei beni in concessione resi dal Gruppo è determinato sulla base del fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione ed ampliamento prestati da terzi, degli oneri interni ed esterni di progettazione e dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento

allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi

I ricavi derivanti da altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc) sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento.

I ricavi per cessione di beni sono rilevati quando il controllo del bene oggetto della transazione è trasferito all'acquirente, ovvero quando il cliente acquisisce la piena capacità di decidere dell'uso del bene nonché di trarne sostanzialmente tutti i benefici.

I ricavi derivanti da attività da "Servizi di progettazione e fabbricazione" verso soggetti esterni al Gruppo sono rilevati quando il controllo dei beni e servizi è trasferito al cliente per un ammontare che riflette il corrispettivo che il Gruppo ritiene probabile di conseguire in cambio di tali beni o servizi. Il Gruppo TA adempie alle proprie performance obligations nel corso del tempo sviluppando le commesse in portafoglio riguardanti, alla data, attività complesse e integrate nel campo della progettazione e realizzazione di opere di ingegneria civile. Date le caratteristiche contrattuali ed il ruolo di TA nell'ambito dello schema di commessa, non si individuano stime significative sulla voce in questione. Il Gruppo provvede sistematicamente all'aggiornamento delle assunzioni che sono alla base dei budget di commessa al fine di riflettere in bilancio la stima ritenuta più ragionevole in merito ai corrispettivi contrattuali maturati e al risultato economico della commessa. Si precisa a tal proposito che il Gruppo TA rileva come crediti commerciali il diritto incondizionato a percepire il corrispettivo relativo ai lavori eseguiti (fatture emesse e da emettere), mentre come "attività derivanti dai contratti" l'ammontare dovuto dai committenti per i lavori di commessa eseguiti al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti.

Contributi

I contributi in "conto impianti" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo al loro incasso; vengono imputati a conto economico in funzione della vita utile del bene a fronte del quale sono erogati.

I contributi in "conto esercizio" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo all'incasso e sono accreditati a conto economico in relazione ai costi a fronte dei quali sono erogati.

Costi

I costi sono imputati a conto economico quando ne è divenuta certa l'esistenza, è determinabile in modo obiettivo l'ammontare e quando nella sostanza dell'operazione è possibile riscontrare che l'impresa ha sostenuto tali costi in base al principio di competenza.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell'accantonamento annuale al fondo ripristini.

Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza. Includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Dividendi

I dividendi iscritti al conto economico dell'esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono rilevati in base al principio della competenza, vale a dire nel momento in cui, a seguito della delibera di distribuzione da parte della partecipata, è sorto il relativo diritto di credito.

Imposte sul reddito

Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.

Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziare sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.

Si ricorda che 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 la Corporacion America Italia SpA. 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.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al 31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.

Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo - ad operazione commerciale conclusa - della valuta prescelta nella negoziazione.

Uso di stime

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dal Gruppo nel processo di applicazione degli IFRS e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio d'esercizio o per le quali esiste il rischio che possano emergere differenze di valore significative rispetto al valore contabile delle attività e passività nel futuro.

Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

Valore recuperabile delle attività non correnti

Le attività non correnti includono gli Immobili, impianti e macchinari, le Attività immateriali (incluso l'avviamento), le Partecipazioni e le Altre attività finanziarie. Il Gruppo rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Quando il valore contabile di un'attività non corrente

ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione pari all'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai flussi di cassa insiti nei più recenti piani aziendali.

Fondo di ripristino e sostituzione

A fronte dei beni detenuti in regime di concessione è stato stanziato un apposito fondo necessario per le manutenzioni e gli interventi di rinnovamento che verranno effettuati sui beni in concessione iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, che dovranno essere devoluti allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione.

Il Fondo di ripristino e sostituzione viene annualmente alimentato sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni di cui è prevista la devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo. Le stime sono effettuate anche con il supporto di consulenti tecnici esterni.

Recuperabilità delle attività fiscali differite

Il Gruppo ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile il Gruppo ha preso in considerazione le risultanze del piano aziendale in coerenza con quelle utilizzate ai fini dei test d'impairment. Le imposte anticipate nette così stanziate si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

Imposte correnti

La determinazione della passività per imposte richiede l'utilizzo di valutazioni da parte del management con riferimento a transazioni le cui implicazioni fiscali non sono certe alla data di chiusura del bilancio. Il Gruppo riconosce le passività che potrebbero derivare da future ispezioni dell'autorità fiscale in base alla stima delle imposte che saranno dovute. Qualora il risultato delle ispezioni sopra indicate fosse diverso da quello stimato dal management, si potrebbero determinare effetti significativi sulle imposte correnti e differite.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

I fondi per benefici ai dipendenti e gli oneri finanziari netti sono valutati con una metodologia attuariale che richiede l'uso di stime ed assunzioni per la determinazione del valore netto dell'obbligazione. La metodologia attuariale considera parametri di natura finanziaria come, per esempio, il tasso di sconto ed i tassi di crescita delle retribuzioni e considera la probabilità di accadimento di potenziali eventi futuri attraverso l'uso di parametri di natura demografica come, per esempio, i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni o al pensionamento dei dipendenti. Le ipotesi utilizzate per la valutazione sono dettagliate nel paragrafo "Fondi benefici ai dipendenti".

Fondo svalutazione crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima del management sulle perdite attese connesse al portafoglio crediti. Il Gruppo applica l'approccio semplificato previsto dall'IFRS 9 "Strumenti finanziari" e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss - ECL).

Passività potenziali

Il Gruppo accerta una passività a fronte di contenziosi e cause legali in corso quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio. Il Gruppo è soggetto a cause legali e fiscali riguardanti problematiche legali complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili. Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che deriverà da tali controversie ed è quindi possibile che il valore dei fondi per procedimenti legali e contenziosi possa variare a seguito di futuri sviluppi nei procedimenti in corso. Il Gruppo monitora lo *status* delle cause in corso e si consulta con i propri consulenti legali ed esperti in materia legale e fiscale.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2022

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2022:

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:

- Amendments to IFRS 3 Business Combinations: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.
- Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
- Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
- Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples dell'IFRS 16 Leases.

Dall'applicazione dei nuovi emendamenti non sono insorti 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 31 dicembre 2022

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – Insurance Contracts che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – Insurance Contracts. Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – Financial Instruments e l'IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers.
- In data 9 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. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2” e “Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8”. Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.
- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Alla data di riferimento del presente documento, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current” ed in data 31 ottobre 2022 ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Non-Current Liabilities with Covenants”. I documenti hanno l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2024; è comunque consentita un'applicazione anticipata.
- In data 22 settembre 2022 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback”. Il documento richiede al venditore-lessee di valutare la passività per il lease riveniente da una transazione di sale & leaseback in modo da non rilevare un provento o una perdita che si riferiscano al diritto d'uso trattenuto. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2024, ma è consentita un'applicazione anticipata.
- Amendment to IFRS 10 and IAS 28 “Sale or contribution of assets between an investor and its associate or joint venture”: il processo di omologazione sospeso in attesa della conclusione del progetto IASB sull'equity method.
- IFRS 14 Regulatory deferral accounts: il processo di omologazione è sospeso in attesa del nuovo principio contabile sui “rate-regulated activities”.

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.

5. Concessioni

Il core business del Gruppo è rappresentato dalla gestione della concessione dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa di cui è titolare la Capogruppo Toscana Aeroporti, aventi ad oggetto la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dei due scali toscani. Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo.

Le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di infrastrutture aeroportuali, il diritto di riscuotere i diritti di imbarco dall'utenza aeroportuale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista dai Modelli tariffari stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (c.d. ART), a fronte dell'obbligo di pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura aeroportuale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione dei sedimi aeroportuali in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le infrastrutture aeroportuali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") dal concessionario devono essere trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente e prevedano il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili (c.d. Valore di subentro¹).

6. Eventi ed operazioni societarie

6.1 Aggiornamento circa gli impatti derivanti dall'epidemia "Covid-19" e del conflitto russo-ucraino

L'anno 2022, in particolare il primo trimestre, 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 corso del 2022 circa 6,7 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +137% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +74,1% rispetto al 2021. Rispetto al periodo pre-Covid (anno 2019) Toscana Aeroporti registra un calo del traffico passeggeri del -19%, con un sensibile miglioramento a partire dall'alta stagione estiva.

Si ricorda che inoltre che da febbraio 2022 si sono manifestate nuove tensioni internazionali in conseguenza del conflitto bellico scoppiato fra Russia ed Ucraina; tale evento ha impattato comunque sul contesto macroeconomico determinando un rincaro dei costi dell'energia elettrica e del gas, non ha avuto ripercussioni significative sui volumi di passeggeri e sui ricavi del Gruppo.

La crescita riscontrata nel traffico e nella marginalità ha determinato per l'anno 2022 un flusso di cassa positivo derivante dalla gestione operativa, incluso l'effetto dell'incasso di contributi pubblici erogati ai sensi del comma 715 dell'art. 1, comma 715, legge 30 dicembre 2020, n. 178 (di seguito anche "Legge di Bilancio 2021"), tale da consentire il rimborso dei finanziamenti per 10,5 milioni di euro e investimenti per 9,1 milioni di euro.

Con riferimento alle iniziative attuate a dalla Direzione di TA in risposta agli effetti della pandemia e del conflitto russo-ucraino, il Gruppo ha mantenuto anche nel corso del 2022 una serie di contromisure volte all'adeguamento dei costi alla ridotta domanda di traffico, tra cui si segnalano il ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni (definitivamente chiusa con la stagione estiva) ed il contenimento dei costi per servizi relativi ad attività non strategiche.

Inoltre, come avvenuto al 31 dicembre 2021, nel 2022 la Società ha ottenuto da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) specifico waiver sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dal contratto di finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo con l'istituto in questione, con debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 14,6 milioni di euro (scadenza 2027).

¹ Art. 703 Codice Navigazione: ... "Il concessionario uscente è obbligato a proseguire nell'amministrazione dell'esercizio ordinario dell'aeroporto alle stesse condizioni fissate all'atto di concessione sino al subentro del nuovo concessionario, previo pagamento del relativo valore di subentro dovuto dallo stesso, salvo diversa determinazione dell'ENAC motivata, in ordine al corretto svolgimento del servizio".

Si ricorda poi che, considerate le significative perdite subite dal settore aeroportuale, con la Legge di Bilancio 2021 era stato istituito un fondo con una dotazione pari a 800 milioni di euro finalizzato a mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza da Covid-19, destinati per 735 milioni di euro ai gestori aeroportuali e 65 milioni di euro ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. L'ammontare della sovvenzione spettante al Gruppo a ristoro del danno subito nel periodo 1° marzo 2020 – 30 giugno 2020, calcolata secondo la normativa applicabile, e oggetto di richiesta tramite domanda presentata in data 27 gennaio 2022, è stato pari a 9,5 milioni di euro, di cui circa 7,3 milioni di euro relativi alla Capogruppo TA e circa 2,2 milioni di euro alla TAH, incassati nel corso del 2022. Alla luce del contesto di riferimento, Toscana Aeroporti continua a monitorare le previsioni economico finanziarie del Gruppo, formulate anche sulla base di fonti esterne, quali studi esterni dei principali operatori del settore, studi che hanno confermato come il pieno recupero dei livelli di traffico "ante Covid-19" non dovrebbe avvenire prima del 2024.

Con riferimento ad un orizzonte di breve-medio periodo, stante le suddette ipotesi di ripresa dei livelli di traffico, per il 2023 i volumi risulterebbero ancora inferiori a quelli consuntivati antecedentemente alla pandemia, confermando in ogni caso un andamento in crescita anche rispetto ai dati consuntivati nel 2022, anno in cui i passeggeri transitati presso gli aeroporti toscani sono stati pari ad oltre l'80% del contesto "ante Covid-19".

La Direzione di TA continuerà quindi a monitorare l'evoluzione del fenomeno pandemico e del conflitto bellico al fine di adottare le opportune misure, ove necessarie, volte al contenimento dei costi coerentemente con i livelli di servizio necessari e salvaguardia della liquidità, assicurando comunque il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali, per consentire a Toscana Aeroporti di proseguire nel medio periodo lo sviluppo.

Non si può tuttavia escludere che un'eventuale, denegata, recrudescenza della pandemia o un peggioramento dello scenario macroeconomico, derivante anche da conflitto russo-ucraino, possano incidere in modo negativo sui volumi di traffico e risultati economico finanziari futuri.

La Direzione ha quindi stimato un livello di traffico atteso per l'esercizio 2023 in continua ripresa rispetto a quello consuntivato nel triennio 2020-2022 anche se ancora inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19"; tale trend di crescita consentirà di continuare a recuperare marginalità che, accompagnata alla liquidità in essere, agli affidamenti a revoca disponibili e alle misure di contenimento dei costi coerenti ai volumi da gestire, potranno consentire al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

Si vedano inoltre le ulteriori considerazioni riportate al paragrafo "Rischio di liquidità".

6.2 Cessione partecipazione TAH

In data 30 dicembre 2022 (data della perdita del controllo) TA ha perfezionato la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) favore di Alisud S.p.a. ad un corrispettivo in denaro di 750 migliaia di euro. L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH, ad un prezzo pari a 250 migliaia di euro. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di earn-out, pari almeno ad 200 migliaia di euro.

In linea con il principio IFRS 5, a seguito di detta cessione, il business handling è stato trattato come "Attività operativa ceduta", pertanto, nel conto economico dell'esercizio 2022 e, ai fini comparativi, dell'esercizio 2021, le voci di ricavi e proventi e di costi di detto business sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione", per i cui dettagli si veda quanto riportato nel prosieguo del presente paragrafo.

Il principio contabile IFRS 5 prevede, infatti, che il Conto Economico della linea di business ceduta non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business ceduta sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata

“Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione”. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico del periodo comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività in funzionamento e cedute nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria.

Pertanto, i dati comparativi presentati nel prosieguo della presente relazione riflettono tale riesposizione. Nel presente paragrafo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle Attività operative cedute così come presentate nel Conto economico consolidato, nella Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e nel Rendiconto finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle Attività operative cedute prevista dall’IFRS 5, si è operato nel seguente modo:

1. Le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce “Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione” sono riconducibili al conto economico di Toscana Aeroporti Handling Srl per l’intero esercizio con le opportune rettifiche IAS/IFRS.
2. Le singole voci di conto economico relative alle Attività in funzionamento e la voce “Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione” comprendono gli effetti complessivi dell’elisione delle transazioni infragruppo.
3. La voce “Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione” comprende inoltre la plusvalenza rilevata a seguito della dismissione delle attività nette che costituiscono l’attività operativa ceduta.
4. Con riferimento al rendiconto finanziario, i flussi di cassa relativi alle Attività operative cedute sono stati rappresentati nella specifica tabella di dettaglio riportata nel presente paragrafo che include il riepilogo dei flussi di cassa generati / assorbito dall’attività operativa, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento.

Il dettaglio dei valori economici riportati nel Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione è di seguito presentato.

Dati in migliaia di euro	2022	2021
RICAVI		
Ricavi operativi	21.180	11.379
Altri ricavi	42	51
TOTALE RICAVI (A)	21.222	11.430
ALTRI PROVENTI (B)	(85)	2.373
COSTI		
Costi operativi		
Materiali di consumo	238	104
Costi del personale	15.184	9.722
Costi per servizi	5.625	3.557
Oneri diversi di gestione	330	210
Totale costi operativi	21.377	13.593
TOTALE COSTI (C)	21.377	13.593
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	(240)	211
	(0)	
Ammortamenti e svalutazioni	487	616
Acc. f.do rischi e ripristini	60	120
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	5	26
RISULTATO OPERATIVO	(792)	(551)
	(0)	
GESTIONE FINANZIARIA		
Oneri finanziari	(25)	(11)
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(25)	(11)

UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	(817)	(562)
Imposte di esercizio	135	615
RISULTATO D'ESERCIZIO	(682)	53

Riepilogo del risultato della cessione

Dati in migliaia di euro

Corrispettivo monetario della cessione	750
Earn out	193
Partecipazione di minoranza in TAH	188
Ammontare ricevuto / da ricevere (A)	1.130
Attività nette cedute (B)	(2.872)
Risultato della cessione (C=A-B)	4.002
Risultato netto d'esercizio dell'attività ceduta (D)	(682)
Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione (C+D)	3.320

L'effetto dell'incasso al netto delle disponibilità liquide incluse tra le attività cedute è stato pari a 610 migliaia di euro.

L'earn-out e la partecipazione di minoranza del 20%, contabilizzata a seguito della perdita del controllo, sono stati rilevati a fair value.

Nel corso del 2022 TAH ha gestito complessivamente nei due scali 48.181 movimenti di aviazione commerciale, pari al 88,5% di quota di mercato (92% nel 2021 con 25.869 movimenti). La variazione dei movimenti fra i due esercizi in esame del +86,2% è legata come per le altre società del Gruppo alla ripresa del traffico sui due scali toscani. Sui singoli scali, in termini di movimenti assistiti, la quota di mercato 2022 sul traffico di aviazione commerciale è pari al 82,4% sullo scalo di Pisa (88,9% nel 2021) ed al 97,1% sullo scalo di Firenze (97,3% nel 2021).

I ricavi principali del 2022 riguardano per 21,2 milioni di euro i servizi di handling e hanno consuntivato un incremento sul 2021 del +86,1%, in linea con l'incrementata operatività dei due scali (movimenti +74,1%, tonnelloaggio +91%).

I costi principali del 2022 sono rappresentati dal costo del personale (15,2 milioni di euro) e dal costo per servizi esterni (5,6 milioni di euro), incrementati entrambi per effetto del maggior traffico gestito nell'esercizio rispetto al precedente.

Il MOL registrato nel periodo è negativo per 240 migliaia di euro e la perdita di esercizio registrata dalla società nel 2022 è pari a 682 migliaia di euro.

Le attività e le passività connesse alle Attività operative cedute in data 30 dicembre 2022 sono di seguito riportate:

ATTIVITA'	30 dicembre 2022
Attività immateriali	33
Immobili, impianti e macchinari	787
Altre attività finanziarie	9
Attività fiscali differite	2.414
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	3.242
Crediti commerciali	2.286
Altri crediti tributari	53
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	44
Cassa e mezzi equivalenti	139

TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	2.521
TOTALE ATTIVITA' (A)	5.763
PASSIVITA'	
	30 dicembre 2022
Fondi rischi e oneri	1.125
Fondi benefici ai dipendenti	1.992
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.345
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	4.462
Passività fiscali per imposte correnti	23
Altri debiti tributari	194
Debiti Commerciali	2.344
Debiti verso Istituti previdenziali	512
Altri debiti esigibili entro l'anno	1.101
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	4.173
TOTALE PASSIVITA' (B)	8.636
ATTIVITA' NETTE CEDUTE (A-B)	(2.872)

Si riporta infine di seguito il dettaglio dei flussi di cassa generati e/o assorbiti dall'attività operativa, dalle attività di investimento e dalle attività di finanziamento relative alle attività cedute.

Flussi di cassa generati (assorbiti) dall'attività ceduta	2022	2021
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	2.008	3.989
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	139	2.008
Incremento / (decremento) netto disp. liquide e mezzi equivalenti	(1.870)	(1.981)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	3.300	(2.002)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(8)	40
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(5.162)	(19)
Incremento / (decremento) netto disp. liquide e mezzi equivalenti	(1.870)	(1.981)

7. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

In linea con il principio IFRS 5, a seguito di detta cessione, il business handling è stato trattato come "Attività operativa ceduta", pertanto, nel conto economico dell'esercizio 2022 e, ai fini comparativi, dell'esercizio 2021, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da attività cedute e destinate alla dismissione", per i cui dettagli si veda quanto riportato al paragrafo 6.2. Pertanto, i dati comparativi presentati nel prosieguo della presente relazione riflettono tale riesposizione. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle presenti Note illustrative.

Aggiornamento sugli impatti dell'epidemia covid-19 sul conto economico

Si segnalano le seguenti variazioni principali intervenute nel 2022 rispetto al 2021 per effetto della graduale ripresa dell'operatività verso livelli pre-Covid-19.

1. La ripresa del traffico aereo (+137% di passeggeri rispetto al 2021 pari a circa +3,9 milioni);
2. Il conseguente incremento dei ricavi operativi, che hanno evidenziato un aumento di circa 41,7 milioni di euro (+118,6%) conseguenza dell'andamento del traffico;
3. La prosecuzione delle azioni di contenimento dei costi sull'anno come la Cassa Integrazione Guadagni fino all'inizio della stagione estiva, la revisione contratti di fornitura di beni e servizi, etc.,

conseguendo un contenimento dell'aumento dei costi operativi a +22,2 milioni di euro sul 2022 (+52,7%) rispetto al 2021;

4. I minori ricavi (-4,1 milioni di euro) e costi (-4 milioni di euro) per servizi di costruzione sostenuti nel 2022 per gli investimenti infrastrutturali nei due scali toscani.

7.1 RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 86,3%, sono passati da 48,5 milioni di euro del 2021 a 90,4 milioni di euro del 2022. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 41,7 milioni di euro dei ricavi operativi, degli altri ricavi per 4,3 milioni di euro e del contemporaneo calo di 4,1 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	59.476	27.351	32.125	117,5%
Ricavi non aviation	30.709	14.457	16.253	112,4%
Oneri Sviluppo network	(13.367)	(6.661)	(6.706)	100,7%
Totale ricavi operativi	76.819	35.147	41.672	118,6%
Altri ricavi	6.182	1.863	4.319	231,8%
Ricavi per servizi di costruzione	7.407	11.522	(4.115)	-35,7%
TOTALE RICAVI (A)	90.407	48.531	41.876	86,3%
ALTRI PROVENTI (B)	666	9.761	(9.096)	-93,2%

I ricavi operativi consolidati 2022 ammontano a 76,8 milioni di euro, in aumento del 118,6% rispetto al 2021. Di seguito l'analisi dell'andamento dei ricavi operativi dei due settori operativi, "Aviation" e "Non Aviation", del Gruppo.

7.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" 2022 ammontano a 59,5 milioni di euro, in aumento del 117,5% rispetto al 2021, quando erano pari a 27,4 milioni di euro.

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

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	25.734	10.375	15.359	148,0%
Diritti approdo/partenza	14.662	7.348	7.314	99,5%
Diritti sosta	1.100	1.415	(315)	-22,3%
Diritti assistenza PRM	4.258	1.769	2.489	140,7%
Diritti cargo	322	347	(25)	-7,1%
Corrispettivi sicurezza passeggero	6.913	2.977	3.936	132,2%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	2.717	1.020	1.697	166,3%
Handling	1.821	961	860	89,4%
Infrastrutture centralizzate	1.949	1.139	810	71,1%
TOTALE RICAVI AVIATION	59.476	27.351	32.125	117,5%

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due esercizi in esame si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

7.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2022, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 30,7 milioni di euro, in aumento del 112,4% rispetto al 2021 quando erano pari a 14,5 milioni di euro.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation del 2022 e del 2021:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	5.671	2.319	3.352	144,5%
Food	3.634	1.268	2.366	186,6%
Retail	5.588	2.917	2.671	91,5%
Pubblicità	1.823	1.142	681	59,7%
Real Estate	1.727	1.681	45	2,7%
Autonoleggi	6.847	3.006	3.841	127,8%
Altre subconcessioni	2.197	1.176	1.021	86,8%
Sale Vip	2.659	417	2.242	538,2%
Biglietteria aerea	156	180	(24)	-13,4%
Agenzia cargo	408	351	57	16,1%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	30.709	14.457	16.253	112,4%

Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

7.1.3 Oneri di Sviluppo Network

La Gruppo TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA - Galileo Galilei) e Firenze (FLR - Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità.

A tal fine, la Capogruppo TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale.

Gli oneri di sviluppo network nel 2022 ammontano a 13,4 milioni di euro in aumento di 6,7 milioni di euro (+100,7%) rispetto al 2021 quando erano pari a 6,7 milioni di euro. La variazione è sostanzialmente in linea con l'incremento del traffico gestito nell'anno e con l'andamento dei ricavi Aviation.

7.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi" del 2022 ed in quelli del 2021:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
--------------------------	------	------	------------------------	--------

ALTRI RICAVI				
Servizi di progettazione e fabbricazione	3.870	0	3.870	n.s.
Addebiti utenze ed altri	2.059	1.643	416	25,3%
Services e consulenze	98	101	(3)	-2,9%
Minori	155	119	36	29,9%
TOTALE ALTRI RICAVI	6.182	1.863	4.319	231,8%

Il dato al 31 dicembre 2022 degli “Altri ricavi” è pari a 6.182 migliaia di euro, in aumento rispetto al 2021 quando erano pari a 1.863 migliaia di euro. La differenza di circa 4.319 migliaia di euro deriva sostanzialmente dall’attività di progettazione e fabbricazione svolta da Gruppo TA tramite la controllata TAC nell’ambito dell’accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS (3.870 migliaia di euro, zero al 31 dicembre 2022). Si segnala inoltre il maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+416 migliaia di euro).

7.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2022 per servizi di costruzione ammontano a circa 7,4 milioni di euro, a fronte dei 11,5 milioni di euro del 2021 (-35,7%).

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione sulla gestione al paragrafo 10 “Gli investimenti del Gruppo”.

Altre informazioni sui ricavi

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

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	21.569	11.110	10.459	94,1%
Ricavi "over time"	68.839	37.422	31.417	84,0%
Ricavi "point in time"	-	-	-	n.s.
TOTALE RICAVI	90.407	48.531	41.876	86,3%

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

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi non rientranti nell’ambito di applicazione dell’IFRS 15 con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Il dettaglio dei ricavi sotto riportati si riferisce principalmente a subconcessioni di spazi commerciali (food, retail), spazi pubblicitari ed aree destinate ad attività di autonoleggi. Tali contratti hanno durata pluriennale, in sede di rinnovo dei contratti il Gruppo definisce gli aspetti contrattuali alla luce dell’eventuale mutata evoluzione dell’infrastruttura aeroportuale. I pagamenti possono essere mensili o trimestrali; alcuni contratti prevedono anche adeguamenti annuali basati sul fatturato complessivo del cliente. Laddove ritenuto necessario per ridurre il rischio di credito, vengono richieste garanzie bancarie/assicurative per la durata del contratto di locazione.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
Fisso	2.619	1.638	981	59,9%
Variabile che dipende da un indice o tasso	18.103	8.599	9.505	110,5%

Variabile che non dipende da un indice o tasso	846	873	(27)	-3,1%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	21.569	11.110	10.459	94,1%

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da subconcessioni (leasing operativi in cui il gruppo opera come locatore) per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2022	31 DIC 2021
Entro l'anno	11.592	9.348
Compreso fra 1 e 2 anni	3.664	6.730
Compreso fra 2 e 3 anni	2.905	3.081
Compreso fra 3 e 4 anni	1.168	2.289
Compreso fra 4 e 5 anni	717	733
Oltre 5 anni	85	446
Totale	20.132	22.627

7.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del 2022 ed in quelli del 2021:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Contributi	315	7.665	(7.349)	-95,9%
Plusvalenze da cessione di attività immob.te	52	98	(46)	-46,9%
Indennizzi e Rimborsi	193	242	(49)	-20,3%
Proventi per valore di subentro	105	1.756	(1.651)	-94,0%
TOTALE ALTRI PROVENTI	666	9.761	(9.096)	-93,2%

La differenza deriva sostanzialmente dai Contributi pubblici (circa 7,7 milioni di euro) rilevati dalla Capogruppo nel corso del 2021 con il susseguirsi dei decreti emanati dal Governo per sostenere le imprese durante la pandemia (Decreto Sostegni, Contributo perequativo, etc.). Il principale contributo del 2021, pari a 7,3 milioni di euro, è stato quello derivante dal Fondo di compensazione stabilito dalla Legge di Bilancio 2021 e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze a favore dei Gestori aeroportuali (735 milioni di euro) e degli Handler aeroportuali (65 milioni di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 105 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

Nel 2022, i costi totali ammontano a 70,2 milioni di euro, in aumento del 35% rispetto al 2021, quando erano pari a 52 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dal contemporaneo aumento dei costi operativi del +52,7% (passati da 42,1 milioni nel 2021 a 64,4 milioni nel 2022) e dalla riduzione dei costi per servizi di costruzione passati da 9,8 milioni nel 2021 a 5,8 milioni di euro nel 2022 (-40,9%).

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.101	708	393	55,5%
Costi del personale	21.859	17.686	4.173	23,6%
Costi per servizi	34.533	19.540	14.993	76,7%
Oneri diversi di gestione	1.153	1.542	(389)	-25,2%
Canoni aeroportuali	5.712	2.669	3.043	114,0%
Totale costi operativi	64.359	42.146	22.213	52,7%
Costi per servizi di costruzione	5.805	9.822	(4.017)	-40,9%
TOTALE COSTI (C)	70.164	51.968	18.196	35,0%

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi, pari a 64,3 milioni di euro, si incrementano del 53,7% rispetto a 42 milioni di euro consuntivati nel 2021.

7.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.101 migliaia di euro (708 migliaia di euro nel 2021). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	27	20	7	35,8%
Carburanti, lubrificanti	692	415	277	66,9%
Materiali per parcheggi auto	8	5	3	55,1%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	81	44	37	84,4%
Vestiario	92	57	35	61,7%
Mat. per servizi operativi	201	168	33	19,7%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.101	708	393	55,5%
Incid.% su Costi operativi	1,7%	1,7%		

Il decremento è dovuto principalmente dai minori acquisti di materiali di protezione individuali (c.d. DPI) e di sanificazione degli ambienti conseguenti all'emergenza sanitaria (-201 migliaia di euro) che furono effettuati nel corso del 2020 parzialmente attenuati dall'incrementato dei costi dei carburanti (+30,4% pari a 100 migliaia di euro).

7.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" del Gruppo del 2022 è pari a 21,9 milioni di euro, in incremento di 4,2 milioni di euro rispetto al 2021 (+23,6%). Nonostante il modesto incremento degli organici del Gruppo rispetto all'analogo periodo del 2021 (+0,8%) ed il maggior traffico gestito (+137% 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 2022 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all'analogo periodo 2021.

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

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	21.580	17.519	4.061	23,2%
<i>di cui:</i>				
Stipendi	13.552	10.700	2.852	26,6%
Salari	2.035	1.916	119	6,2%
Oneri sociali	4.632	3.875	757	19,5%
TFR	1.362	1.028	334	32,4%
altri costi lavoro	279	167	112	67,0%
<i>di cui:</i>				
Contributi cral	4	4	(1)	-14,0%
Benefits al personale	274	162	112	69,4%
Somministrato e varie	2	2	0	22,0%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	21.859	17.686	4.173	23,6%
Incid.% su Costi operativi	34,0%	42,0%		

La seguente tabella illustra l'organico medio annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) relativo al 2022 e le variazioni rispetto al 2021.

tabella EFT	2022	2021	Var	Var.%
Toscana Aeroporti	325,96	323,40	2,6	0,8%
Jet Fuel	12,74	11,25	1,5	13,2%
TAE	6,68	6,52	0,2	2,4%
TAC	13,08	14,53	(1,4)	-10,0%
Gruppo	358,45	355,70	2,8	0,8%

Ricordiamo che nella tabella sopraesposta 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

La seguente tabella illustra l'organico in essere al 31 dicembre 2022 e le variazioni rispetto al 2021.

N° dipendenti	31 / 12 / 22	31 / 12 / 21	Var	Var.%
Toscana Aeroporti	347	353	(6)	(1,7%)
Jet Fuel	12	13	(1)	(7,7%)
TAE	8	7	1	14,3%
TAC	12	14	(5)	(35,7%)
Gruppo	376	387	(11)	(2,8%)

7.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2022 e 2021 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	126	159	(33)	-20,7%
Spese istituzionali	1.630	1.375	255	18,5%
Altri servizi	4.625	3.464	1.161	33,5%
Servizi per il personale	961	670	291	43,5%
Servizi di manutenzione	5.237	4.809	428	8,9%
Utenze	8.814	2.835	5.980	211,0%
Servizi operativi	13.140	6.229	6.911	111,0%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	34.533	19.540	14.993	76,7%
Incid.% su Costi operativi	53,7%	46,4%		

I “servizi commerciali” per 126 migliaia di euro nel 2022 (159 migliaia di euro nel 2021) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	126	159	(33)	-20,7%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	15	9	6	65,1%
Gestione impianti pubblicità	50	27	24	90,0%
Promozioni retail	-	63	(63)	-99,3%
Servizio dry cleaning	60	60	-	n.s.

Le “spese istituzionali” nel 2022 sono state pari a 1,6 milioni di euro (1,4 milioni di euro nel 2021) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.630	1.375	255	18,5%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	1.044	929	115	12,4%
Emolumenti sindaci	236	236	0	0,0%
Viaggi trasferte amm.ri	269	168	101	60,0%
Legali, notarili, assembleari	25	34	(10)	-27,6%
Partecipazione congressi	56	8	48	n.s.

Gli “*altri servizi*” per 46 milioni di euro (3,5 milioni di euro nel 2021) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	4.625	3.464	1.161	33,5%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	3.452	2.615	838	32,0%
Assicurazioni industriali	753	575	178	31,0%
Comunicazione	400	252	148	58,8%
Altri minori	19	22	(3)	-15,0%

La variazione principale di tali costi è dovuta ai maggiori costi di “Prestazioni professionali” (+838 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.

Gli “*altri servizi per il personale*” per 961 migliaia di euro (670 migliaia di euro nel 2021) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	961	670	291	43,5%
<u>di cui:</u>				
Mensa	452	342	109	31,9%
Assicurazioni	135	164	(29)	-17,8%
Medicina prev. e visite med.	53	7	45	637,0%
Formazione	53	62	(10)	-15,7%
Selezione personale	53	13	41	327,5%
Servizio paghe	73	41	32	76,5%
Altri servizi al personale	7	0	7	n.a.
Trasferte	135	40	95	237,1%

I “*servizi di manutenzione*” per 5,2 milioni di euro (4,8 milioni di euro nel 2021) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	5.237	4.809	428	8,9%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	493	341	152	44,7%
Manutenzione impianto BHS	893	794	99	12,5%
Manutenzione infrastrutture	2.031	1.854	177	9,6%
Manutenzione IT	1.820	1.820	-	0,0%

I “servizi per utenze” per 8,86 milioni di euro (2,84 milioni di euro nel 2021) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	8.814	2.835	5.980	211,0%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	4.299	1.395	2.904	208,1%
Acqua	410	268	142	53,0%
Telefoni	199	210	(11)	-5,3%
Cellulari	167	195	(28)	-14,5%
Gas	3.647	710	2.937	413,4%
Minori	91	55	36	65,1%

Gli incrementi principali del gas (+2.937 migliaia di euro) e di energia elettrica (+2.904 migliaia di euro) sono per la maggior parte incrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito della crisi russo-ucraina.

I “servizi operativi” per 13,1 milioni di euro (6,2 milioni di euro nel 2021) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale. L’incremento sul 2021 è in linea con l’incrementata operatività dei due scali toscani.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	13.140	6.229	6.911	111,0%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.012	570	442	77,6%
Pulizie aeromobili e mezzi	24	42	(19)	-44,5%
Servizio Agenzia/Magazzinaggio	280	254	25	10,0%
Pulizie locali	1.080	813	267	32,9%
Assistenza PRM	910	580	330	57,0%
Servizio vigilanza	3.410	2.153	1.257	58,4%
Centro Servizi	92	139	(47)	-34,0%
Collegamento “Arco AZ”	10	21	(11)	-53,8%
Noleggio macchine e attrezzature	263	226	37	16,5%
Gestione parcheggi	291	122	169	138,2%
Giardinaggio	100	76	23	30,4%
Sala vip	693	103	590	572,0%
Servizio pronto soccorso	404	362	42	11,6%
Shuttle bus	537	172	365	211,9%
Altri servizi operativi	89	10	80	833,1%
Servizi gestione emergenze	269	584	(315)	-54,0%
Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi	3.677	0	3.677	n.s.

Nell'incremento dei servizi operativi del 2022 rientra anche il nuovo costo per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolto dalla partecipata AC. Quasarda S.c.a.r.l. per 3.677 migliaia di euro (zero nel 2021).

7.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli “oneri diversi di gestione” per circa 1,2 milioni di euro (1,5 milioni nel 2021) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	14	10	5	47,4%
Ass.ni enti e istituti vari	217	287	(70)	-24,4%
Imposte e tasse	583	728	(146)	-20,0%
Rappresentanza	64	36	28	76,4%
Vari amministrativi	249	173	76	43,9%
Altri	27	309	(282)	-91,3%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.153	1.542	(389)	-25,2%
Incid.% su Costi operativi	1,8%	3,7%		

Si segnala in particolare che nel 2022 rispetto al 2021 nella voce “altri” la presenza di minori costi straordinari (-278 migliaia di euro) ed un minore carico di imposte e tasse (-146 migliaia di euro).

7.3.5 Canoni aeroportuali

I “canoni aeroportuali” per 5,7 milioni di euro (2,7 milioni di euro nel 2021) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	4.531	1.696	2.835	167,2%
Canone VVF	1.181	973	208	21,3%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	5.712	2.669	3.043	114,0%
Incid.% su Costi operativi	8,9%	6,3%		

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2022 rispetto al 2021 (+137% in termini di passeggeri pari a +2.835 migliaia di euro di canone).

7.3.6 Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 5,8 milioni di euro (9,8 milioni di euro nel 2021), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2022.

I minori costi consuntivati per 4 milioni di euro derivano per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

7.4 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2022 ammonta a 10,1 milioni di euro (10,1 milioni di euro nel 2021) ed include ammortamenti attività immateriali per 6,5 milioni di euro (6,2 milioni di euro nel 2021), ammortamenti attività materiali per 2,8 milioni di euro (3 milioni di euro nel 2021) e ammortamento diritti d'uso per 662 migliaia di euro (643 migliaia di euro nel 2021).

7.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di circa 3,5 milioni di euro (4,3 milioni di euro nel 2021), si compone dell'accantonamento a fondo rischi (237 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (3,2 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione. Il totale della voce contiene anche 107 migliaia di euro di svalutazioni (315 migliaia di euro) nel 2021.

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

Tale voce ammonta a 1.141 migliaia di euro (1.668 migliaia di euro nel 2020) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2022	31 DIC 2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	99	1.115	(1.015)	-91,1%
Perdite su crediti	15	1	15	n.s.
Rilascio fondo svalutazione crediti	-	-	-	
TOTALE	115	1.115	(1.001)	-89,7%

L'accantonamento al fondo del 2021 risentiva del deterioramento di crediti legati sia a procedure concorsuali in corso di alcuni clienti sia alla situazione di generale mancanza di liquidità legata al crollo del settore del turismo per effetto della emergenza sanitaria.

7.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 94 migliaia di euro (7 migliaia di euro nel 2021) ed include principalmente rivalutazioni finanziarie (62 migliaia di euro), interessi attivi maturati sui finanziamenti non bancari (26 migliaia di euro), e interessi bancari (4 migliaia di euro).

7.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 3.983 migliaia di euro (2.580 migliaia nel 2021) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 3.016 migliaia (2.062 migliaia nel 2021), degli oneri finanziari su passività a benefici definiti a dipendenti per 119 migliaia di euro (43 migliaia di euro nel 2021), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 635 migliaia di euro (260 migliaia di euro nel 2021) e dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso per 126 migliaia di euro (131 migliaia di euro nel 2021).

7.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia un saldo negativo di 242 migliaia di euro (valore positivo per 76 migliaia di euro nel 2021) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Alatoscana S.p.a, Toscana Aeroporti Handling S.r.l.) e in società sottoposte a controllo congiunto (AC.Quasarda S.c.a.r.l.), oltre che dal risultato negativo della cessione al socio di maggioranza Azienda ospedaliera Universitaria di Careggi della partecipazione azionaria in Immobili Careggi.

7.10 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo negativo evidenziato dalla voce nel 2022 per complessivi 1.712 migliaia di euro (positivo per 6.798 migliaia di euro nel 2021).

In particolare, tale importo include:

- imposte correnti per 899 migliaia di euro derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2022 per le società del Gruppo (di cui 668 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- imposte differite attive per 916 migliaia di euro (di cui 639 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.a. per 103 migliaia di euro (99 migliaia di euro nel 2021).

Si riporta nell'Allegato E la riconciliazione rispetto all'aliquota teorica.

7.11 Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione

Come richiamato in premessa, il Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione, pari a 3,3 milioni di euro, include sia il risultato netto dell'esercizio delle attività cedute (negativo per 682 migliaia di euro), sia il risultato della cessione (positivo per 4 milioni di euro). Lo stesso dato relativo al 2021, pari a 53 migliaia di euro, è rappresentativo del risultato netto delle attività cedute.

7.12 Perdita (utile) di esercizio 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 2022, gli utili di esercizio della controllata Jet Fuel, pari a 711 migliaia di euro (223 migliaia di euro nel 2021), è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a 474 migliaia di euro (149 migliaia di euro nel 2021).

Sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel 2022, il risultato netto della controllata TAC, pari ad una perdita di 968 migliaia di euro è di pertinenza dei Terzi nella misura del 49%, pari di conseguenza a 475 migliaia di euro.

La perdita complessiva di esercizio di pertinenza di terzi è di 1 migliaia di euro (utile di 396 migliaia di euro nel 2021).

7.13 Utile (perdita) per azione / Utile (perdita) diluito per azione

L'utile (perdita) per azione attribuibile agli azionisti della capogruppo è l'utile (perdita) diluito per azione del 2022, pari ad euro 0,251 (euro -0,282 nel 2021) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio del Gruppo (4.675 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.611.966), non essendo presenti fattori diluitivi. Con lo stesso criterio si evidenzia anche l'Utile (perdita) per azione da attività di funzionamento e quello da attività cedute o destinate alla dismissione.

8. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2021.

Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.4 "Rapporti con parti correlate".

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	239.410	242.757	(3.347)

8.1 Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3.735	0
Diritti di concessione	159.026	159.241	(215)
Diritti di brevetto e opere ingegno	422	673	(250)
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	26.754	25.245	1.509
Altre immobilizzazioni	262	225	37
Attività immateriali	190.200	189.119	1.081

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel 2022 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 7,7 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	31 dic 2022
Diritti di concessione	1.723
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	5.684
Immobilizzazioni in corso (Software)	177
Altre immobilizzazioni minori	77
Software	61
Totale	7.722

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti effettuati nel 2022 in esame si rimanda a quanto riportato al paragrafo 10 della Relazione sulla gestione.

Nel corso del 2022 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 91 migliaia di euro dovute alla cessione della partecipazione di maggioranza di TAH.

La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A, di seguito si riportano le informazioni sulle varie categorie di attività immateriali.

a. Avviamento

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 3,7 milioni di euro (3,7 milioni al 31 dicembre 2021) ed è stato iscritto nel 2021 a seguito dell'operazione per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). TAC ha per oggetto sociale la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. L'operazione rientra nella strategia di TA finalizzata alla realizzazione degli investimenti necessari per lo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa attraverso un'impresa controllata.

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

L'avviamento è stato oggetto di *impairment test* annuale con le modalità descritte nel prosieguo allo specifico paragrafo.

b. Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 159 milioni di euro (159,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registra una riduzione di 215 migliaia di euro derivante dagli investimenti infrastrutturali (5,9 milioni di euro) al netto degli ammortamenti (6,3 milioni di euro). Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.

L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 186 milioni di euro.

c. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 422 migliaia di euro (673 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e registra un decremento di 250 migliaia di euro per effetto dei maggiori ammortamenti rispetto agli investimenti di esercizio.

d. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2022, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 26,8 milioni di euro (25,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021); tale importo registra un incremento di 1,5 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 5,9 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 4,3 migliaia di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 16,8 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 5 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 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 test

Al 31 dicembre 2022, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto l'*impairment test* sui dati al 31 dicembre 2022, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2023, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

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

In particolare, i flussi di cassa previsionali dei due scali stimati lungo la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze – convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045), avendo recepito per l'aeroporto di Firenze l'ipotesi di slittamento temporale relativa al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter procedurale, approvati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA in data 10 marzo 2023, sono stati attualizzati determinando il valore recuperabile (valore in uso) delle rispettive CGU, confrontato quindi con il relativo valore contabile.

L'orizzonte di riferimento delle previsioni economico-finanziarie (di seguito anche "Piano") tiene quindi in considerazione la proroga di 24 mesi, stabilita dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020, della scadenza delle concessioni aeroportuali originariamente fissate nel 2043 per l'aeroporto di Firenze e nel 2046 per quello di Pisa.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza, considerando in particolare

la significativa riduzione della domanda consuntivata negli anni 2020, 2021 e 2022 a causa degli effetti legati al Covid-19.

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro del traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi realizzati da primari operatori del settore. Alla luce delle informazioni acquisite da fonti interne ed esterne, le previsioni di Piano si basano su un traffico passeggeri che avrà recuperato i livelli “ante Covid-19” non prima del 2024, con un 2023 al di sotto dei volumi consuntivati nel 2019 ma comunque in significativa ripresa.

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

- tasso di crescita dei ricavi operativi dell’aeroporto di Firenze: CAGR 2024-2045 pari al 5,4% (pari al 3,6% nel 2021);
- tasso di crescita dei ricavi operativi dell’aeroporto di Pisa: CAGR 2024-2048 pari al 3,8% (pari al 2,8% nel 2021).

Ai fini dell’attualizzazione dei flussi di cassa, il Gruppo ha adottato un tasso di sconto (WACC) che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell’attività in cui le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 8,12% (pari al 6,78% nel 2021).

Il Gruppo ha inoltre provveduto ad elaborare l’analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base (utilizzo del tasso di crescita dei ricavi e il tasso di sconto) che condizionano il valore d’uso dalle CGU. Anche nel caso di un incremento dello 1% del WACC utilizzato, le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore.

In aggiunta, sulla base anche di quanto richiesto nel richiamo di attenzione Consob n. 1/21 del 16 febbraio 2021 e delle raccomandazioni fornite dall’ESMA nel Public Statement “*European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports*”, oltre allo scenario base appena commentato e supportato come precedentemente descritto anche da studi esterni, è stato elaborato uno scenario che continui ad essere ulteriormente penalizzato dal perdurare della pandemia e dall’attuale contesto macroeconomico. Lo scenario ipotizzato prevede un ulteriore posticipo di due anni della tempistica attesa del Margine Operativo Lordo, predisposto in particolare applicando anche per gli anni 2024 e 2025 l’EBITDA atteso nel 2023 dalle rispettive CGU, e ipotizzando di poter conseguire solo nel 2026 i livelli di marginalità previsti dallo scenario base del Piano per il 2024. Nonostante questo ulteriore elemento di forte penalizzazione, anche in tale ipotesi il valore d’uso delle CGU in esame risulta superiore al valore netto contabile per ciascuna di esse.

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

Inoltre, il Gruppo ha effettuato un’ulteriore simulazione volta a definire la riduzione dei ricavi e, per lo stesso ammontare, della marginalità previsti da piano che determinerebbero un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile delle CGU: la riduzione di ricavi che, senza nessuna riduzione nell’ammontare dei costi, determinerebbe un valore recuperabile non inferiore al valore contabile della CGU sarebbe pari a circa il 18,4% per l’aeroporto di Firenze e pari a circa il 17,6% per l’aeroporto di Pisa.

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

e. Altre immobilizzazioni

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 262 migliaia di euro (225 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferiscono ad investimenti su beni di terzi, in particolare sulla strada comunale di via del Termine presso lo scalo fiorentino.

8.2 Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.836	17.082	(246)
Altri beni	1.609	2.233	(624)
Attrez.re ind.li e comm.li	733	974	(241)
Impianti e macchinari	7.003	8.440	(1.437)
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	211	293	(82)
Immobili, impianti e macchinari	26.391	29.022	(2.631)

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2022 sono stati effettuati investimenti per circa 1,4 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	31 dic 2022
Impianti e macchinari	977
Autoveicoli	167
Mobili e arredi	74
Hardware	87
Immobilizzazioni in corso	79
Totale	1.384

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2022 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2022 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 299 migliaia di euro relativi all'uscita di TAH.

La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

8.3 Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2022 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,9 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su terreni, fabbricati e migliorie per 3,6 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli, mobili e arredi per 349 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni;

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Valori al primo gennaio	4.583	4.542
Acquisizioni	120	821
Dismissioni	-	-
Ammortamenti	(798)	(779)
Diritti d'uso alla fine del periodo	3.904	4.583

8.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2022, il Gruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.962 migliaia di euro (2.953 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), che si riferiscono a:

- Firenze Parcheggi S.p.a. (8,16% del capitale): 2.823 migliaia di euro.
- 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. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (4% del capitale): 30 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (3,53% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;

- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (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.
- A.C. Quasarda S.c.a.r.l. (72,42% del capitale): 7,2 migliaia di euro.

La valutazione della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.a. è stata effettuata adottando, quale tecnica di valutazione, un approccio che tiene conto dei flussi di cassa futuri attesi (c.d. “discounted cash flow”), sulla base del quale è stato confermato il valore di iscrizione.

Al 31 dicembre 2022 non si ravvisano variazioni significative nei *fair value* delle partecipazioni in altre imprese.

8.5 Partecipazioni in imprese collegate e sottoposte a controllo congiunto

Al 31 dicembre 2022, il valore delle partecipazioni della Capogruppo TA in società collegate ed a controllo congiunto è pari a 572 migliaia di euro (632 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), come risulta dallo schema seguente:

- Alatoscana per 378 migliaia di euro (376 migliaia di euro al 31 dicembre 2021);
- Toscana Aeroporti Handling per 187 migliaia di euro (zero al 31 dicembre nel 2021);
- AC.Quasarda per 7,2 migliaia di euro (7,2 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

La partecipazione del 20% in TAH, rilevata in data 30 dicembre 2022, a seguito della perdita del controllo, è stata valutata al *fair value*.

Per ulteriori considerazioni relative alle caratteristiche delle società in questione si rinvia al paragrafo “Rapporti con società collegate, sottoposte a controllo congiunto e correlate” della relazione sulla gestione.

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

8.6 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	742	193	549
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.210	3.017	193
Strumenti finanziari	63	-	63
Altre attività finanziarie	4.015	3.211	804

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. Si vedano inoltre le ulteriori considerazioni riportate al paragrafo “8.1.d Immobilizzazioni in corso” e “10.7.3 Altre passività con rischio di soccombenza possibile”.

L'importo include inoltre la componente di corrispettivo da ricevere (earn out) per la cessione di TAH pari a 193 migliaia di euro, attività finanziaria valutata al *fair value* (FVTPL).

Strumenti finanziari

Per un importo di circa 63 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, la voce si riferisce al fair value del diritto di opzione vantato dalla Capogruppo TA per la vendita della quota residua del 20% ad oggi detenuta da TA nel capitale sociale di TAH così come prevista nel contratto di cessione.

8.7 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 1.482 migliaia di euro (162 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferisce principalmente al piano di rientro di crediti verso la collegata TAH per 1.342 migliaia di euro.

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 9.883 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 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 variazione delle attività fiscali differite deriva principalmente da:

- uscita dal perimetro di consolidamento della controllata Toscana Aeroporti Handling s.r.l. (effetto per circa -2.400 migliaia di euro);
- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi (effetto per circa -1.450 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa + 660 migliaia di euro)

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 10 marzo 2023, tenuto anche conto che la normativa fiscale consente l'utilizzo delle perdite fiscali pregresse lungo un orizzonte temporale illimitato.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	83.534	89.278	(5.744)

8.9 Attività derivanti da contratti

L'ammontare rappresenta l'ammontare dovuto dal committente ANAS per i lavori eseguiti nell'anno, al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti, nell'ambito dell'accordo quadro che si concluderà nel 2025.

8.10 Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti che al 31 dicembre 2022, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 16.909 migliaia di euro (16.233 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti commerciali lordi	21.958	21.524	435
- Fondo svalutazione crediti	(5.049)	(5.291)	242
Crediti commerciali	16.909	16.233	676

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio per effetto un accantonamento di 115 migliaia di euro e decrementato per 356 migliaia di euro per utilizzo.

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti 31.12.2021	5.291
Accantonamento	115
Utilizzo	(356)
Fondo svalutazione crediti 31.12.2022	5.049

La composizione dei crediti commerciali per fascia di scaduto è dettagliata dalla seguente tabella.

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	21.958	10.556	4.123	820	483	220	5.756
Tasso di perdita atteso		-0,1%	-0,2%	-4,9%	-8,8%	-27,4%	-85,0%
Fondo svalutazione crediti	(5.049)	(8)	(8)	(40)	(43)	(60)	(4.891)
Totale al 31.12.2022	16.909	10.549	4.116	780	440	160	865

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	21.524	8.163	4.143	1.339	333	743	6.804
Tasso di perdita atteso		0,0%	-0,3%	-1,3%	-5,5%	-8,3%	-76,2%
Fondo svalutazione crediti	(5.291)	-	(11)	(18)	(18)	(61)	(5.182)
Totale al 31.12.2021	16.233	8.163	4.132	1.321	314	681	1.622

I crediti commerciali includono anche i crediti verso le società collegate e sottoposte a controllo congiunto riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Alatoscana	-	32	(32)
Immobili AOU Careggi	-	107	(107)
Toscana Aeroporti Handling	686	-	686
AC.Quasarda	23	-	23
Crediti verso società Collegate	709	138	571

8.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 270 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (637 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) si riferisce principalmente a crediti fiscali per imposte correnti, di cui 210 migliaia di euro di TA verso Corporacion America Italia S.p.a. inerenti al contratto di consolidato fiscale), 60 migliaia di euro di altre controllate (riferiti a acconti Ires/Irap).

8.12 Altri crediti tributari

Al 31 dicembre 2022 la voce è pari a circa 669 migliaia di euro (2,3 milioni di euro al 31 dicembre 2021), ed è composta principalmente da:

- credito IVA delle controllate per 522 migliaia di euro;
- credito iva Vola Srl (ex controllata liquidata) per 73 migliaia di euro;
- credito investimenti beni strumentali della Capogruppo TA per 33 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 27 migliaia di euro.

8.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	191	9.552	(9.361)
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	4.864	4.299	565
Anticipi a fornitori	1.035	819	216
Ratei e Risconti attivi	800	366	434
Crediti per incassi generi di monopolio	52	56	(4)
Altri crediti minori	755	827	(72)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.696	15.919	(8.223)

La voce Contributi pubblici include i crediti relativi a sovvenzioni statali e regionali, più ampiamente descritti al paragrafo 7.2 Altri proventi.

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 voce Risconti attivi riguarda principalmente forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

8.14 Altre attività finanziarie correnti

Tale voce pari a 294 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (zero al 31 dicembre 2021) include il valore di Titoli di Stato (BTP) detenuti dalla controllata Jet Fuel.

8.15 Cassa e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 55.772 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (54.147 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è rappresentata per la quasi totalità dell'importo da disponibilità presso conti correnti bancari e per la componente residua da denaro in cassa. La variazione di liquidità deriva principalmente da;

- il flusso di cassa generato dalle attività operative per 30,4 milioni di euro;
- investimenti per 9,1 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 10,5 milioni di euro;
- la distribuzione di riserve per 7 milioni di euro.

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

8.16 PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto registra un decremento di circa 1,9 milioni di euro principalmente per effetto della diminuzione delle riserve di capitale dovute della copertura delle perdite dell'esercizio precedente (5,3 milioni di euro) ed alla distribuzione di riserve (7 milioni di euro) parzialmente attenuato dal positivo effetto del risultato di esercizio (+9,9 milioni di euro).

Gli obiettivi del gruppo nella gestione del capitale sono di:

- salvaguardare la continuità aziendale, in modo da poter continuare a fornire rendimenti agli azionisti e benefici agli altri stakeholder, per gli azionisti e i benefici per gli altri stakeholder, e
- mantenere una struttura di capitale ottimale per ridurre il costo del capitale.

Al fine di mantenere o adeguare la struttura del capitale, il Gruppo può, tra l'altro, adeguare l'importo dei dividendi pagati agli azionisti, restituire capitale agli azionisti, emettere nuove azioni o vendere attività per ridurre il debito.

Il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci.

Capitale

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale della Capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (n. 18.611.966 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 di 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 (5.369 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 17.893 migliaia di euro (30.938 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Il decremento di 13.045 migliaia di euro è conseguente alla copertura della perdita dell'esercizio 2021, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 16 marzo 2022 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 29 aprile 2022 nonché dalla distribuzione di 7 milioni di euro di riserve deliberato dalla suddetta assemblea degli Azionisti (importo unitario per azione pari a 0,3761 euro).
- 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:

- la riserva di prima applicazione IAS/IFRS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di First Time Adoption, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- la riserva IAS/IFRS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del principio internazionale IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", adottato dal 1° gennaio 2011.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 642 migliaia di euro (-586 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). La variazione deriva dall'allocatione del risultato del 2021 e della valutazione attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 31 dicembre 2022 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 31.12.2022	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	266	266	19	284
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale di attività cedute o destinate alla dismissione	174	174	0	174
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	439	439	19	458

SITUAZIONE AL 31.12.2021	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	180	180	13	193
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	180	180	13	193

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

SITUAZIONE AL 31.12.2022	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	374	-90	284
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale di attività cedute o destinate alla dismissione	229	-55	174

SITUAZIONE AL 31.12.2021	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	254	-61	193

Utile (perdita) di esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza del Gruppo al 31 dicembre 2022, pari ad un utile di 4.675 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 2022, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi è pari a 1.170 migliaia di euro (1.153 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). La variazione è dovuta al risultato d'esercizio delle controllate Jet Fuel e TAC.

8.17 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.237 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	447
utilizzo	(297)
Cessione di società controllata	(1.125)
Fondi rischi e oneri 31.12.2022	1.237

Il fondo al 31 dicembre 2022 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 351 migliaia di euro relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2022";
- 2) 1.346 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 3) 215 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio da alcune società petrolifere a loro volta citati in causa da alcuni vettori nazionali, in relazione all'ammontare delle royalties su carburanti applicate nei volumi gestiti nel periodo 1999-2005 (normativa di riferimento L. 245/05 c.d. Legge sui requisiti di sistema);
- 4) 543 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".

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

8.18 Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima del valore attuale 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 31 dicembre 2022 è pari a 21.483 migliaia di euro e si incrementa di 2.349 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto degli utilizzi dell'esercizio, riferiti principalmente agli interventi di ripristino effettuati sulle infrastrutturali dei due scali toscani, e dall'accantonamento del 2022. Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2022	19.134
accantonamento	3.248
utilizzo	(1.533)
oneri finanziari	635

Fondi di ripristino e sostituzione 31.12.2022
21.483

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (17.887 migliaia di euro) e fra le passività correnti (3.596 migliaia di euro).

L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 508 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 483 migliaia di euro.

8.19 Fondi benefici a dipendenti

La voce accoglie la valutazione del Fondo TFR che è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2022 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3.77%;
- tasso annuo di inflazione: 5,9% per il 2023; 2,3% per il 2024; 2% per il 2025;
- tasso annuo incremento TFR: 5,9% per il 2023; 3,2% per il 2024; 3% per il 2025;

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 risulta pari a 2.307 migliaia di euro (5.736 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 di 2.971 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2022	5.278
oneri finanziari	142
Utilizzo	(518)
(utili)/perdite attuariali	(603)
Cessione di società controllata	(1.992)
Fondi benefici ai dipendenti 31.12.2022	2.307

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (458 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 603 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 145 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 su tale Fondo (dati un euro migliaia).

Gruppo Toscana Aeroporti

	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo (dati in euro/000)	4.133	4.475	4.349	4.250	4.315	4.284

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	255.801
1 - 2	156.340
2 - 3	213.247
3 - 4	295.870
4 - 5	449.005
5 - 6	363.438
6 - 7	489.437
7 - 8	515.887
8 - 9	407.555
9 - 10	491.838

8.20 Passività finanziarie

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

dati in euro/000	31/12/2021	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	31/12/2022
Passività non correnti	94.037	-	-	(28.055)	534	66.515
Passività finanziarie correnti						
<i>Finanziamenti a breve termine</i>	41.166	59.500	(60.500)	-	98	40.264
<i>Quota corrente dell'indebit.to a m/l termine</i>	9.545	-	(9.506)	28.055	89	28.183
Totale passività finanziarie correnti	50.711	59.500	(70.006)	28.055	187	68.447
Totale passività finanziarie	144.747	59.500	(70.006)	-	721	134.962

La voce Altri movimenti non monetari include principalmente l'effetto della rilevazione della quota interessi non ancora liquidata di competenza dell'esercizio.

L'importo di 68,4 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2022 si riferisce, per 28.183 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 40,3 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo").

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a circa 28 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento 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”). Il debito residuo in linea capitale al 31 dicembre 2022 è pari a 79.820 migliaia di euro. 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 ripagata 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 2022 detto parametro finanziario risulta rispettato. 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 31 dicembre 2022 pari a 14,6 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).
- 3) tre finanziamenti accesi nel 2017, nel 2018 e nel 2021 dalla controllata Jet Fuel, con debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 305 migliaia di euro (di cui 253 migliaia di euro entro i prossimi dodici mesi).

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).

Al 31 dicembre 2022 la Capogruppo, per il finanziamento concesso da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo, ha ottenuto specifico *waiver* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dai rispettivi contratti sui dati al 31 dicembre 2022. A seguito dell'ottenimento di tale *waiver* è stato introdotto il divieto per TA alla distribuzione di dividendi fino al 2024 in presenza del Finanziamento SACE.

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. Al 31 dicembre 2022 detto parametro finanziario risulta rispettato. Si segnala inoltre che a seguito dell'ottenimento del *waiver* volto alla distribuzione di riserve nel 2022 per 7 milioni di euro, TA si è impegnata a non distribuire dividendi fino al 2024 in presenza del suddetto finanziamento.

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.

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 31 dicembre 2022.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	68.056	4.133	72.189
Compreso fra 1 e 2 anni	22.830	2.534	25.364
Compreso fra 2 e 3 anni	22.778	1.406	24.183
Compreso fra 3 e 4 anni	17.800	418	18.219
Compreso fra 4 e 5 anni	2.868	65	2.933
Compreso fra 5 e 6 anni	-	-	-
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	134.332	8.555	142.888

Al 31 dicembre 2022 sono quindi 2,9 milioni di euro le Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre quattro anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2022.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VAR.
Fidi accordati	49.650	52.550	(2.900)
<i>di cui TA</i>	<i>49.250</i>	<i>52.150</i>	<i>(2.900)</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>81%</i>	<i>78%</i>	
Fidi residui	9.650	11.550	(1.900)

I fidi utilizzati al 31 dicembre 2022 si riferiscono per 40 milioni di euro alla linea di “denaro caldo”; i fidi residui a tale data includono affidamenti a revoca per 9.650 migliaia di euro.

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 31 dicembre 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 31 dicembre 2022 (in euro/000)
Intesa San Paolo - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	6.285
Intesa San Paolo - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	8.287
BPM - I mutuo Jet Fuel	giugno 2023	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	51
BPM - II mutuo Jet Fuel	giugno 2024	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	153
BPM - III mutuo Jet Fuel	dicembre 2023	fisso	1,65%	101
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	79.820
a)	totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine			94.698
BPM	marzo 2023	fisso	0,50%	9
BPM	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.25	3.533
Banca Intesa San Paolo	marzo 2023	fisso	1,60%	11.137

BNL	marzo 2023	fisso	3,76%	5.030
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	2.501
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	2.501
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	3.501
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	1.002
MPS	marzo 2023	fisso	1,86%	11.052
b)	totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")			40.264
a) + b)	totale debiti per passività finanziarie			134.962

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2022 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	Società	Nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	14.340	13.445
Intesa San Paolo - SACE	TA	79.688	79.869
Banco Popolare di Milano	Jet Fuel	305	308
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	40.000	40.081
Totale		134.332	134.480

L'**Indebitamento Finanziario Netto** (di seguito anche "**Posizione Finanziaria Netta**") al 31 dicembre 2022, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2022	31.12.2021	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	55.772	54.147	1.625
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	294	-	294
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	56.065	54.147	1.918
E. Debito finanziario corrente	40.264	41.166	(902)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	29.772	11.272	18.500
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	70.036	52.437	17.599
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	13.971	(1.710)	15.680
I. Debito finanziario non corrente	70.006	98.030	(28.024))
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	1.419	2.357	(938))
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	71.425	100.387	(28.962)
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	85.395	98.677	(13.282)

Al 31 dicembre 2022, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 40,3 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 (28.183 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (589 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 66.5 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere e la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,5 milioni di euro).

La voce "Debiti commerciali e altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (1,4 milioni di euro).

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

8.21 Passività finanziarie per diritti d’uso

Al 31 dicembre 2022 le Passività finanziarie per diritti d’uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,1 milioni di euro, di cui 3,5 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,6 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.491	3.993
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	589	727
Totale	4.080	4.720

Di seguito la movimentazione dell’anno. 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 152,5 migliaia di euro è incluso nella riga “Pagamenti / altre riduzioni” della tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Valori al primo gennaio	4.720	4.631
Acquisizioni	120	821
Pagamento / altre riduzioni	(887)	(863)
Oneri finanziari	126	132
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	4.080	4.720

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
< 1 anno	745
1-2 anni	592
2-3 anni	493
3-4 anni	429
4-5 anni	309
5-6 anni	272
oltre 6 anni	1.813
totale	4.652

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 per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto

di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi considerati nell'aggiustamento del tasso sono il "credit-risk spread" di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati 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.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2022:

- 3,85% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,71% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 3,65% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

8.22 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 2.251 migliaia di euro (2.778 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferiscono a:

- alla componente non corrente del debito verso Cemes per l'acquisizione del 51% delle quote di Cemes Aeroporti (oggi Toscana Aeroporti Costruzioni) per 1.419 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 832 migliaia di euro.

Debiti con scadenza superiore a 5 anni

La società ha in essere debiti finanziari con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito della nota 8.20 Passività finanziarie e della nota 8.21 Passività finanziarie per diritti d'uso.

8.23 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 673 migliaia di euro (32 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico delle società del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2022. In particolare, 377 migliaia di euro sono relativi al debito della Capogruppo rilevato in fase di determinazione dell'IRAP di competenza 2022.

8.24 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 7.387 migliaia di euro (9.928 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	6.499	8.789	(2.291)
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	543	758	(215)
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	9	249	(240)
Erario c/Iva	231	(0)	231
Imposte locali	105	132	(26)
Altri debiti tributari	7.387	9.928	(2.541)

In particolare, il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco si è decrementato per effetto del versamento di crediti riscossi relativa a vecchie posizioni debitorie.

8.25 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 36,7 milioni di euro (30,6 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registrano un incremento di 6,1 milioni di euro.

8.26 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.170 migliaia di euro (1.596 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

8.27 Altri debiti esigibili entro l'anno

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

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	1.969	2.274	(305)
Canoni concessori	3.575	1.170	2.405
Ratei e risconti passivi	612	699	(87)
Servizio antincendio	1.270	1.039	232
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	468	545	(77)
Organi istituz. c/competenze	111	128	(17)
Acconti da clienti	245	677	(433)
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	1.000	0
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	684	873	(189)
Altri debiti esigibili entro l'anno	9.934	8.404	1.530

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".
- il debito verso Cemes per acquisto quote TAC rappresenta la passività in scadenza entro i prossimi dodici mesi, sorto a seguito della relativa operazione di aggregazione aziendale;
- i risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

9. Altre informazioni finanziarie

9. Gestione dei rischi finanziari

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

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 sub-concessionari.

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.

Il Gruppo non ha esposizione verso clienti russi o ucraini.

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2022, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per 85,4 milioni di euro (98,7 milioni al 31 dicembre 2021). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 14 milioni di euro (positiva di 1.710 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) ed una PFN non corrente negativa pari a 71,4 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.

Al suddetto finanziamento si aggiunge 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 2022 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 31 dicembre 2022 è pari a circa 9,7 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 nel breve termine gli effetti negativi della pandemia risultino significativamente ridotti rispetto a quanto consuntivato nel 2020 e nel 2021, stimando che nell'anno 2023 il flusso di cassa netto generato dalle attività operative possa continuare ad essere positivo, così come lo è stato nel 2022, anno in cui la cassa generata da tali attività è stata pari a

circa 30 milioni. Tale flusso ha consentito al Gruppo di effettuare investimenti per circa 9,1 milioni di euro, nonché di rimborsare di finanziamenti (al netto delle accensioni di finanziamenti a breve termine) per 10,6 milioni di euro e distribuire riserve per 7 milioni di euro.

In ogni caso, la Direzione di TA continuerà a monitorare l'evoluzione dello scenario pandemico, unitamente ad altri eventuali fenomeni esterni negativi derivanti, ad esempio, dal conflitto russo-ucraino e dal generale scenario macroeconomico, al fine di adeguare la struttura dei costi e gli impegni finanziari all'andamento della domanda di traffico, utilizzando ove necessario gli strumenti cui è già stato fatto ricorso nel piano dell'emergenza sanitaria, quali l'istituto della Cassa Integrazione Guadagni e la razionalizzazione dei contratti di servizi non strategici.

La Direzione di TA ha aggiornato le previsioni economico finanziarie attese per prossimi anni, incluse nel piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo TA, tenuto in data 10 marzo 2023; tali previsioni si basano su un livello di traffico atteso per l'esercizio 2023 in ulteriore ripresa rispetto a quello consuntivato nel 2020, 2021 e 2022 anche se ancora parzialmente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19", stimando in ogni caso un pieno recupero dei volumi nel 2024.

Inoltre, la Direzione di TA, tenuto anche conto dell'ammontare e della composizione delle attività e passività correnti al 31 dicembre 2022, ed in previsione dei significativi investimenti sull'aeroporto di Firenze e sull'aeroporto di Pisa previsti nel medio termine dal suddetto piano pluriennale, ha attivato le opportune interlocuzioni con primari istituti bancari al fine di rimodulare l'indebitamento a medio lungo termine in essere secondo la struttura finanziaria più adeguata, sia in termini di scadenze sia di ammontari, alla realizzazione delle opere previste dal piano pluriennale.

Alla luce delle suddette ipotesi e tenuto anche conto del rifinanziamento dell'attuale indebitamento finanziario atteso entro il 2023, la Direzione di TA ha valutato che la prosecuzione del positivo trend di recupero dei volumi di traffico consentirà di consolidare i livelli di marginalità riscontrati nel 2022, i quali, accompagnati alla liquidità in essere, agli affidamenti a revoca disponibili e alle misure di efficientamento dei costi coerenti rispetto ai volumi da gestire, consentiranno al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

In ogni caso la Direzione di TA ha effettuato analisi di sensitività ipotizzando che il rifinanziamento dell'indebitamento non sia finalizzato nel 2023, riscontrando che i flussi di cassa generati dall'attività operativa e gli affidamenti a revoca disponibili consentiranno di realizzare gli investimenti previsti per il 2023 dal piano pluriennale, e di rimborsare le rate in scadenza dei finanziamenti in essere, andando tuttavia incontro ad un significativo incremento dell'Indebitamento Finanziario Corrente Netto rispetto al 31 dicembre 2022. Nello scenario in cui il rifinanziamento non sia finalizzato nel 2023, i livelli di marginalità previsti dal piano pluriennale nel 2023 consentirebbero comunque il rispetto dei parametri finanziari previsti dal contratto di finanziamento sottoscritto con BIIS – Gruppo Intesa Sanpaolo in scadenza nel 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 14,5 milioni di euro (di cui 3 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi) e dal Finanziamento SACE in scadenza nel 2026 e debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 79,8 milioni di euro (di cui 25 entro i prossimi dodici mesi).

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 31 dicembre 2022 a 85,4 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2022 a 0,85 (0,96 al 31 dicembre 2021), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base della Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 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 +/-1.343 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 +508 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 -483 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.

10. Altre informazioni

10.1 Informazioni per area geografica e 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" (definizione come da IFRS 8).

Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati: Aviation, Non Aviation e Corporate.

- **Settore Aviation:** tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di security passeggero e bagaglio.

- **Settore Non Aviation:** tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.

I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. In particolare, le principali tipologie di costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

- **Settore Corporate:** i valori indicati nelle poste non allocate riguardano principalmente ricavi e costi non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, gli altri ricavi e proventi, 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.

Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
<i>Gruppo TA - Conto economico (*)</i>	<u>31/12/202</u> <u>2</u>	<u>31/12/202</u> <u>1</u>	<u>31/12/202</u> <u>2</u>	<u>31/12/202</u> <u>1</u>	<u>31/12/202</u> <u>2</u>	<u>31/12/202</u> <u>1</u>	<u>31/12/202</u> <u>2</u>	<u>31/12/202</u> <u>1</u>
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	58.370	26.410	19.099	11.454	6.197	8.907	83.666	46.771
<i>di cui Pisa</i>	33.075	16.452	7.552	3.515	3.414	5.364	44.041	25.331
<i>di cui Firenze</i>	25.295	9.957	11.547	7.939	2.783	3.544	39.625	21.440
Ricavi per serv. costruz.	6.240	11.202	1.147	193	20	127	7.407	11.522
<i>di cui Pisa</i>	1.031	4.238	51	11	1	4	1.083	4.253
<i>di cui Firenze</i>	5.208	6.964	1.096	182	19	122	6.324	7.269
Totale Ricavi di settore	64.610	37.612	20.246	11.647	6.217	9.034	91.073	58.293
Costi operativi (**)	36.092	23.519	5.440	3.407	22.827	15.221	64.359	42.147
<i>di cui Pisa</i>	22.356	14.588	2.725	1.777	11.631	7.479	36.712	23.843
<i>di cui Firenze</i>	13.736	8.930	2.715	1.630	11.196	7.742	27.647	18.303
Costi per serv. costruz.	4.936	8.816	849	2	20	1.004	5.805	9.822
<i>di cui Pisa</i>	957	3.750	50	2	1	42	1.007	3.795
<i>di cui Firenze</i>	3.979	5.065	799	0	19	962	4.798	6.027
Ammort.ti e accanton.ti	6.966	6.758	1.462	1.329	5.284	7.451	13.712	15.538
<i>di cui Pisa</i>	3.553	3.434	914	944	2.607	3.232	7.074	7.610
<i>di cui Firenze</i>	3.413	3.324	547	385	2.678	4.219	6.638	7.928
Risultato operativo	16.616	-1.481	12.496	6.909	-21.914	-14.641	7.197	-9.213
<i>di cui Pisa</i>	7.240	-1.412	3.914	802	-10.824	-5.385	330	-5.994
<i>di cui Firenze</i>	9.376	-620	8.582	6.106	-11.090	-9.257	6.867	-3.220
Gestione finanziaria	-	-	-	-	-4.131	-2.497	-4.131	-2.497
Ris. ante imposte	16.616	-1.481	12.496	6.909	-26.045	-17.138	3.066	-11.710
Imposte di esercizio	-	-	-	-	-1.712	6.798	-1.712	6.798
Ris. netto di esercizio da attività di funzionamento	16.616	-1.481	12.496	6.909	-27.758	-10.340	1.354	-4.913

Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione	3.320	53	-	-	-	-	3.320	53
Ris. netto di esercizio	19.936	-1.428	12.496	6.909	-27.758	-10.340	4.674	-4.860
Perdita (utile) di Terzi	474	-149	-	-	475	-247	1	-396
Ris. netto di Gruppo	19.463	-1.577	12.496	6.909	-27.283	-10.588	4.675	-5.256
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
	2	1	2	1	2	1	2	1
Attività correnti	18.163	16.903	5.499	6.441	59.871	65.934	83.534	89.278
Attività non correnti	157.252	152.185	32.697	40.535	49.461	50.037	239.410	242.757
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
	2	1	2	1	2	1	2	1
Investimenti	6.767	14.231	1.939	497	401	347	9.107	15.075

(*) A seguito della cessione del business handling, i dati comparativi dell'esercizio 2021 sono stati riesposti stante le previsioni dell'IFRS 5 "Attività non correnti per la vendita".

(**) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 5.712 migliaia nel 2022 (€ 2.669 migliaia nel 2021).

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2022 TA ha registrato circa 6,7 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63,1%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 47% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,7% (Vueling) e 6,4% (Air France).

10.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2022 gli impegni e garanzie sono composte da 9.310 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 12.698 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	9.310	7.821	1.489
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	12.868	9.946	2.922

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. Nei 13 milioni di euro sono incluse circa 1,7 milioni di euro di garanzie a favore di ANAS per lavori gestiti dalla controllata TAC.

10.3 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

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

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2022, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

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

10.4 Rapporti con parti correlate

Tra i principali rapporti intercorsi nell'esercizio con parti correlate, diverse da quelli con società collegate, si segnalano principalmente costi per attività di progettazione svolta da ACI Engineering Uruguay SA e relativa al nuovo Terminal di Firenze. Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

10.5 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2022 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali (correnti e non correnti)	-	18.391	18.391
Altre attività finanziarie	3.256	-	3.256
Altri crediti	-	10.106	10.106
Strumenti finanziari derivati	63	-	63
Cassa e mezzi equivalenti	-	55.772	55.772
Totale	3.318	84.269	87.588

31 dicembre 2022 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	134.962	134.962
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.080	4.080
Debiti commerciali ed altre passività	-	46.816	46.816
Totale	-	185.857	185.857

Quanto alla classificazione degli strumenti finanziari in base alla gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value, si precisa che le "Attività valutate al fair value" di cui alla tabella precedente rientrano nel livello 3 che utilizza input che non sono basati su dati di mercato osservabili. La categoria in questione include il valore delle partecipazioni in altre imprese (2.962 migliaia di euro) e dei titoli in portafoglio (294 migliaia di euro).

10.6 Informativa in merito a sovvenzioni pubbliche, contributi e altri vantaggi economici ricevuti (ex legge. 142/2020 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, il Gruppo TA nel corso del 2022 ha rilevato proventi per i seguenti contributi solo sulla Capogruppo.

Fonti normative	IMPORTO
Art. 1, c. 2 - 3, D.L n. 144/2022 (decreto Aiuti -ter)	119.814,59
Art. 3 - 4 D.L. n. 21/2022 (decreto Ucraina)	120.883,15
Art. 6, comma 3 - 4, D.L. n. 115/2022 (decreto Aiuti-bis)	324.428,63
Totale complessivo	565.126,37

10.7 Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri

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 statuiscono 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 31 dicembre 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 (221 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2022 evidenzia un fondo rischi di 221 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.

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 alle seguenti controversie:

- a) 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 e, rilevato che le prove testimoniali articolate da NIT vertono, in parte, sul contenuto del contratto e in parte, hanno carattere valutativo, ha respinto dette richieste istruttorie e rinviato la causa al 22 maggio 2023 per la precisazione delle conclusioni;
- b) in data 30 aprile 2020 la procedura Alitalia SAI ha instaurato innanzi al Tribunale di Civitavecchia un'azione revocatoria nei confronti di TA avente ad oggetto tutti i pagamenti ricevuti dalla Società nel periodo novembre 2016 - aprile 2017. La Società ha ampiamente provato che trattasi di pagamenti esclusi da revocatoria, ai sensi dell'art.67, comma 3, lettera a), L.F., perché strumentali ed

indispensabili ai fini della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo da parte dell'allora Alitalia SAI in bonis da e per gli aeroporti di Firenze e Pisa, corrisposti nell'esercizio dell'attività d'impresa e nei "termini d'uso", secondo modalità e tempistiche corrispondenti a quelli di tutti i pagamenti degli anni passati. Nel corso del 2022 i Commissari straordinari di Alitalia hanno manifestato la disponibilità di una ipotesi transattiva con TA ma, dopo un apposito incontro, non hanno seguito ulteriori contatti. Il Giudice ha fissato l'udienza al 24 aprile 2023.

10.8 Prospetto di raccordo tra il risultato e il patrimonio della Capogruppo e gli analoghi valori nel Gruppo TA

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si riporta il prospetto di raccordo fra il risultato dell'esercizio 2022 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2022 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione (Valori in Euro/000)	Patrimonio Netto al 31.12.2022	Risultato Netto Esercizio 2022
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	96.888	2.055
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	4.478	(317)
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	(7.666)	3.660
Risultato società consolidate a PN	85	(204)
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell'effetto fiscale	2.178	(59)
Avviamento	3.735	-
Altre scritture di consolidamento minori	(112)	3
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	99.586	4.675
PN e risultato di pertinenza di Terzi	1.170	(1)
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	100.756	4.674

10.9 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 2022.

10.10 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2022 il Gruppo TA ha perfezionato - così come comunicato al mercato il 1° dicembre 2022 - la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) favore di Alisud S.p.A. ad un controvalore di 750 migliaia di euro. L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH, ad un prezzo pari a 250 migliaia di euro. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di earn-out, pari almeno ad 200 migliaia di euro. Gli effetti di suddetta cessione riportati nel bilancio consolidato sono dettagliati al paragrafo 6.2 delle presenti note illustrative.

10.11 Eventi successivi al 31 dicembre 2022

Non sono emersi eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2022.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2022

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2022
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	205.432	-	15.300	27.991	1.396	250.119
Fondo ammortamento	(56.279)	-	(14.942)	-	(1.138)	(72.359)
A - Valore al 31-12-20	149.153	-	358	27.991	258	177.760
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>						
Acquisizione di nuovi business	-	3.735	550	-	-	4.285
Acquisti	8.431		206	3.188	-	11.825
Riclassifiche	5.598		63	(5.661)	-	-
Svalutazioni			(42)	(273)		(315)
Altre movimentazioni	1.756		(0)	-		1.756
Ammortamenti	(5.697)	-	(463)	-	(33)	(6.192)
B - Saldo variazioni	10.088	3.735	314	(2.745)	(33)	11.359
Costo storico	221.216	3.735	16.077	25.245	1.396	267.670
Fondo ammortamento	(61.975)	-	(15.404)	-	(1.171)	(78.551)
Valore al 31.12.2021 (A+B)	159.241	3.735	673	25.245	225	189.119

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	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	1.723	-	61	5.861	77	7.722
Riclassifiche	4.233	-	17	(4.250)	-	-
Svalutazioni	(5)	-	-	(102)	-	(107)
Altre movimentazioni	105	-	-	-	-	105
Dismissione di società controllata	-	-	(91)	-	-	(91)
Ammortamenti	(6.271)	-	(296)	-	(40)	(6.607)
Dismissione di società controllata	-	-	59	-	-	59
B - Saldo variazioni	(215)	-	(250)	1.509	37	1.081
Costo storico	227.272	3.735	16.064	26.754	1.474	275.299
Fondo ammortamento	(68.246)	-	(15.642)	-	(1.211)	(85.099)
Valore al 31.12.2022 (A+B)	159.026	3.735	422	26.754	262	190.200

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 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	25.451	39.785	1.697	1.334	19.268	87.534
Fondo ammortamento	(8.122)	(32.992)	(813)	-	(16.133)	(58.059)
A - Valore al 31-12-20	17.329	6.793	884	1.334	3.135	29.476
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>						
Acquisizione di nuovi business (costo storico)	-	77	-	-	3	80
Acquisti	1	2.700	221	170	158	3.250
Riclassifiche	12	1.199	-	(1.211)	-	-
Disinvestimenti	-	(5.292)	-	-	(58)	(5.349)
Altre movimentazioni	-	(1)	-	-	(0)	(1)
Acquisizione di nuovi business (fondo)	-	(17)	-	-	(1)	(18)
Ammortamenti	(260)	(2.009)	(131)	-	(1.019)	(3.419)
Storno fondi amm. anni prec.	-	4.989	-	-	15	5.004
Altre movimentazioni	-	1	-	-	-	1
B - Saldo variazioni	(247)	1.647	90	(1.041)	(902)	(453)
Costo storico	25.463	38.469	1.918	293	19.371	85.514
Fondo ammortamento	(8.381)	(30.029)	(944)	-	(17.138)	(56.492)
Valore al 31.12.2021 (A+B)	17.082	8.440	974	293	2.233	29.022

	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>						
Acquisti	-	977	-	79	328	1.384
Riclassifiche	-	139	-	(161)	22	-
Disinvestimenti	-	(147)	(117)	-	(36)	(299)
Dismissione di società controllata	-	(11.191)	-	-	(460)	(11.651)
Ammortamenti	(246)	(1.781)	(131)	-	(929)	(3.088)
Storno fondi amm. anni prec.	-	116	7	-	36	158
Altre movimentazioni del fondo	-	12	-	-	(12)	-
Dismissione di società controllata	-	10.439	-	-	426	10.865
B - Saldo variazioni	(246)	(1.437)	(241)	(82)	(624)	(2.631)
Costo storico	25.463	28.247	1.801	211	19.225	74.948
Fondo ammortamento	(8.627)	(21.244)	(1.068)	-	(17.616)	(48.556)
Valore al 31.12.2022 (A+B)	16.836	7.003	733	211	1.609	26.391

ALLEGATO C
RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2022			31 DICEMBRE 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)
<u>Società collegate</u>						
<i>Toscana Aeroporti Handling</i>						
Crediti commerciali	686	4,1%	16.909	-		-
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	1.342	90,6%	1.482	-		-
<i>Alatoscana Spa</i>						
Altri ricavi	32	0,5%	6.182	63	3,3%	1.914
<i>A.C.Quasarda</i>						
Crediti commerciali	23	0,1%	16.909	-		-
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	417	5,4%	7.696	-		-
Debiti Commerciali	2.544	6,9%	36.703	-		-
Altri ricavi	23	0,4%	6.182	-		-
Costi per servizi di costruzione	3.677	63,3%	5.805	-		-
<u>Altre parti correlate</u>						
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	232	0,4%	59.476	242	0,6%	38.661
Ricavi non aviation	149	0,5%	30.709	150	1,0%	14.525
Altri ricavi	34	0,6%	6.182	22	1,1%	1.914
Crediti commerciali	197	1,2%	16.909	256	1,6%	16.233
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	825	1,4%	59.476	531	1,4%	38.661

Ricavi non aviation	129	0,4%	30.709	177	1,2%	14.525
Altri ricavi	5	0,1%	6.182	2	0,1%	1.914
Crediti commerciali	109	0,6%	16.909	65	0,4%	16.233
<i>ACI Engineering Uruguay S.A.</i>						
Costi per servizi di costruzione	912	15,7%	5.805	-	-	-
Debiti Commerciali	912	2,5%	36.703	-	-	-
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	32	0,1%	30.709	39	0,3%	14.525
Altri ricavi	6	0,1%	6.182	7	0,4%	1.914
<i>ICCAB srl</i>						
Crediti commerciali	9	0,1%	16.909	9	0,1%	16.233
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	1	0,0%	16.909	1	0,0%	16.233
Imposte di periodo	103	n.s.	1.712	99	1,34%	7.412
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	210	2,73%	7.696	200	1,26%	15.919

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI
(importi in migliaia di Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2021		RIASSORBIMENTI ANNO 2022		INCREMENTI ANNO 2022		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2022	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.432.923	1.303.901	288.389	69.213	-	-	5.144.533	1.234.688
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	4.494.814	1.354.814	2.135.877	621.967	4.582.745	1.334.495	6.941.682	2.067.342
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	748.605	179.665	482.072	115.697	-	-	266.533	63.968
VARIE MINORI	ires / irap	201.687	57.611	245.379	58.891	94.726	22.734	51.034	21.454
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	1.820.470	465.886	2.537.924	338.982	442.445	106.187	- 275.009	233.091
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	154.111	36.987	445.461	106.911	-	-	- 291.350	- 69.923
CONSOLIDAMENTO PARCHEGGI PERETOLA	ires / irap	- 3.214.888	- 940.016	-	-	69.986	20.170	- 3.144.902	- 919.846
ALTRE DIFFERENZE	ires / irap	3.361.839	910.955	424.362	111.637	113.667	30.690	3.051.144	830.008
PERDITE FISCALI	ires	40.444.548	9.706.691	23.574.296	3.556.492	1.132.801	271.872	18.003.053	6.422.071
Totale complessivo		53.444.107	13.076.494	30.133.760	4.979.791	6.436.370	1.786.148	29.746.717	9.882.853

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE FISCALE
(importi in migliaia di Euro)

	Gruppo TA		Gruppo TA	
	31/12/2022		31/12/2021	
	IRES	IRAP*	IRES	IRAP*
Risultato ante imposte civilistico	3.066	31.948	(12.272)	23.414
Aliquota ordinaria applicabile	24,00%	5,12%	24,00%	5,12%
Onere fiscale teorico	736	-	(2.945)	1.154
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati / PEX (95% esente)	(594)		(55)	
- deduzioni analitiche e forfettarie da IRAP				
- a.c.e.				
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato		(18.808)		(24.323)
- altro oneri costo del lavoro deducibili		(1.708)		(1.526)
Variazioni definitive diverse (saldo)	2.738	4.283	(8.047)	(7.610)
Variazioni temporanee diverse (saldo)	(4.318)	(2.349)	5.296	(7.345)
Imponibile fiscale	892	13.366	(15.078)	(17.390)
Imposte correnti	214	685	(87)	31
Imposte anticipate su perdite fiscali recuperabili in anni successivi	1.455		(6.202)	-
Imposte differite/anticipate	(419)	(120)	(1.294)	238
Proventi da consolidamento	(103)		(99)	-
Altri effetti minori			-	-
Imposte totali iscritte in bilancio	1.148	565	(7.682)	269

* L'aliquota IRAP prevalente è del 5,12%, per la capogruppo.

Le altre società applicano diverse aliquote in relazione ai codici ATECO di appartenenza.

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2022 PER I SERVIZI DI REVISIONE
(ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Note	Compensi 2022 (€)
Revisione contabile	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(1)	116.000
	PwC SpA	Società controllate	(2)	25.800
Servizi di attestazione	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(3)	111.500
	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(4)	19.700
	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(5)	54.000
totale €				327.000

Note

- (1) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.
- (2) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio delle controllate Parcheggio Peretola Srl, Jet Fuel Co. Srl, Toscana Aeroporti Costruzioni Srl e relative verifiche periodiche.
- (3) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento del Gruppo Corporacion America Airports.
- (4) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 dell'aeroporto di Pisa e dell'aeroporto di Firenze ed allo svolgimento di procedure di verifica concordate.
- (5) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione limitata della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ex D.Lgs. n. 254/2016.

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 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 dell'esercizio 2022.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato dell'esercizio 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, 15 marzo 2023

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato

Roberto Naldi

Il Dirigente Preposto

Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE***Relazione della società di revisione indipendente***

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Toscana Aeroporti SpA

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della Toscana Aeroporti SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Toscana Aeroporti SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese
Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 110644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Giuma 72 Tel. 080 3640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40126 Via
Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Acosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 05129 Corso Italia 302 Tel. 095 7332311 -
Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccupietra 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 273511 - Pescara 65127 Piazza Ettore Trullo 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 23 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 -
Trieste 34123 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Pascolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332
283039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Aspetti chiave
Diritti di concessione capitalizzati

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022: nota 8.1 "Attività immateriali".

Nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari 186 milioni di euro, di cui 26,8 milioni di euro di immobilizzazioni in corso, che complessivamente rappresentano il 57,6 per cento dell'attivo del Gruppo.

Considerata la rilevanza della voce in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alle valutazioni effettuate dagli amministratori.

Le stime formulate dagli stessi hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità dei costi capitalizzati e l'esistenza di benefici economici futuri derivanti dagli investimenti effettuati, la verifica di eventuali indicatori di perdita di valore e di eventuali riduzioni di valore (c.d. *impairment test*).

Nell'ambito dell'*impairment test*, ai fini della determinazione del valore recuperabile delle singole unità generatrici di cassa (c.d. *cash generating unit - CGU*) alle quali tali diritti di concessione appartengono, la direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. *discounted cash flows*): il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione. Il valore recuperabile di ciascuna CGU è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura di capitalizzazione dei diritti di concessione adottata dal Gruppo. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della capitalizzazione di tali attività immateriali.

Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi capitalizzati per progetto, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio. Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea per la capitalizzazione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità dei costi capitalizzati e all'esistenza di benefici economici futuri derivanti dall'investimento, alla verifica di eventuali indicatori di perdita di valore e dell'*impairment test*.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dai Piani economico finanziari approvati dagli amministratori della Toscana Aeroporti SpA, unitamente all'*impairment test*, in data 10 marzo 2023. Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla direzione e verificato le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti dai suddetti Piani.

Abbiamo inoltre analizzato gli scenari alternativi predisposti dagli amministratori.



passività attribuibili alla CGU.
In considerazione del contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria da Covid-19 (c.d. Coronavirus) e dall'attuale contesto macroeconomico, gli amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare analisi di sensitività (c.d. *sensitivity analysis*) ipotizzando scenari alternativi che tengano conto di una possibile contrazione dei ricavi e della redditività derivante da una possibile riduzione della domanda di traffico.

Nell'ambito delle procedure di revisione svolte abbiamo altresì effettuato colloqui con la direzione e con i responsabili tecnici, finalizzati alla comprensione delle caratteristiche dei progetti.

Le procedure di revisione svolte hanno compreso anche il coinvolgimento degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022: nota 8.17 "Fondi rischi ed oneri", nota 8.18 "Fondi di ripristino e sostituzione" e nota 10.7 "Informazioni sulle voci principali del fondo rischi e oneri"

Il valore dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 ammonta rispettivamente a 1,2 milioni di euro e 21,5 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente lo 0,4 per cento ed il 6,7 per cento del passivo del Gruppo.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dal principio contabile internazionale "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione.

Le principali analisi svolte dalla direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e

Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura adottata dal Gruppo ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondi di ripristino e sostituzione e della valutazione circa la congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e della valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che il Gruppo per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio.

Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano il Gruppo nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute.



la stima del relativo ammontare.

Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di sostituzione e ripristino da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili tecnici interni e con professionisti esterni.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Toscana Aeroporti SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa



ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.



Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Toscana Aeroporti SpA ci ha conferito in data 3 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato. A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.



Alcune informazioni contenute nelle note illustrative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici, potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n° 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs n° 58/98

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2022, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs n° 58/98, con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n° 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254.



Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Firenze, 4 aprile 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

 A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Forzoni".

Francesco Forzoni
(Revisore legale)

BILANCIO D'ESERCIZIO

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO D'ESERCIZIO

Dati in migliaia di euro	Note	2022	Di cui Parti Correlate	2021	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		73.300	1.368	33.658	1.143
Altri ricavi		3.336	99	2.859	96
Ricavi per servizi di costruzione		7.407		11.522	
TOTALE RICAVI (A)	6.1	84.043	1.467	48.039	1.239
ALTRI PROVENTI (B)	6.2	616		9.381	
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	6.3.1	1.011		643	
Costi del personale	6.3.2	19.772		15.841	
Costi per servizi	6.3.3	30.522	-	19.179	16
Oneri diversi di gestione	6.3.4	987		1.443	
Canoni aeroportuali	6.3.5	5.712		2.669	
Totale costi operativi		58.004	-	39.775	16
Costi per servizi di costruzione	6.3.6	7.195	4.588	11.309	
TOTALE COSTI (C)		65.199	4.588	51.084	16
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		19.460	(3.121)	6.336	1.223
Ammortamenti e svalutazioni	6.3.7	9.663		9.602	
Accantonamento fondo rischi e ripristini	6.3.8	3.531		5.737	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	6.4	115		1.289	
RISULTATO OPERATIVO		6.151	(3.121)	(10.291)	1.223
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	6.5	198		65	
Oneri finanziari	6.6	(3.858)		(2.534)	
Utile (perdita) da partecipazioni	6.7	767		(143)	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		(2.892)	-	(2.611)	-
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		3.259	(3.121)	(12.903)	1.223
Imposte di esercizio	6.8	(1.204)	103	6.858	99
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO		2.055	(3.019)	(6.045)	1.322
Utile (perdita) per azione (€)	6.9	0,1104		(0,3248)	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		0,1104		(0,3248)	

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Dati in migliaia di euro	Note	2022	2021
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO (A)		2.055	(6.045)
<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	7.15	227	74
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		227	74
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO (A) + (B)		2.282	(5.970)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA D'ESERCIZIO (importi in Euro/000)

ATTIVO	Note	31.12.2022	31.12.2021
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	180.911	179.687
Immobili, impianti e macchinari	7.2	25.680	26.946
Diritti d'uso	7.3	3.820	4.353
Partecipazioni in altre imprese	7.4	2.962	2.945
Partecipazioni in imprese Controllate	7.5	7.666	8.416
Partecipazioni in imprese collegate	7.6	480	380
Altre attività finanziarie	7.7	4.014	8.419
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.8	1.482	162
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>1.342</i>	<i>162</i>
Attività fiscali differite	7.9	9.990	10.700
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		237.005	242.008
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	7.10	19.628	17.740
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>1.026</i>	<i>383</i>
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	210	398
Altri crediti tributari	7.12	136	1.499
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	7.838	14.027
<i>di cui verso parti correlate</i>	7.10	<i>417</i>	<i>0</i>
Cassa e mezzi equivalenti	7.14	54.008	50.419
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		81.820	84.083
TOTALE ATTIVO		318.825	326.091

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2022	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		564	337
Utile (perdita) di esercizio		2.055	-6.045
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.15	96.888	101.606
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.16	1.156	1.020
Fondi di ripristino e sostituzione	7.17	17.887	16.987
Fondi benefici ai dipendenti	7.18	1.944	2.281
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.19	66.463	93.731
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.20	3.443	3.932
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.21	2.253	2.768
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		93.146	120.719
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	7.19	68.194	50.409
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.20	554	559
Passività fiscali per imposte correnti	7.22	377	-
Altri debiti tributari	7.23	7.308	9.840
Debiti Commerciali	7.24	37.963	32.519
di cui verso parti correlate		3.456	0
Debiti verso Istituti previdenziali	7.25	1.080	1.081
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.26	9.719	7.211
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.17	3.596	2.147
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		128.791	103.766
TOTALE PASSIVITA'		221.937	224.485
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		318.825	326.091

RENDICONTO FINANZIARIO SEPARATO AL 31 dicembre 2022

Importi in migliaia di euro (Nota 7.14)	2022	2021
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	2.055	(6.045)
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	9.556	9.499
- Svalutazioni di asset	107	273
- Utile / perdita da partecipazioni	(767)	143
- Variazione fondo rischi e oneri	136	15
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(60)	(158)
- Variazione netta del fondo di ripristino	1.714	(3.288)
- Altre variazioni non monetarie	(105)	(1.756)
- Oneri finanziari diritti d'uso	126	132
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	3.534	2.337
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	639	(6.759)
- Imposte di competenza del periodo	565	(99)
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.102)	(2.023)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	7.774	1.621
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	5.458	7.832
- Incremento/(decremento) in altri debiti	394	547
Flusso di cassa delle attività operative	28.022	2.272
- Oneri finanziari pagati	(2.288)	(1.621)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	25.734	651
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(1.348)	(2.992)
- Disinvestimenti in attività materiali	14	211
- Investimenti in attività immateriali	(7.555)	(11.684)
- Investimenti in altre partecipazioni e altre attività finanziarie	33	
- Disinvestimenti in altre partecipazioni e altre attività finanziarie	4.405	0
- Dividendi incassati	475	58
- Acquisizione partecipazioni in società controllate	(1.000)	(1.000)
- Dismissione partecipazioni in società controllate	750	-
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(4.227)	(15.408)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.000)	-
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	59.500	57.000
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(69.704)	(61.724)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(714)	(863)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(17.918)	(5.587)
Incremento / (decremento) netto disp. liquide e mezzi equivalenti	3.589	(20.344)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	50.419	70.763
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	54.008	50.419

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO D'ESERCIZIO
(importi in migliaia di Euro)**

Nota 7.15

CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN
------------------	--------------------------------	----------------	------------------------------------	---------------	------------------------	-----------------------------	-----------

PN al 1 gennaio 2021	30.710	18.941	5.368	38.784	24.585	(3.229)	(7.583)	107.576
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	(6.045)	(6.045)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	74	74
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(5.970)	(5.970)
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(7.845)	-	-	7.845	-
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	(7.845)	-	-	7.845	-
PN al 31 dicembre 2021	30.710	18.941	5.368	30.938	24.585	(3.229)	(5.708)	101.606
PN al 1 gennaio 2022	30.710	18.941	5.368	30.938	24.585	(3.229)	(5.708)	101.606
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	2.055	2.055
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	227	227
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	2.282	2.282
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(6.045)	-	-	6.045	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	-	(7.000)
ALTRI MOVIMENTI	-	-	1	-	-	-	(1)	-
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	1	(13.045)	-	-	6.044	(7.000)
PN al 31 dicembre 2022	30.710	18.941	5.369	17.893	24.585	(3.229)	2.619	96.888

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2022

1. Informazioni generali

Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche "Società" o "TA") è una società per azioni con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze dal 1° giugno 2015 nata dalla fusione per incorporazione in Società Aeroporto Toscana Galileo Galilei S.p.a. (Aeroporto di Pisa) con Aeroporto di Firenze S.p.a..

Per completezza si ricorda che tale fusione si è configurata come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune, ossia Corporacion Ameria Italia SpA. Pertanto, trattandosi di "*business combination involving entities under common control*", operazioni esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del principio contabile IFRS 3, la fusione è stata riflessa nel bilancio della società risultante dalla fusione, rilevando i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata, trattamento contabile tale da consentire al management di fornire un'informativa che fosse, al contempo, rilevante ed attendibile, ai sensi delle alla luce delle previsioni dello IAS 8 par. 10.

Le principali attività sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio d'esercizio di TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA.

L'attività di revisione contabile del Bilancio d'esercizio 2022 di TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

2. Forma e contenuto del bilancio

Il Bilancio 2022 di TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2022, 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").

Forma dei prospetti contabili

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili consolidati: prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, prospetto di conto economico, prospetto di conto economico complessivo, prospetto delle variazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario e note illustrative. A loro volta le Attività e le Passività sono state espone nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

Conto Economico

Il Conto Economico viene presentato nella classificazione per natura, in quanto ritenuta maggiormente significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.

Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico Complessivo

Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo", (di seguito anche "OCI"), che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Il Conto Economico Complessivo è presentato con un dettaglio degli Altri utili e perdite complessivi che distingue tra utili e perdite che saranno in futuro riclassificati a conto economico e utili e perdite che non saranno mai riclassificati a conto economico.

Rendiconto Finanziario

Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato da TA è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tali voci alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.

Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

Viene presentato il prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto così come richiesto dai principi contabili internazionali, con evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni ricavo, provento, onere e spesa non transitati nel conto economico o nel conto economico complessivo, ma imputati direttamente a Patrimonio Netto sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS.

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022. Il criterio base di valutazione adottato nella preparazione del bilancio è il criterio del costo storico, eccetto per quelle poste contabili per le quali, come precisato nel prosieguo, si procede secondo una valutazione a fair value.

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.

Avviamento

Nel caso di acquisizione di aziende, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l'eventuale partecipazione di minoranza nell'acquisita (nel caso di step acquisition si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell'acquisita precedentemente possedute dall'acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L'eventuale differenza negativa ("avviamento negativo") è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione.

Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un'interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell'investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.

I costi relativi all'operazione di aggregazione aziendale sono rilevati a conto economico.

I corrispettivi potenziali, ossia le obbligazioni dell'acquirente a trasferire attività aggiuntive o azioni al venditore nel caso in cui certi eventi futuri o determinate condizioni si verifichino, sono rilevati a fair value alla data di acquisizione come parte del corrispettivo trasferito in cambio dell'acquisizione stessa. Successive modifiche nel fair value di tali accordi sono riconosciute a conto economico.

L'avviamento non è ammortizzato ma 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. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle eventuali perdite di valore accumulate.

Altre Attività Immateriali

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (c.d. metodo dell'attività immateriale) in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto, comprensivo degli oneri finanziari, oltre alla capitalizzazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta da TA) delle attività immateriali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12.

Se il *fair value* dei servizi ricevuti (in questo caso il diritto a sfruttare l'infrastruttura) non può essere determinato attendibilmente, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi forniti (*fair value* dei servizi di costruzione effettuati).

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori e tale valutazione confluisce nella voce di conto economico "Ricavi per servizi di costruzione".

Le attività di ripristino o sostituzione non vengono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo descritto in seguito.

I Diritti di concessione vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal Concessionario. Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Beni in concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac.

Il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

Qualora si verifichino eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il relativo "valore recuperabile" è imputata a conto economico.

Un'attività immateriale acquistata o prodotta internamente viene iscritta all'attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38, solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.

Le immobilizzazioni immateriali a vita definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso.

I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;

- - diritti di concessione: in base agli anni residui di durata della concessione (scadenza dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, scadenza febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze, termini prorogati di 24 mesi per effetto della legge n. 77 del 17 luglio 2020), tenendo conto del valore contabile residuo dei beni devoluti.

In particolare, con riferimento all'ammortamento dei diritti di concessione, si tiene in considerazione il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante sarà obbligato a corrispondere al concessionario uscente, importo determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. I diritti di concessione includono gli importi relativi 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.

La Società ha adottato il mantenimento del costo storico, in alternativa al *fair value*, come criterio di valutazione per le attività immateriali successivamente all'iscrizione iniziale.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al costo sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita di valore, l'attività viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita, diverse dall'avviamento.

Immobili, impianti, macchinari

Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) e nel costo sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*").

I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti. Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Le aliquote applicate sono le seguenti:

- Terreni:	non ammortizzati
- Immobili:	4% (25 anni)
- Impianti e macchinari:	10% (10 anni)
- Attrezzature industriali e commerciali:	10% (10 anni)
- Macchine elettroniche:	20% (5 anni)
- Mobili e dotazioni di ufficio:	12% (9 anni)
- Automezzi:	25% (4 anni)
- Autoveicoli:	20% (5 anni)

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione e la vita utile dei singoli beni.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Perdite di valore (*Impairment*)

A ogni data di Bilancio, TA rivede il valore contabile delle proprie attività non finanziarie per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, TA effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

Le attività immateriali a vita utile indefinita (avviamento) sono assoggettate annualmente a test di impairment al fine di determinare se vi siano state perdite di valore indipendentemente dall'esistenza o meno di indicatori di perdita di valore.

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di un'attività (o di un'unità generatrice di flussi finanziari - "CGU") è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene subito rilevata nel conto economico.

Per completezza si evidenzia che la Società ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa. Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari), ad eccezione dell'avviamento, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato immediatamente al conto economico.

Leasing (per il locatario)

La Società riconosce per tutti i contratti di leasing, a eccezione di quelli a breve termine (i.e. contratti di locazione con durata inferiore o uguale a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto) e di quelli con attività a modesto valore (cioè aventi un valore unitario inferiore a 5 migliaia di euro), un diritto d'uso alla data di inizio del leasing, che corrisponde alla data in cui l'attività sottostante è disponibile per l'uso. I canoni di locazione relativi a contratti a breve termine e a basso valore sono rilevati come costi a conto economico a quote costanti lungo la durata del leasing.

I diritti d'uso sono valutati al costo, al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore (*impairment losses*) e rettificati a seguito di ogni rimisurazione delle passività del leasing. Il valore assegnato ai diritti d'uso corrisponde all'ammontare delle passività di leasing rilevate, oltre ai costi diretti iniziali sostenuti, ai canoni di leasing regolati alla data di inizio contratto o precedentemente, ai costi di ripristino, al netto di eventuali incentivi di leasing ricevuti. Il valore attualizzato della passività così determinata incrementa il diritto d'uso del bene sottostante, con contropartita il riconoscimento di un fondo dedicato. A meno che la Società non sia ragionevolmente certo di ottenere la proprietà del bene locato alla fine della durata del leasing, i diritti d'uso sono ammortizzati a quote costanti sulla base della vita utile stimata o della durata del contratto, se inferiore.

La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o

qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. La Società valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni.

La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.

L'IFRS 16 richiede da parte del management l'effettuazione di stime e di assunzioni che possono influenzare la valutazione del diritto d'uso e della passività finanziaria per leasing, incluse la determinazione di: contratti in ambito di applicazione delle nuove regole per la misurazione di attività/passività con metodo finanziario; termini del contratto; tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione dei futuri canoni di leasing.

Leasing (per il locatore)

I contratti di leasing che vedono TA come locatore sono classificati leasing come leasing operativo o come leasing finanziario. Rientrano in tale categoria, in particolare, le subconcessioni.

Un leasing è classificato come finanziario se trasferisce, sostanzialmente, tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà di un'attività sottostante. Un leasing è classificato come operativo se, sostanzialmente, non trasferisce tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un'attività sottostante.

Per i leasing finanziari, alla data di decorrenza la Società rileva nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria le attività detenute in leasing finanziario ed esporle come credito ad un valore uguale all'investimento netto nel leasing. L'investimento netto nel leasing è valutato utilizzando il tasso di interesse implicito del leasing.

Per i contratti di leasing operativo, TA deve rilevare i pagamenti dovuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti o secondo un altro criterio sistematico.

I costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del leasing come costo.

Partecipazioni in imprese controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita il controllo) e collegate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita un'influenza notevole) sono iscritte al costo rettificato in presenza di perdite di valore.

Le partecipazioni sono sottoposte ogni anno o, se necessario, più frequentemente, a verifica circa eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Qualora successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevata a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo.

Gli amministratori ritengono che il TA eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.a. (aeroporto dell'isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla composizione della compagine sociale e dalla possibilità di incidere sulle politiche finanziarie ed operative.

Attività non correnti detenute per la vendita

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) classificate come detenute per la vendita sono valutate al minore tra il loro precedente valore di carico e il valore di mercato al netto dei costi di vendita.

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) sono classificate come detenute per la vendita quando si prevede che il loro valore di carico sarà recuperato mediante un'operazione di cessione anziché il loro utilizzo nell'attività operativa dell'impresa. Questa condizione è rispettata solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività (o il gruppo di attività) è disponibile per un'immediata vendita

nelle sue condizioni attuali e la Direzione ha preso un impegno per la vendita, che dovrebbe avvenire entro dodici mesi dalla data di classificazione in questa voce.

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)

La classificazione e la relativa valutazione delle attività finanziarie è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. In funzione delle caratteristiche dello strumento e del modello di business adottato per la relativa gestione, si distinguono le seguenti tre categorie:

(i) attività finanziarie valutate al costo ammortizzato; (ii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti tra le altre componenti dell'utile complessivo (di seguito anche FVTOCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (di seguito anche FVTPL).

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Secondo il metodo del costo ammortizzato il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tener conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell'ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale.

L'ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo che rappresenta il tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale.

I crediti e le altre attività finanziarie valutati al costo ammortizzato sono presentati nello stato patrimoniale al netto del relativo fondo svalutazione.

Le attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito il cui modello di business prevede sia la possibilità di incassare i flussi di cassa contrattuali sia la possibilità di realizzare plusvalenze da cessione (cosiddetto business model hold to collect and sell), sono valutate al fair value con imputazione degli effetti a OCI (attività valutate al FVTOCI).

In tal caso sono rilevati a patrimonio netto, tra le altre componenti dell'utile complessivo, le variazioni di fair value dello strumento. L'ammontare cumulato delle variazioni di fair value, imputato nella riserva di patrimonio netto che accoglie le altre componenti dell'utile complessivo, è oggetto di reversal a conto economico all'atto dell'eliminazione contabile dello strumento. Vengono rilevati a conto economico gli interessi attivi calcolati utilizzando il tasso di interesse effettivo, le differenze di cambio e le svalutazioni.

Un'attività finanziaria che non è valutata al costo ammortizzato o al FVTOCI è valutata al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (attività valutate al FVTPL).

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione e gerarchia del fair value

Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value TA applica i seguenti criteri:

- a. identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;

- c. definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;
- d. definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f. inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

- a) livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- b) livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c) livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione

Crediti commerciali e diversi

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato, al netto del fondo svalutazione.

TA valuta eventuali impairment/svalutazioni dei crediti adottando una logica di perdita attesa (Expected Loss). Per i crediti commerciali TA adotta un approccio alla valutazione di tipo semplificato (cd. simplified approach) che non richiede la rilevazione delle modifiche periodiche del rischio di credito, quanto piuttosto la contabilizzazione di una Expected Credit Loss ("ECL") calcolata sull'intera vita del credito (cd. lifetime ECL). In particolare, la policy attuata da TA prevede la stratificazione dei crediti commerciali in categorie sulla base dei giorni di scaduto, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.

I crediti commerciali vengono interamente svalutati in assenza di una ragionevole aspettativa di recupero, ovvero in presenza di controparti commerciali inattive.

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo svalutazione e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Quando la riscossione del corrispettivo è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, si procede all'attualizzazione del credito.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Gli strumenti derivati sono inizialmente rilevati al fair value, rappresentato dal corrispettivo iniziale e adeguati al fair value alle successive date di chiusura imputato a conto economico. Si precisa che il Gruppo non detiene strumenti finanziari derivati utilizzati solamente con l'intento di copertura.

Cassa e mezzi equivalenti

La voce relativa a cassa e mezzi equivalenti include cassa e conti correnti bancari e depositi rimborsabili a domanda (conti correnti postali) che per loro natura sono soggetti ad un rischio non significativo di variazione di valore. Non comprende gli scoperti bancari rimborsabili a vista.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie includono i debiti finanziari, comprensivi dei debiti per anticipazioni su cessione di crediti, nonché altre passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti finanziari derivati e le passività a fronte delle attività iscritte nell'ambito dei contratti di locazione finanziaria.

Esse comprendono anche i debiti commerciali e quelli di natura varia.

Le passività finanziarie sono rilevate al fair value al netto degli oneri accessori all'operazione. Dopo tale rilevazione iniziale tali passività vengono rilevate con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo. In caso di rinegoziazione di una passività finanziaria che non qualifica come "estinzione del debito originario", la differenza tra i) il valore contabile della passività ante modifica e ii) il valore attuale dei flussi di cassa del debito modificato, attualizzati al tasso (IRR) originario, è contabilizzata a conto economico.

Fondi rischi e oneri

Il TA rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse della Società per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.

Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui la variazione è avvenuta.

Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

Fondi di ripristino e sostituzione

Come descritto in precedenza, in base ai dettami introdotti dall'IFRIC 12 il concessionario non ha i requisiti per iscrivere nel proprio bilancio l'infrastruttura come immobili, impianti e macchinari ed il trattamento contabile degli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assume diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

- interventi riferibili alla normale attività di manutenzione dell'infrastruttura;
- interventi di sostituzione e manutenzione programmata ad una data futura dell'infrastruttura.

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute.

I secondi, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione del bene fisico infrastruttura, ma di un diritto, dovranno essere rilevati sulla base dello IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali, che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa (inclusiva degli eventuali effetti derivanti da variazioni di tasso di attualizzazione) e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il "Fondo di ripristino e sostituzione" coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.

Fondi pensione e benefici ai dipendenti

La passività relativa ai benefici riconosciuti ai dipendenti ed erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro per piani a benefici definiti è determinata, separatamente per ciascun

piano, sulla base di ipotesi attuariali stimando l'ammontare dei benefici futuri che i dipendenti hanno maturato alla data di riferimento (c.d. "metodo di proiezione unitaria del credito"). La passività, iscritta in bilancio al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è rilevata per competenza lungo il periodo di maturazione del diritto. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti.

Le componenti del costo dei benefici definiti sono rilevate come segue:

- i costi relativi alle prestazioni di servizio sono rilevati a Conto economico nell'ambito dei costi del personale;
- gli oneri finanziari netti sulla passività o attività a benefici definiti sono rilevati a Conto economico come Proventi/(oneri) finanziari, e sono determinati moltiplicando il valore della passività/(attività) netta per il tasso utilizzato per attualizzare le obbligazioni, tenendo conto dei pagamenti dei contributi e dei benefici avvenuti durante il periodo;
- le componenti di rimisurazione della passività netta, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, il rendimento delle attività (esclusi gli interessi attivi rilevati a Conto economico) e qualsiasi variazione nel limite dell'attività, sono rilevati immediatamente negli Altri utili (perdite) complessivi. Tali componenti non devono essere riclassificati a Conto economico in un periodo successivo.

Attività fiscali e passività fiscali

Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività non correnti. Le differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore delle imposte differite attive riportabile in Bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte differite passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nell'esercizio in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

Le attività e le passività fiscali correnti e differite sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale e quando vi è un diritto legale di compensazione. Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili, nell'ordinamento del paese in cui il Gruppo opera, negli esercizi nei quali le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Riconoscimento dei ricavi

Sulla base del modello in cinque fasi previsto dall'IFRS 15, TA procede alla rilevazione dei ricavi dopo aver identificato i contratti con i propri clienti e le relative prestazioni da soddisfare (trasferimento di beni e/o servizi), determinato il corrispettivo cui ritiene di avere diritto in cambio del soddisfacimento di ciascuna di tali prestazioni, nonché valutato la modalità di soddisfacimento di tali prestazioni (adempimento in un determinato momento versus adempimento nel corso del tempo).

In particolare, TA procede alla rilevazione dei ricavi solo qualora risultino soddisfatti i seguenti requisiti (cd. requisiti di identificazione del "contratto" con il cliente):

- a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
- b) TA può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
- c) TA può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
- d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
- e) è probabile che TA riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

Qualora i requisiti sopra esposti non risultino soddisfatti, i relativi ricavi vengono riconosciuti quando: (i) TA ha già trasferito il controllo dei beni e/o erogato servizi al cliente e la totalità, o la quasi totalità, del

corrispettivo promesso dal cliente è stata ricevuta e non è rimborsabile; o (ii) il contratto è stato sciolto e il corrispettivo che TA ha ricevuto dal cliente non è rimborsabile.

Qualora i requisiti sopra esposti risultino invece soddisfatti, TA applica le regole di riconoscimento di seguito descritte.

Ricavi aviation

TA adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione ai diritti aeroportuali mettendo a disposizione dei vettori le infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. Inoltre, in relazione alle attività di handling, TA adempie le proprie obbligazioni di fare prestando servizi di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili.

I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga servizi a vettori e passeggeri lungo un determinato periodo di tempo, in funzione dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Ricavi non-aviation

I ricavi da subconcessione/locazione commerciali e non sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all'interno del sedime aeroportuale e all'esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc.) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall'IFRS 16.

I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. TA adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione a questo servizio mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga i servizi ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).

Ricavi per servizi di costruzione in favore dell'Ente concedente

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal TA a favore dell'Ente concedente per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value del corrispettivo per i servizi di costruzione ed ampliamento dei beni in concessione resi da TA è determinato sulla base del fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione ed ampliamento prestati da terzi, degli oneri interni ed esterni di progettazione e dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi

I ricavi derivanti da altri servizi resi da TA (service amministrativi, consulenze, ecc) sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento.

I ricavi per cessione di beni sono rilevati quando il controllo del bene oggetto della transazione è trasferito all'acquirente, ovvero quando il cliente acquisisce la piena capacità di decidere dell'uso del bene nonché di trarne sostanzialmente tutti i benefici.

I ricavi derivanti da attività da "Servizi di progettazione e fabbricazione" verso soggetti esterni alla Società sono rilevati quando il controllo dei beni e servizi è trasferito al cliente per un ammontare che riflette il

corrispettivo che TA ritiene probabile di conseguire in cambio di tali beni o servizi. TA adempie alle proprie performance obligations nel corso del tempo sviluppando le commesse in portafoglio riguardanti, alla data, attività complesse e integrate nel campo della progettazione e realizzazione di opere di ingegneria civile. Date le caratteristiche contrattuali ed il ruolo di TA nell'ambito dello schema di commessa, non si individuano stime significative sulla voce in questione. TA provvede sistematicamente all'aggiornamento delle assunzioni che sono alla base dei budget di commessa al fine di riflettere in bilancio la stima ritenuta più ragionevole in merito ai corrispettivi contrattuali maturati e al risultato economico della commessa. Si precisa a tal proposito che TA rileva come crediti commerciali il diritto incondizionato a percepire il corrispettivo relativo ai lavori eseguiti (fatture emesse e da emettere), mentre come "attività derivanti dai contratti" l'ammontare dovuto dai committenti per i lavori di commessa eseguiti al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti.

Contributi

I contributi in "conto impianti" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo al loro incasso; vengono imputati a conto economico in funzione della vita utile del bene a fronte del quale sono erogati.

I contributi in "conto esercizio" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo all'incasso e sono accreditati a conto economico in relazione ai costi a fronte dei quali sono erogati.

Costi

I costi sono imputati a conto economico quando ne è divenuta certa l'esistenza, è determinabile in modo obiettivo l'ammontare e quando nella sostanza dell'operazione è possibile riscontrare che l'impresa ha sostenuto tali costi in base al principio di competenza.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell'accantonamento annuale al fondo ripristini.

Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza. Includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Dividendi

I dividendi iscritti al conto economico dell'esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono rilevati in base al principio della competenza, vale a dire nel momento in cui, a seguito della delibera di distribuzione da parte della partecipata, è sorto il relativo diritto di credito.

Imposte sul reddito

Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.

Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziata sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate

o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.

Si ricorda che TA 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 la Corporacion America Italia SpA. 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.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al 31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.

Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo - ad operazione commerciale conclusa - della valuta prescelta nella negoziazione.

Uso di stime

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate da TA nel processo di applicazione degli IFRS e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio d'esercizio o per le quali esiste il rischio che possano emergere differenze di valore significative rispetto al valore contabile delle attività e passività nel futuro.

Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

Valore recuperabile delle attività non correnti

Le attività non correnti includono gli Immobili, impianti e macchinari, le Altre attività immateriali (incluso l'avviamento), le Partecipazioni e le Altre attività finanziarie. TA rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione pari all'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai flussi di cassa insiti nei più recenti piani aziendali.

Fondo di ripristino e sostituzione

A fronte dei beni detenuti in regime di concessione è stato stanziato un apposito fondo necessario per le manutenzioni e gli interventi di rinnovamento che verranno effettuati sui beni in concessione iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, che dovranno essere devoluti allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione.

Il Fondo di ripristino viene annualmente alimentato sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni di cui è prevista la

devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo. Le stime sono effettuate anche con il supporto di consulenti tecnici esterni.

Recuperabilità delle attività fiscali differite

TA ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile Toscana Aeroporti ha preso in considerazione le risultanze del piano aziendale in coerenza con quelle utilizzate ai fini dei test d'impairment. Le imposte anticipate nette così stanziati si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

Imposte correnti

La determinazione della passività per imposte richiede l'utilizzo di valutazioni da parte del management con riferimento a transazioni le cui implicazioni fiscali non sono certe alla data di chiusura del bilancio. TA riconosce le passività che potrebbero derivare da future ispezioni dell'autorità fiscale in base alla stima delle imposte che saranno dovute. Qualora il risultato delle ispezioni sopra indicate fosse diverso da quello stimato dal management, si potrebbero determinare effetti significativi sulle imposte correnti e differite.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

I fondi per benefici ai dipendenti e gli oneri finanziari netti sono valutati con una metodologia attuariale che richiede l'uso di stime ed assunzioni per la determinazione del valore netto dell'obbligazione. La metodologia attuariale considera parametri di natura finanziaria come, per esempio, il tasso di sconto ed i tassi di crescita delle retribuzioni e considera la probabilità di accadimento di potenziali eventi futuri attraverso l'uso di parametri di natura demografica come, per esempio, i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni o al pensionamento dei dipendenti. Le ipotesi utilizzate per la valutazione sono dettagliate nel paragrafo "Fondi benefici a dipendenti".

Fondo svalutazione crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima del management sulle perdite attese connesse al portafoglio crediti. TA applica l'approccio semplificato previsto dall'IFRS 9 e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Passività potenziali

TA accerta una passività a fronte di contenziosi e cause legali in corso quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio. La Società è soggetta a cause legali e fiscali riguardanti problematiche legali complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili. Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che deriverà da tali controversie ed è quindi possibile che il valore dei fondi per procedimenti legali e contenziosi possa variare a seguito di futuri sviluppi nei procedimenti in corso. TA monitora lo *status* delle cause in corso e si consulta con i propri consulenti legali ed esperti in materia legale e fiscale.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2022

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società a partire dal 1° gennaio 2022:

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:

- Amendments to IFRS 3 Business Combinations: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.
- Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
- Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
- Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples dell'IFRS 16 Leases.

Dall'applicazione dei nuovi emendamenti non sono insorti 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 31 dicembre 2022

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – Insurance Contracts che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – Insurance Contracts. Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – Financial Instruments e l'IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers.
- In data 9 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. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2” e “Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8”. Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un’applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall’adozione di tale emendamento.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Alla data di riferimento del presente documento, gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current” ed in data 31 ottobre 2022 ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Non-Current Liabilities with Covenants”. I documenti hanno l’obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2024; è comunque consentita un’applicazione anticipata.
- In data 22 settembre 2022 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback”. Il documento richiede al venditore-lessee di valutare la passività per il lease riveniente da una transazione di sale & leaseback in modo da non rilevare un provento o una perdita che si riferiscano al diritto d’uso trattenuto. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2024, ma è consentita un’applicazione anticipata.
- Amendment to IFRS 10 and IAS 28 “Sale or contribution of assets between an investor and its associate or joint venture”: il processo di omologazione sospeso in attesa della conclusione del progetto IASB sull’equity method.
- IFRS 14 Regulatory deferral accounts: il processo di omologazione è sospeso in attesa del nuovo principio contabile sui “rate-regulated activities”.

La Società 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.

4. Concessioni

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione del l’aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e dell’Aeroporto Galileo Galilei di Pisa di cui è titolare Toscana Aeroporti, aventi ad oggetto la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dei due scali toscani.

Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalla Società.

Le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di infrastrutture aeroportuali, il diritto di riscuotere i diritti di imbarco dall’utenza autostradale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista dai Modelli tariffari stabiliti dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (c.d. ART), a fronte dell’obbligo di pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura aeroportuale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione dei sedimi aeroportuali in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le infrastrutture aeroportuali realizzate (cosiddetti “beni devolvibili”) dal concessionario

devono essere trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente e prevedano il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili (c.d Valore di subentro¹).

5. Eventi ed operazioni societarie

5.1 Aggiornamento circa gli impatti derivanti dall'epidemia "Covid-19" e del conflitto russo-ucraino

L'anno 2022, in particolare il primo trimestre, 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 corso del 2022 circa 6,7 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +137% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +74,1% rispetto al 2021. Rispetto al periodo pre-Covid (anno 2019) Toscana Aeroporti registra un calo del traffico passeggeri del -19%, con un sensibile miglioramento a partire dall'alta stagione estiva.

Si ricorda che inoltre che da febbraio 2022 si sono manifestate nuove tensioni internazionali in conseguenza del conflitto bellico scoppiato fra Russia ed Ucraina; tale evento ma ha impattato comunque sul contesto macroeconomico determinando un rincaro dei costi dell'energia elettrica e del gas, non ha avuto ripercussioni significative sui volumi di passeggeri e sui ricavi della Società.

La crescita riscontrata nel traffico e nella marginalità ha determinato per l'anno 2022 un flusso di cassa positivo derivante della gestione operativa, incluso l'effetto dell'incasso di contributi pubblici erogati ai sensi del comma 715 dell'art. 1, comma 715, legge 30 dicembre 2020, n. 178 (di seguito anche "Legge di Bilancio 2021"), tale da consentire il rimborso dei finanziamenti per 10,5 milioni di euro e investimenti per 8,8 milioni di euro.

Con riferimento alle iniziative attuate a dalla Direzione di TA in risposta agli effetti della pandemia e del conflitto russo-ucraino, la Società ha mantenuto anche nel corso del 2022 una serie di contromisure volte all'adeguamento dei costi alla ridotta domanda di traffico, tra cui si segnalano il ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni (definitivamente chiusa con la stagione estiva) ed il contenimento dei costi per servizi relativi ad attività non strategiche.

Inoltre, come avvenuto al 31 dicembre 2021, nel 2022 la Società ha ottenuto da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) specifico waiver sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dal contratto di finanziamento sottoscritto da TA con l'istituto in questione, con debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 14,6 milioni di euro (scadenza 2027).

Si ricorda poi che, considerate le significative perdite subite dal settore aeroportuale, con la Legge di Bilancio 2021 era stato istituito un fondo con una dotazione pari a 800 milioni di euro finalizzato a mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza da Covid-19, destinati per 735 milioni di euro ai gestori aeroportuali e 65 milioni di euro ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. L'ammontare della sovvenzione spettante alla Società a ristoro del danno subito nel periodo 1° marzo 2020 - 30 giugno 2020, calcolata secondo la normativa applicabile, e oggetto di richiesta tramite domanda presentata in data 27 gennaio 2022, è stato pari a circa 7,3 milioni di euro, incassati nel corso del 2022.

Alla luce del contesto di riferimento, Toscana Aeroporti continua a monitorare le previsioni economico finanziarie della Società, formulate anche sulla base di fonti esterne, quali studi esterni dei principali operatori del settore, studi che hanno confermato come il pieno recupero dei livelli di traffico "ante Covid-19" non dovrebbe avvenire prima del 2024.

Con riferimento ad un orizzonte di breve-medio periodo, stante le suddette ipotesi di ripresa dei livelli di traffico, per il 2023 i volumi risulterebbero ancora inferiori a quelli consuntivati antecedentemente alla

¹ Art.703 Codice Navigazione: "Il concessionario uscente è obbligato a proseguire nell'amministrazione dell'esercizio ordinario dell'aeroporto alle stesse condizioni fissate all'atto di concessione sino al subentro del nuovo concessionario, previo pagamento del relativo valore di subentro dovuto dallo stesso, salvo diversa determinazione dell'ENAC motivata, in ordine al corretto svolgimento del servizio".

pandemia, confermando in ogni caso un andamento in crescita anche rispetto ai dati consuntivati nel 2022, anno in cui i passeggeri transitati presso gli aeroporti toscani sono stati pari ad oltre l'80% del contesto "ante Covid-19".

La Direzione di TA continuerà quindi a monitorare l'evoluzione del fenomeno pandemico e del conflitto bellico al fine di adottare le opportune misure, ove necessarie, volte al contenimento dei costi coerentemente con i livelli di servizio necessari e salvaguardia della liquidità, assicurando comunque il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali, per consentire a Toscana Aeroporti di proseguire nel medio periodo lo sviluppo.

Non si può tuttavia escludere che un'eventuale, denegata, recrudescenza della pandemia o un peggioramento dello scenario macroeconomico, derivante anche da conflitto russo-ucraino, possano incidere in modo negativo sui volumi di traffico e risultati economico finanziari futuri.

La Direzione ha quindi stimato un livello di traffico atteso per l'esercizio 2023 in continua ripresa rispetto a quello consuntivato nel triennio 2020-2022 anche se ancora inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19"; tale trend di crescita consentirà di continuare a recuperare marginalità che, accompagnata alla liquidità in essere, agli affidamenti a revoca disponibili e alle misure di contenimento dei costi coerenti ai volumi da gestire, potranno consentire al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

Si vedano inoltre le ulteriori considerazioni riportate al paragrafo "Rischio di liquidità".

5.2 Cessione partecipazione TAH

In data 30 dicembre 2022 TA annuncia di aver perfezionato la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) favore di Alisud S.p.a. ad un controvalore di 750 migliaia di euro.

L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH, ad un prezzo pari a 250 migliaia di euro. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di earn-out, pari almeno ad 200 migliaia di euro.

Conseguenza dell'operazione sopra descritta, nell'esercizio 2022 TA ha rilevato una plusvalenza pari a 343 migliaia di euro come meglio dettagliata nella nota 6.7 delle seguenti informazioni sulle voci di conto economico.

6. Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle Note illustrative al Bilancio Consolidato.

Aggiornamento sugli impatti dell'epidemia Covid-19 sul conto economico

Si segnalano le seguenti variazioni principali intervenute nel 2022 rispetto al 2021 per effetto della graduale ripresa dell'operatività verso livelli pre-Covid-19.

1. La ripresa del traffico aereo (+137% di passeggeri rispetto al 2021 pari a circa +3,9 milioni);
2. Il conseguente incremento dei ricavi operativi, che hanno evidenziato un aumento di circa 39,6 milioni di euro (+117,8%) conseguenza dell'andamento del traffico;
3. La prosecuzione delle azioni di contenimento dei costi sull'anno come la Cassa Integrazione Guadagni fino all'inizio della stagione estiva, la revisione contratti di fornitura di beni e servizi, etc., conseguendo un contenimento dell'aumento dei costi operativi a +18,2 milioni di euro sul 2022 (+45,8%) rispetto al 2021;

4. I minori ricavi (-4,1 milioni di euro) e costi (-4,1 milioni di euro) per servizi di costruzione sostenuti nel 2022 per gli investimenti infrastrutturali nei due scali toscani.

6.1 RICAVI

I ricavi totali d'esercizio, in aumento del 74,9%, sono passati da 48 milioni di euro del 2021 a 84 milioni di euro del 2022. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 39,6 milioni di euro dei ricavi operativi e dal contemporaneo decremento di 4,1 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	57.125	26.095	31.030	118,9%
Ricavi non aviation	29.542	14.224	15.318	107,7%
Oneri sviluppo network	(13.367)	(6.661)	(6.706)	100,7%
Totale ricavi operativi	73.300	33.658	39.642	117,8%
Altri ricavi	3.336	2.859	477	16,7%
Ricavi per servizi di costruzione	7.407	11.522	(4.115)	-35,7%
TOTALE RICAVI (A)	84.043	48.039	36.004	74,9%
ALTRI PROVENTI (B)	616	9.381	(8.766)	-93,4%

6.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" del 2022 ammontano a 57,1 milioni di euro, in aumento del 118,9% rispetto al 2021, quando erano pari a 26,1 milioni di euro.

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

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	25.734	10.375	15.359	148,0%
Diritti approdo/partenza	14.662	7.348	7.314	99,5%
Diritti sosta	1.100	1.415	(315)	-22,3%
Diritti assistenza PRM	4.258	1.769	2.489	140,7%
Diritti cargo	322	347	(25)	-7,1%
Corrispettivi sicurezza passeggero	6.913	2.977	3.936	132,2%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	2.717	1.020	1.697	166,3%
Handling	220	110	110	100,0%
Infrastrutture centralizzate	1.199	734	465	63,4%
TOTALE RICAVI AVIATION	57.125	26.095	31.030	118,9%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	65,9%	64,7%		

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due esercizi in esame si rimanda a quando riportato in Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

6.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2022 i ricavi “Non Aviation” sono pari a 29,5 milioni di euro, in aumento del 107,7% rispetto al 2021 quando erano pari a 14,2 milioni di euro.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation dei due esercizi in esame:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	4.272	1.847	2.425	131,3%
Food	3.634	1.268	2.366	186,7%
Retail	5.588	2.917	2.671	91,5%
Pubblicità	1.809	1.131	678	60,0%
Real Estate	1.973	1.932	41	2,1%
Autonoleggi	6.847	3.006	3.841	127,8%
Altre subconcessioni	2.197	1.176	1.021	86,8%
Sale Vip	2.659	417	2.242	538,2%
Biglietteria aerea	156	180	(24)	-13,4%
Agenzia cargo	408	351	57	16,1%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	29.542	14.224	15.318	107,7%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	34,1%	35,3%		

Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

6.1.3 Oneri Sviluppo Network

TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA - Galileo Galilei) e Firenze (FLR - Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità.

A tal fine, TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale.

Gli oneri di sviluppo network nel 2022 ammontano a 13,4 milioni di euro in aumento di 6,7 milioni di euro (+100,7%) rispetto al 2021 quando erano pari a 6,7 milioni di euro. La variazione è sostanzialmente in linea con l'incremento del traffico gestito nell'anno e con l'andamento dei ricavi Aviation.

6.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri ricavi e proventi” del 2022 ed in quelli del 2021:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
ALTRI RICAVI				
Addebiti utenze ed altri	2.681	2.333	348	14,9%
Services e consulenze	531	390	141	36,2%
Minori	124	136	(12)	-8,9%
TOTALE ALTRI RICAVI	3.336	2.859	477	16,7%
Incid.% su Ricavi	4,0%	6,0%		

6.1.4 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2022 per servizi di costruzione ammontano a circa 7,4 milioni di euro, a fronte dei 11,5 milioni di euro del 2021 (-35,7%).

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione sulla gestione al paragrafo 10 “Gli investimenti del Gruppo”.

Altre informazioni sui ricavi

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

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 (*)	21.800	11.349	10.451	92,1%
Ricavi "over time"	62.243	36.690	25.553	69,6%
Ricavi "point in time"	-	-	-	n.s.
TOTALE RICAVI	84.043	48.039	36.004	74,9%

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

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi per leasing operativi con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
Fisso	2.605	1.627	978	60,1%
Variabile che dipende da un indice o tasso	18.103	8.599	9.505	110,5%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	1.092	1.124	-32	-2,8%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	21.800	11.349	10.451	92,1%

I ricavi suddetti si riferiscono principalmente a subconcessioni di spazi commerciali (food, retail), spazi pubblicitari ed aree destinate ad attività di autonoleggi. Tali contratti hanno durata pluriennale, in sede di rinnovo dei contratti TA definisce gli aspetti contrattuali alla luce dell'eventuale mutata evoluzione dell'infrastruttura aeroportuale. I pagamenti possono essere mensili o trimestrali; alcuni contratti prevedono anche adeguamenti annuali basati sul fatturato complessivo del cliente. Laddove ritenuto necessario per ridurre il rischio di credito, vengono richieste garanzie bancarie/assicurative per la durata del contratto di locazione.

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da leasing operativi / subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021
Entro l'anno	11.574	9.325

Compreso fra 1 e 2 anni	3.663	6.720
Compreso fra 2 e 3 anni	2.905	3.070
Compreso fra 3 e 4 anni	1.168	2.289
Compreso fra 4 e 5 anni	717	733
Oltre 5 anni	85	446
Totale	20.112	22.583

6.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del 2022 ed in quelli del 2021:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Contributi	315	7.286	(6.971)	-95,7%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	2	98	(96)	-97,7%
Indennizzi e Rimborsi	193	241	(48)	-19,8%
Proventi per valore di subentro	105	1.756	(1.651)	-94,0%
TOTALE ALTRI PROVENTI	616	9.381	(8.766)	-93,4%
Incid.% su Ricavi	0,7%	19,5%		

In particolare, si segnala che nel 2022 sono stati incassati i Contributi a fondo perduto conseguenti all'emergenza sanitaria da parte dello Stato per l'importo di 7,3 milioni di euro iscritti nel 2021 ed allora istituiti dal Fondo di compensazione ex art. 1, comma 715, legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) ed implementata secondo le modalità previste dal Decreto attuativo del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze a favore dei Gestori aeroportuali (735 milioni di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 105 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.

6.3 COSTI

Nel 2022 i costi totali ammontano a 65,2 milioni di euro, in aumento del 27,6% al 2021, quando erano pari a 51,1 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dall'incremento dei costi operativi del +45,8% (passati da 39,8 milioni del 2021 a 58 milioni del 2022) e dalla contemporanea riduzione dei costi per servizi di costruzione passati da 11,3 milioni nel 2021 a 7,2 milioni di euro nel 2022 (-36,4%).

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var.%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.011	643	368	57,2%
Costi del personale	19.772	15.841	3.931	24,8%
Costi per servizi	30.522	19.179	11.343	59,1%
Oneri diversi di gestione	987	1.443	-456	-31,6%
Canoni aeroportuali	5.712	2.669	3.043	114,0%
Totale costi operativi	58.004	39.775	18.229	45,8%
Costi per servizi di costruzione	7.195	11.309	-4.115	-36,4%
TOTALE COSTI (C)	65.199	51.084	14.114	27,6%

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi, pari a 58 milioni di euro, si incrementano del +45,8% rispetto ai 39,8 milioni di euro consuntivati nel 2021.

6.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.011 migliaia di euro (643 migliaia di euro nel 2021). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	23	17	6	34,4%
Carburanti, lubrificanti	620	363	257	71,0%
Materiali per parcheggi auto	8	5	3	55,1%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	81	44	37	84,4%
Vestiaro	83	55	28	51,8%
Mat. per servizi operativi	195	159	36	22,6%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.011	643	368	57,2%
Incid.% su Costi operativi	1,7%	1,6%		

6.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" di TA registrato nel 2022 è pari a 19,8 milioni di euro, in incremento di 3,9 milioni di euro rispetto al 2021 (+24,8%). Nonostante il modesto incremento degli organici di TA rispetto all'analogo periodo del 2021 (+0,8%) ed il maggior traffico gestito (+137% 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 2022 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all'analogo periodo 2021.

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

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	19.511	15.677	3.834	24,5%
di cui:				
Stipendi	13.049	10.253	2.796	27,3%
Salari	1.026	885	141	15,9%
Oneri sociali	4.099	3.348	751	22,4%
TFR	1.336	1.190	146	12,3%
altri costi lavoro	261	164	97	59,0%
di cui:				
Contributi cral	4	4	(1)	-14,0%
Benefits al personale	258	160	97	60,8%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	19.772	15.841	3.931	24,8%
Incid.% su Costi operativi	34,1%	39,8%		

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) per inquadramento contrattuale relativo al 2022 e le variazioni rispetto al 2021.

tabella FTE	2022	2021	Var.	Var.%
Dirigenti	14,4	14,8	(0,4)	-3%
Quadri / Impiegati	281,8	276,0	5,8	2%
Operai	29,8	32,5	(2,8)	-9%
Totale	326,0	323,4	2,6	1%

Ricordiamo che nella tabella sopraesposta 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

6.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2022 e 2021 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	129	163	(33)	-20,5%
Spese istituzionali	1.290	1.038	252	24,2%
Altri servizi	4.107	3.176	932	29,3%
Servizi per il personale	867	584	282	48,3%
Servizi di manutenzione	5.234	4.699	535	11,4%
Utenze	8.783	2.809	5.974	212,7%
Servizi operativi	10.113	6.711	3.402	50,7%

TOTALE COSTI PER SERVIZI	30.522	19.179	11.343	59,1%
Incid.% su Costi operativi	52,6%	48,2%		

I “servizi commerciali” per 129 migliaia di euro nel 2022 (163 migliaia di euro nel 2021) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	129	163	(33)	-20,5%
di cui:				
Provvigioni pubblicità	18	13	5	40,7%
Gestione impianti pubblicità	50	27	24	90,0%
Promozioni retail	0	63	(63)	-99,3%
Servizio dry cleaning	60	60	(0)	0,0%

Le “spese istituzionali” nel 2022 sono state pari a 1,3 milioni di euro (1 milione di euro nel 2021) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.290	1.038	252	24,2%
di cui:				
Emolumenti amm.ri	756	651	105	16,1%
Emolumenti sindaci	187	188	(2)	-0,8%
Viaggi trasferte amm.ri	266	167	99	59,5%
Legali, notarili, assembleari	25	24	1	4,4%
Partecipazione congressi	56	8	48	605,9%

Gli “altri servizi” per 4,1 milioni di euro (3,2 milioni di euro nel 2021) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	4.107	3.176	932	29,3%
di cui:				
Prestazioni professionali	3.176	2.473	703	28,4%
Assicurazioni industriali	512	428	84	19,5%
Comunicazione	400	252	148	58,8%
Altri minori	19	22	(3)	-15,0%

Gli “altri servizi per il personale” per 867 migliaia di euro (584 migliaia di euro nel 2021) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	867	584	282	48,3%
di cui:				
Mensa	421	317	104	32,9%
Assicurazioni	122	148	(26)	-17,7%
Medicina prev. e visite med.	43	7	36	503,7%
Formazione	50	56	(6)	-10,8%
Selezione personale	44	13	31	249,1%
Servizio paghe	65	35	30	85,7%
Altri servizi al personale	7	0	7	n.a.
Trasferte	115	9	106	1146,6%

I “servizi di manutenzione” per 5,2 milioni di euro (4,7 milioni di euro nel 2021) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	5.234	4.699	535	11,4%
di cui:				
Man. Attrezz./Automezzi.	392	288	104	36,1%
Manutenzione impianto bhs	893	794	99	12,5%
Manutenzione infrastrutture	2.169	1.841	328	17,8%
Manutenzione IT	1.781	1.777	4	0,2%

I “servizi per utenze” per 8,8 milioni di euro (2,8 milioni di euro nel 2021) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	8.783	2.809	5.974	212,7%
di cui:				
Energia elettrica	4.272	1.379	2.893	209,7%
Acqua	409	265	144	54,3%
Telefoni	197	208	(11)	-5,1%
Cellulari	167	195	(28)	-14,5%
Gas	3.647	710	2.937	413,4%
Minori	90	51	39	75,5%

Gli incrementi principali del gas (+2.937 migliaia di euro) e di energia elettrica (+2.893 migliaia di euro) sono per la maggior parte incrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito della crisi russo-ucraina.

I “servizi operativi” per 10,1 milioni di euro (6,7 milioni di euro nel 2021) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

I costi per i servizi gestione emergenze sono legati ai servizi esterni di controllo sanitario di personale aeroportuale e passeggeri introdotto da TA presso i due scali toscani legato all'emergenza sanitaria da Covid-19.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	10.113	6.711	3.402	50,7%
di cui:				
Facchinaggio	1.012	570	442	77,6%
Pulizie aeromobili e mezzi	24	42	(19)	-44,5%
Servizio Agenzia/Magazz.	299	293	6	2,0%
Pulizie locali	1.064	794	270	34,0%
Assistenza PRM	1.225	884	341	38,6%
Servizio vigilanza	3.410	2.153	1.257	58,4%
Centro Servizi	92	139	(47)	-34,0%
Collegamento arco az	10	21	(11)	-53,8%
Noleggio macch. e attr.	219	103	116	113,5%
Gestione parcheggi	259	95	164	171,7%
Giardinaggio	97	76	21	27,5%
Sala vip	693	103	590	572,0%
Servizio pronto soccorso	404	362	42	11,6%
Shuttle bus	537	172	365	211,9%
Altri servizi operativi	157	32	125	390,5%
Servizi gestione emergenze	610	869	(259)	-29,8%

6.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli "oneri diversi di gestione" per circa 1 milione di euro (1,4 milioni nel 2021) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	14	10	5	47,4%
Ass.ni enti e istituti vari	216	286	(71)	-24,7%
Imposte e tasse	470	635	(165)	-26,0%
Rappresentanza	61	33	28	83,4%
Vari amministrativi	210	180	30	16,6%
Altri minori	16	299	(283)	-94,5%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	987	1.443	(456)	-31,6%
Incid.% su Costi operativi	1,7%	3,6%		

Si ricorda che negli "Altri minori" del 2021 hanno inciso 291 migliaia di euro di Costi straordinari.

6.3.5 Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 5,7 milioni di euro (2,7 milioni di euro nel 2021) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	2022	2021	Var. Ass. 2022/2021	Var. % 2022/2021
--------------------------	------	------	------------------------	---------------------

CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	4.531	1.696	2.835	167,2%
Canone VVF	1.181	973	208	21,3%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	5.712	2.669	3.043	114,0%
Incid.% su Costi operativi	9,8%	6,7%		

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2022 rispetto al 2021 (+137% in termini di passeggeri pari a +2.835 migliaia di euro di canone).

6.3.6 Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 7,2 milioni di euro (11,3 milioni di euro nel 2021), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2022.

I minori costi consuntivati per 4,1 milioni di euro derivano per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

6.3.7 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2022 ammonta a 9,7 milioni di euro (9,6 milioni di euro nel 2021). Essa include ammortamenti di attività immateriali per 6,3 milioni di euro (5,9 milioni di euro nel 2021), ammortamenti materiali per 2,6 milioni di euro (2,8 milioni di euro nel 2021), ammortamento diritti d'uso per 626 migliaia di euro (609 nel 2021) e svalutazioni di immobilizzazioni immateriali per 107 migliaia di euro (273 migliaia nel 2021).

6.3.8 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 3,5 milioni di euro (5,7 milioni di euro nel 2021), si compone dell'accantonamento a fondo rischi (232 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (3,3 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

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

Tale voce ammonta a 115 migliaia di euro (1.289 migliaia di euro nel 2021) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	2022	2021
Acc. f.do svalutazione crediti	99	1.115
Perdite su crediti	15	174
totale	115	1.289

L'accantonamento al fondo del 2021 risentiva del deterioramento di crediti legati sia a procedure concorsuali in corso di alcuni clienti sia alla situazione di generale mancanza di liquidità legata al crollo del settore del turismo per effetto della emergenza sanitaria.

6.5 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 198 migliaia di euro (65 migliaia di euro nel 2021) ed include principalmente interessi attivi (105 migliaia di euro) sui finanziamenti intercompany e rivalutazione al fair value della partecipazione in TAH (20%) secondo quanto stabilito dall'opzione di vendita futura stabilita dal contratto.

6.6 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 3.858 migliaia di euro (2.534 migliaia nel 2021) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 3 milioni di euro, degli oneri finanziari (*interest cost*) su passività a benefici definiti a dipendenti per 22 migliaia di euro, degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 635 migliaia di euro, dagli interessi derivanti dall'IFRS16 per 126 migliaia di euro.

6.7 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta ad un utile di 767 migliaia di euro (-143 migliaia di euro nel 2021) e si riferisce al provento per la cessione della partecipazione di TAH (343 migliaia di euro, di cui 192,5 migliaia di euro dal valore di *earn out*), ai dividendi percepiti dalla controllata Parcheggi Peretola per 463 migliaia di euro e 12,5 dalla collegata Immobili AOU Careggi.

6.8 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo negativo evidenziato dalla voce nel 2022 per complessivi 1.204 migliaia di euro (positivo per 6.858 migliaia di euro nel 2021).

In particolare, tale importo include:

- imposte correnti per 668 migliaia di euro derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2022;
- imposte differite attive per 639 migliaia di euro;
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.a. per 103 migliaia di euro.

Si riporta nell'Allegato E la riconciliazione rispetto all'aliquota teorica.

6.9 Utile (perdita) per azione / Utile (perdita) diluito per azione

L'utile per azione e l'utile diluito per azione del 2022, pari ad euro 0,11 (euro -0,325 nel 2021) è stato calcolato dividendo l'utile d'esercizio (2.055 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n.18.611.966), non essendoci fattori diluitivi.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2021.

Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.4 "Rapporti con parti correlate" delle Note illustrative al Bilancio consolidato.

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	237.005	242.008	(5.003)

7.1 Attività immateriali

Viene esposta di seguito la composizione delle attività Immateriali al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Diritti di concessione	154.049	154.153	(104)
Diritti di brevetto e opere ingegno	92	162	(70)
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	26.591	25.164	1.426
Altre immobilizzazioni	179	208	(29)
Attività immateriali	180.911	179.687	1.223

Nel 2022 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per 7,6 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
Diritti di concessione	1.723
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	5.684
Immobilizzazioni in corso (Sw)	94
Software	54
Totale	7.555

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2022 in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 10 della Relazione sulla gestione.

Nel corso del 2022 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A, di seguito si riportano le informazioni sulle varie categorie di attività immateriali.

a. Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 154 milioni di euro (154,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registra un decremento di 104 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti. Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10. L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso, è pari a circa 180 milioni di euro.

b. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 92 migliaia di euro (162 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e registra un decremento di 70 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti.

c. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2022 è pari a 26,6 milioni di euro (25,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021), riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, e registra un incremento di 1,4 milioni di euro per effetto degli investimenti dell'anno più che compensati dal completamento di progetti e relativi passaggi a cespiti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a 16,8 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e 4,4 milioni di euro relativi alla progettazione del nuovo terminal di Firenze.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10 "Investimenti del gruppo" ed al paragrafo 8.1 delle note illustrative al Bilancio consolidato.

Impairment test

Al 31 dicembre 2022, ai sensi dello IAS 36 “Riduzione di valore delle attività”, è stato condotto l’*impairment test* sui dati al 31 dicembre 2022, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2023, effettuato sia sulla Cash Generating Unit (“CGU”) relativa all’aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all’aeroporto di Pisa.

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

In particolare, i flussi di cassa previsionali dei due scali stimati lungo la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze – convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045), avendo recepito per l’aeroporto di Firenze l’ipotesi di slittamento temporale relativa al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell’iter procedurale, approvati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA in data 10 marzo 2023, sono stati aggiornati determinando il valore recuperabile (valore in uso) delle rispettive CGU, confrontato quindi con il relativo valore contabile.

L’orizzonte di riferimento delle previsioni economico-finanziarie (di seguito anche “Piano”) tiene quindi in considerazione la proroga di 24 mesi, stabilita dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020, della scadenza delle concessioni aeroportuali originariamente fissate nel 2043 per l’aeroporto di Firenze e nel 2046 per quello di Pisa.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza, considerando in particolare la significativa riduzione della domanda consuntivata negli anni 2020, 2021 e 2022 a causa degli effetti legati al Covid-19.

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro del traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi realizzati da primari operatori del settore. Alla luce delle informazioni acquisite da fonti interne ed esterne, le previsioni di Piano si basano su un traffico passeggeri che avrà recuperato i livelli “ante Covid-19” non prima del 2024, con un 2023 al di sotto dei volumi consuntivati nel 2019 ma comunque in significativa ripresa.

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

- tasso di crescita dei ricavi operativi dell’aeroporto di Firenze: CAGR 2024-2045 pari al 5,4% (pari al 3,6% nel 2021);
- tasso di crescita dei ricavi operativi dell’aeroporto di Pisa: CAGR 2024-2048 pari al 3,8% (pari al 2,8% nel 2021).

Ai fini dell’aggiornamento dei flussi di cassa, il Gruppo ha adottato un tasso di sconto (WACC) che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell’attività in cui le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 8,12% (pari al 6,78% nel 2021).

Il Gruppo ha inoltre provveduto ad elaborare l’analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base (utilizzo del tasso di crescita dei ricavi e il tasso di sconto) che condizionano il valore d’uso delle CGU. Anche nel caso di un incremento dello 1% del WACC utilizzato, le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore.

In aggiunta, sulla base anche di quanto richiesto nel richiamo di attenzione Consob n. 1/21 del 16 febbraio 2021 e delle raccomandazioni fornite dall’ESMA nel Public Statement “*European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports*”, oltre allo scenario base appena commentato e supportato come precedentemente descritto anche da studi esterni, è stato elaborato uno scenario che continui ad essere ulteriormente penalizzato dal perdurare della pandemia e dell’attuale contesto macroeconomico. Lo scenario ipotizzato prevede un ulteriore posticipo di due anni della tempistica attesa del Margine Operativo Lordo, predisposto in particolare applicando anche per gli anni 2024 e 2025 l’EBITDA atteso nel

2023 dalle rispettive CGU, e ipotizzando di poter conseguire solo nel 2026 i livelli di marginalità previsti dallo scenario base del Piano per il 2024. Nonostante questo ulteriore elemento di forte penalizzazione, anche in tale ipotesi il valore d'uso delle CGU in esame risulta superiore al valore netto contabile per ciascuna di esse.

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

Inoltre, la Società ha effettuato un'ulteriore simulazione volta a definire la riduzione dei ricavi e, per lo stesso ammontare, della marginalità previsti da piano che determinerebbero un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile delle CGU: la riduzione di ricavi che, senza nessuna riduzione nell'ammontare dei costi, determinerebbe un valore recuperabile non inferiore al valore contabile della CGU sarebbe pari a circa il 19% per l'aeroporto di Firenze e pari a circa il 19% per l'aeroporto di Pisa.

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

7.2 Immobili, impianti e macchinari

Viene esposta di seguito la composizione al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.836	17.082	-246
Altri beni	1.590	2.147	-557
Attrez.re ind.li e comm.li	95	104	-9
Impianti e macchinari	6.947	7.320	-373
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	211	293	-82
Immobili, impianti e macchinari	25.680	26.946	-1.266

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2022 sono stati effettuati investimenti per circa 1,3 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
impianti e macchinari	949
Autoveicoli	167
mobili e arredi	67
Hardware	86
Immobilizzazioni in corso	79
Totale	1.348

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2022 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2022 sono state effettuate dismissioni di cespiti per € 50 migliaia di euro.

La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

7.3 Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2022 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,8 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su parcheggi per 3,5 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;

2. Diritti d'uso su veicoli per 296 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Veicoli per diritti d'uso	296	453	-156
Parcheggi per diritti d'uso	3.524	3.900	-5.659
	3.820	4.353	-5.816

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Valori al primo gennaio	4.353	4.615
Acquisizioni	94	346
Dismissioni	0	0
Ammortamenti	-626	-609
Diritti d'uso alla fine del periodo	3.820	4.353

7.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2022, TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.962 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), che si riferiscono a:

- Firenze Parcheggi S.p.a. (8,16% del capitale): 2.720 migliaia di euro.
- 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. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (4% del capitale): 30 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (3,53% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (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.
- A. C. Quasarda S.c.a.r.l. (72,42% del capitale): 7,2 migliaia di euro.

La valutazione della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.a. è stata effettuata adottando, quale tecnica di valutazione, un approccio che tiene conto dei flussi di cassa futuri attesi (c.d. "discounted cash flow"), sulla base del quale è stato confermato il valore di iscrizione.

Al 31 dicembre 2022 non si ravvisano variazioni significative nei *fair value* delle partecipazioni in altre imprese.

7.5 Partecipazioni in imprese controllate

Al 31 dicembre 2022, il valore delle partecipazioni di TA delle società controllate è pari a 7.666 migliaia di euro (8.416 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	4.278	4.278
Parcheggi Peretola S.r.l.	3.251	3.251
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	-	750
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	80	80
Jet Fuel Co. S.r.l.	57	57
Totale	7.666	8.416

Il decremento registrato nell'esercizio deriva dalla cessione del pacchetto di maggioranza del capitale sociale di TAH, per i cui dettagli si rinvia al paragrafo 6.2 delle note illustrative al Bilancio consolidato.

Si ricorda che, come previsto nell'atto di acquisizione, Cemes S.p.a. ha garantito a TA un'opzione irrevocabile ai sensi dell'art. 1331 del Codice Civile, per effetto della quale TA avrà il diritto di acquistare da Cemes, la quale sarà obbligata a vendere, una quota pari al 19% del capitale sociale della TAC ad un prezzo pari a 2,2 milioni di euro. La suddetta opzione sarà esercitabile da TA durante il periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 ed il 1° luglio 2024.

Per le informazioni di dettaglio relative alle suddette partecipazioni si veda quanto riportato al paragrafo 16 "Principali informazioni sulla Capogruppo, sulle società controllate e sui rapporti intercorsi", della Relazione sulla Gestione.

Si segnala inoltre che la Capogruppo TA ha deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente anche la controllata TAC, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.

7.6 Partecipazioni in imprese Collegate

Al 31 dicembre 2022, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 480 migliaia di euro (380 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), come risulta dal dettaglio seguente:

- Alatoscana per 330 migliaia di euro (330 migliaia di euro al 31 dicembre 2021);
- Toscana Aeroporti Handling per 150 migliaia di euro (0 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

La partecipazione del 20% in TAH, rilevata in data 30 dicembre 2022, a seguito della perdita del controllo, è stata valutata al fair value.

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

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

7.7 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti finanziari esigibili oltre l'anno	0	5.211	-5.211
Depositi cauzionali	742	190	551
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.273	3.017	255
Altre attività finanziarie	4.014	8.419	-4.956

a) Crediti finanziari esigibili oltre l'anno

Il credito finanziario al 31 dicembre 2022 è pari a zero. Si ricorda che il credito al 31 dicembre 2021 derivava dai finanziamenti fruttiferi verso controllate per la quota parte a lungo termine come da schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Finanziamento TAH	0	4.711
Finanziamento TAC	0	500
Totale	0	5.211

b) Depositi cauzionali

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

c) 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.

Per un importo di circa 63 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, la voce si riferisce al fair value del diritto di opzione vantato dalla Società per la vendita della quota residua del 20% ad oggi detenuta da TA nel capitale sociale di TAH così come prevista nel contratto di cessione.

Si vedano inoltre le ulteriori considerazioni riportate al paragrafo 8.1.d Immobilizzazioni in corso e 10.7.3 Altre passività con rischio di soccombenza "possibile" delle note illustrative al Bilancio consolidato.

7.8 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati per 1.482 migliaia di euro (162 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). L'incremento rispetto allo scorso esercizio deriva dal nuovo piano di rientro con TAH par 1.342 migliaia di euro.

7.9 Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 9.990 migliaia di euro (10.700 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle perdite fiscali 2021 di TA, 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 variazione delle attività fiscali differite deriva principalmente da:

- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi (effetto per -1.199 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per +489 migliaia di euro).

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 10 marzo 2023, tenuto anche conto che la normativa fiscale consente l'utilizzo delle perdite fiscali pregresse lungo un orizzonte temporale illimitato.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI	81.820	84.083	(2.263)

7.10 Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti della Società che al 31 dicembre 2022, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 19.628 migliaia di euro (17.740 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti commerciali lordi	24.677	22.740	1.937
- Fondo svalutazione crediti	(5.049)	(4.999)	(50)

Crediti commerciali	19.628	17.740	1.887
----------------------------	---------------	---------------	--------------

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 99 migliaia di euro e decrementato per 49 migliaia di euro per utilizzo.

	dati in euro/000
Fondo svalutazione crediti al 01.01	4.999
Accantonamento	99
Utilizzo	(49)
Fondo svalutazione crediti 31.12.2022	5.049

La composizione dei crediti verso clienti per fascia di scaduto è dettagliata dalla seguente tabella.

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	24.029	12.627	4.123	820	483	220	5.756
Tasso di perdita atteso		-0,1%	-0,2%	-4,9%	-8,8%	-27,4%	-85,0%
Fondo svalutazione crediti	(5.049)	(8)	(8)	(40)	(43)	(60)	(4.891)
Totale al 31.12.2022	18.980	12.627	4.116	780	440	160	865

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	17.346	6.302	3.146	547	246	613	6.491
Tasso di perdita atteso		0,0%	-0,3%	-1,6%	-6,3%	-9,0%	-75,6%
Fondo svalutazione crediti	(4.999)	0	(11)	(9)	(15)	(55)	(4.909)
Totale al 31.12.2021	12.346	6.302	3.135	538	230	558	1.582

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

	dati in euro/000		
	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Alatoscana	0	32	(32)
TAH	686	0	686
Immobili AOU Careggi	0	107	(107)
Crediti verso società Collegate	686	138	548

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Controllate riportati nello schema seguente.

	dati in euro/000	
	31.12.2022	31.12.2021
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	0	2.793
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	2.938	2.311
Jet Fuel Co. S.r.l.	111	114
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	64	23
Parceggi Peretola S.r.l.	62	15

Totale	3.174	5.256
---------------	--------------	--------------

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 210 migliaia di euro (398 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) si riferisce al credito verso CAI per il provento derivante dal consolidato fiscale.

7.12 Altri crediti tributari

La voce è composta principalmente dai seguenti crediti per 136 migliaia di euro (1.499 migliaia al 31 dicembre 2021):

- ART bonus per 27 migliaia di euro.
- Crediti investimenti beni strumentali: 33 migliaia di euro;
- Credito Iva controllata Vola: 73 migliaia di euro;
- Varie e minori: 3 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Crediti finanziari esigibili entro l'anno	700	314	386
Contributi pubblici (Stato, Regione)	120	7.286	(7.166)
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	4.864	4.299	565
Anticipi a fornitori	652	1.023	(371)
Ratei e Risconti attivi	746	284	462
Crediti per incassi generi di monopolio	52	56	(4)
Altri crediti minori	704	765	(61)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.838	14.027	(6.189)

La voce Contributi pubblici include i crediti relativi a sovvenzioni statali e regionali, più ampiamente descritti al paragrafo 6.2 Altri proventi.

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 "Debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 46) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.

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

7.14 Cassa e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 54.008 migliaia di euro (50.419 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è rappresentata per la quasi totalità dell'importo da disponibilità presso conti correnti bancari e per la componente residua da denaro in cassa. La variazione di liquidità deriva principalmente da;

- il flusso di cassa generato dalle attività operative per 25,7 milioni di euro;
- investimenti per 8,8 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 10,5 milioni di euro;
- la distribuzione di riserve per 7 milioni di euro.

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

7.15 PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio Netto registra un decremento di 4,7 milioni di euro principalmente per effetto della diminuzione delle riserve di capitale dovute della copertura delle perdite dell'esercizio precedente (6

milioni di euro) ed alla distribuzione di riserve (7 milioni di euro) parzialmente attenuato dal positivo effetto del risultato di esercizio (+8,1 milioni di euro).

Gli obiettivi della Società nella gestione del capitale sono di:

- salvaguardare la continuità aziendale, in modo da poter continuare a fornire rendimenti agli azionisti e benefici agli altri stakeholder. per gli azionisti e i benefici per gli altri stakeholder;
- mantenere una struttura di capitale ottimale per ridurre il costo del capitale.

Al fine di mantenere o adeguare la struttura del capitale, la Società può, tra l'altro, adeguare l'importo dei dividendi pagati agli azionisti, restituire capitale agli azionisti, emettere nuove azioni o vendere attività per ridurre il debito.

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

Capitale

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale della Capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (n. 18.611.966 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 di 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 (5.369 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 17.893 migliaia di euro (30.938 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Il decremento di 13.045 migliaia di euro è conseguente alla copertura della perdita dell'esercizio 2021, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 16 marzo 2022 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 29 aprile 2022, nonché dalla distribuzione di 7 milioni di euro di riserve deliberato dalla suddetta assemblea degli Azionisti (importo unitario per azione pari a 0,3761 euro).
- 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:

- la riserva IAS (negativa per 712 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- la riserva IAS (negativa per 2.517 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 564 migliaia di euro (337 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 31 dicembre 2022 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 31.12

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

UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO

	2.022	2.021
	227	74

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

SITUAZIONE AL 31.12.2022	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	299	(72)	227

SITUAZIONE AL 31.12.2021	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	98	-23	74

Utile (perdita) di esercizio

Accoglie il risultato di esercizio di TA al 31 dicembre 2022, pari ad una perdita di 2.055 migliaia di euro (perdita di 6.045 migliaia di euro nel 2021).

7.16 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.156 migliaia di euro (1.020 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	
Fondi rischi e oneri 01.01.2022	1.020
accantonamento	242
utilizzo	(106)
Fondi rischi e oneri 31.12.2022	1.156

Il fondo al 31 dicembre 2022 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 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 31 dicembre 2022";
- 221 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 215 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio da alcuni Petrolieri a loro volta citati in causa da alcuni vettori nazionali, in relazione all'ammontare delle royalties su carburanti applicate nei volumi gestiti nel periodo 1999-2005 (normativa di riferimento L. 245/05 c.d. Legge sui requisiti di sistema);

- 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 31 dicembre 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.

7.17 Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima del valore attuale 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 31 dicembre 2022 è pari a 21.483 migliaia di euro e si incrementa di 2.349 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto degli utilizzi dell’esercizio, riferiti principalmente agli interventi di ripristino effettuati sulle infrastrutturali dei due scali toscani, e dall’accantonamento del 2022. Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2022	19.134
Accantonamento	3.299
Utilizzo	(1.585)
oneri finanziari	635
Fondi di ripristino e sostituzione 31.12.2022	21.483

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (17.887 migliaia di euro) e fra le passività correnti (3.596 migliaia di euro).

L’impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un’ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 508 migliaia di euro. Invece, l’impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un’ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 483 migliaia di euro.

7.18 Fondi benefici a dipendenti

La voce accoglie la valutazione del Fondo TFR che è considerato un’obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 “Benefici per i dipendenti”.

I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2022 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3.77%;
- tasso annuo di inflazione: 5,9% per il 2023; 2,3% per il 2024; 2% per il 2025;
- tasso annuo incremento TFR: 5,9% per il 2023; 3,2% per il 2024; 3% per il 2025;

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 risulta pari a 1.944 migliaia di euro (2.281 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell’esercizio in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2021 di 338 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2022	2.281

Variazione di perimetro (uscita TAH)	29
Oneri finanziari las	22
Utilizzo	(89)
(Utili)/perdite attuariali	(299)
Fondi benefici ai dipendenti 31.12.2022	1.944

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (227 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 299 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 72 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 su tale Fondo (dati un euro migliaia).

Toscana Aeroporti						
	Tasso annuo di attualizzazione		Tasso annuo di inflazione		Tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
TA	1.862	2.030	1.969	1.919	1.950	1.939

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

Year	TA
0 - 1	113.088
1 - 2	92.728
2 - 3	88.794
3 - 4	90.835
4 - 5	91.675
5 - 6	145.623
6 - 7	208.455
7 - 8	336.550
8 - 9	121.715
9 - 10	221.441

7.19 Passività finanziarie

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

dati in euro/000	31/12/2021	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	31/12/2022
Passività non correnti	93.731	-		(27.803)	535	66.463
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	41.166	52.500	(53.500)		98	40.264
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	9.243		(9.025)	27.803	89	27.930
Totale passività finanziarie correnti	50.409	52.500	(64.392)	27.803	187	68.194

Totale passività finanziarie	144.141	52.500	(62.705)	-	713	134.657
-------------------------------------	----------------	---------------	-----------------	----------	------------	----------------

La voce Altri movimenti non monetari include principalmente l'effetto della rilevazione della quota interessi non ancora liquidata di competenza dell'esercizio.

L'importo di 68,2 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2022 si riferisce, per 27,9 milioni di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 40,3 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo").

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a 27,3 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce:

- 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"). Il debito residuo in linea capitale al 31 dicembre 2022 è pari a 79.820 migliaia di euro. 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. Al 31 dicembre 2022 detto parametro finanziario risulta rispettato. 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;
- 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 31 dicembre 2022 pari a 14,6 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).

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.

Al 31 dicembre 2022 la Capogruppo, per il finanziamento concesso da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo, ha ottenuto specifico *waiver* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dai rispettivi contratti sui dati al 31 dicembre 2022.

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. Al 31 dicembre 2022 detto parametro finanziario risulta rispettato. Si segnala inoltre che a seguito dell'ottenimento del *waiver* volto alla distribuzione di riserve nel 2022 per 7 milioni di euro, TA si è impegnata a non distribuire dividendi fino al 2024 in presenza del suddetto finanziamento.

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 31 dicembre 2022.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	67.803	4.127	71.930
Compreso fra 1 e 2 anni	22.778	2.533	25.311
Compreso fra 2 e 3 anni	22.778	1.406	24.183
Compreso fra 3 e 4 anni	17.800	418	18.219
Compreso fra 4 e 5 anni	2.868	65	2.933
Compreso fra 5 e 6 anni	-	-	-
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	134.027	8.549	142.576

Al 31 dicembre 2022 sono quindi 2,9 milioni di euro le Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre quattro anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2022.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VAR.
Fidi accordati	49.250	52.150	(2.900)
<i>di cui TA</i>	<i>49.250</i>	<i>52.150</i>	<i>(2.900)</i>
Fidi utilizzati	40.000	41.000	(1.000)
<i>Utilizzato %</i>	<i>81%</i>	<i>79%</i>	
Fidi residui	9.250	11.150	(1.900)

I fidi utilizzati al 31 dicembre 2022 si riferiscono per 40 milioni di euro alla linea di "denaro caldo"; i fidi residui a tale data includono affidamenti a revoca per 9.250 migliaia di euro.

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 31 dicembre 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 31 dicembre 2022 (in euro/000)
INTESA SAN PAOLO - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	6.285

INTESA SAN PAOLO - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	8.287
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	79.820
a)	totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine			94.393
BPM	marzo 2023	fisso	0,50%	9
BPM	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.25	3.533
Banca Intesa San Paolo	marzo 2023	fisso	1,60%	11.137
BNL	marzo 2023	fisso	3,76%	5.030
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	2.501
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	2.501
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	3.501
Unicredit	marzo 2023	variabile	Euribor 3M/360 + 1.90	1.002
MPS	marzo 2023	fisso	1,86%	11.052
b)	totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")			40.264
a) + b)	totale debiti per passività finanziarie			134.657

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2022 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	14.340	13.445
Intesa San Paolo - SACE	TA	79.688	79.869
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	40.000	41.165
	Totale	134.027	134.480

L'**Indebitamento Finanziario Netto** (di seguito anche "**Posizione Finanziaria Netta**") al 31 dicembre 2022, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO				
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2022	31.12.2021	Var. Ass.	
A. Disponibilità liquide	54.008	50.419	3.589	
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-	
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	54.008	50.419	3.589	
E. Debito finanziario corrente	40.264	41.166	(902)	
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	29.484	10.803	19.681	
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	69.748	51.969	18.780	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	15.740	550	15.190	
I. Debito finanziario non correnti	69.906	97.664	(27.758)	
J. Strumenti di debito	-	-	-	
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	1.419	2.357	(938)	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	71.325	100.020	(28.696)	
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	87.066	101.570	(14.504)	

Al 31 dicembre 2022, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 40,3 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 (27.930 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (554 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 69 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere (66 milioni di euro) e la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,5 milioni di euro).

La voce "Debiti commerciali e altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie relative all'acquisto della partecipazione in TAC (1,4 milioni di euro).

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

7.20 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2022 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4 milioni di euro, di cui 3,4 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,6 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	3.443	3.932
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	554	559
Totale	3.998	4.492

Di seguito la movimentazione dell'anno. 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 152,5 migliaia di euro è incluso nella riga "Pagamenti / altre riduzioni" della tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021
Valori al primo gennaio	4.492	4.707
Acquisizioni	94	346
Pagamento / altre riduzioni	(714)	(693)
Oneri finanziari	126	132
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	3.998	4.492

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
< 1 anno	693
1-2 anni	578
2-3 anni	485
3-4 anni	425
4-5 anni	307
5-6 anni	272
oltre 6 anni	1.813
totale	4.571

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 per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto

di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi considerati nell'aggiustamento del tasso sono il "credit-risk spread" di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati 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.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2022:

- 3,85% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,71% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 3,65% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

7.21 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo sono pari a 2.253 migliaia di euro (2.768 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferiscono a:

- alla componente non corrente del debito verso Cemes per l'acquisizione del 51% delle quote di Cemes Aeroporti (oggi Toscana Aeroporti Costruzioni) per 1.419 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 834 migliaia di euro.

Debiti con scadenza superiore a 5 anni

La società ha in essere debiti finanziari con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito della nota 7.19 Passività finanziarie e della nota 7.20 Passività finanziarie per diritti d'uso.

7.23 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 7.308 migliaia di euro (9.840 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	6.499	8.789	(2.291)
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	494	670	(176)
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	9	249	(240)
Erario c/Iva	201	0	201
Imposte locali	105	132	(26)
Altri debiti tributari	7.308	9.840	(2.532)

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.

7.24 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2022 ammontano a circa 38 milioni di euro (32,5 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e registrano un aumento di 5,4 milioni di euro.

7.25 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2022 pari a 1.080 migliaia di euro (1.081 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

7.26 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2022 sono pari a 9,7 milioni di euro (7,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	1.822	1.299	524
Canoni concessori	3.575	1.170	2.405
Ratei e risconti passivi	611	698	(87)
Servizio antincendio	1.270	1.039	232
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	468	545	(77)
Organi istituz. c/competenze	100	110	(10)
Acconti da clienti	245	592	(348)
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	1.000	0
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	628	758	(130)
Altri debiti esigibili entro l'anno	9.719	7.211	2.508

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";
- Il debito verso Cemes per acquisto quote TAC rappresenta la passività in scadenza entro i prossimi dodici mesi, sorto a seguito della relativa operazione di aggregazione aziendale;
- I risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

8. Altre informazioni finanziarie

8.1 Gestione dei rischi finanziari

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

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 di TA. 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 sub-concessionari.

TA 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 TA richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

TA 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 TA ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti, determinato anche in funzione delle specifiche situazioni di solvibilità delle controparti; TA 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.

La Società non ha esposizione verso clienti russi o ucraini.
Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2022, TA ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per 87,1 milioni di euro (102 milioni al 31 dicembre 2022). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 15,7 milioni di euro (550 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) ed una PFN non corrente negativa pari a 71,3 milioni di euro (100 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 2022 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 evidenzia inoltre che l'ammontare degli affidamenti a revoca del Gruppo disponibili al 31 dicembre 2022 è pari a circa 9,3 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 nel breve termine gli effetti negativi della pandemia risultino significativamente ridotti rispetto a quanto consuntivato nel 2020 e nel 2021, stimando che nell'anno 2023 il flusso di cassa netto generato dalle attività operative continuare ad essere positivo, così come lo è stato nel 2022, anno in cui la cassa generata da tali attività è stata pari a circa 30 milioni. Tale flusso ha consentito al Gruppo di effettuare investimenti per circa 8,8 milioni di euro, nonché di rimborsare di finanziamenti (al netto delle accensioni di finanziamenti a breve termine) per 10,6 milioni di euro e distribuire riserve per 7 milioni di euro.

In ogni caso, la Direzione di TA continuerà a monitorare l'evoluzione dello scenario pandemico, unitamente ad altri eventuali fenomeni esterni negativi derivanti, ad esempio, dal conflitto russo-ucraino e dal generale scenario macroeconomico, al fine di adeguare la struttura dei costi e gli impegni finanziari all'andamento della domanda di traffico, utilizzando ove necessario gli strumenti cui è già stato fatto ricorso nel piano dell'emergenza sanitaria, quali l'istituto della Cassa Integrazione Guadagni e gli interventi sui contratti di servizi non strategici.

La Direzione di TA, avendo valutato la struttura della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2022, aggiornato le previsioni economico finanziarie attese per prossimi anni, incluse nel piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo TA, tenuto in data 10 marzo 2023; tali previsioni si basano su un livello di traffico atteso per l'esercizio 2023 in ulteriore ripresa rispetto a quello consuntivato nel 2020, 2021 e 2022 anche se ancora parzialmente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19", stimando in ogni caso un pieno recupero dei volumi nel 2024.

Inoltre, la Direzione di TA, tenuto anche conto dell'ammontare e della composizione delle attività e passività correnti al 31 dicembre 2022, ed in previsione dei significativi investimenti sull'aeroporto di Firenze e sull'aeroporto di Pisa previsti nel medio termine dal suddetto piano pluriennale, ha attivato le opportune interlocuzioni con primari istituti bancari al fine di rimodulare l'indebitamento a medio lungo termine in essere secondo la struttura finanziaria più adeguata, sia in termini di scadenze sia di ammontari, alla realizzazione delle opere previste dal piano pluriennale.

Alla luce delle suddette ipotesi e tenuto anche conto del rifinanziamento dell'attuale indebitamento finanziario atteso entro il 2023, la Direzione di TA ha valutato che la prosecuzione del positivo trend di recupero dei volumi di traffico consentirà di consolidare i livelli di marginalità riscontrati nel 2022, i quali, accompagnati alla liquidità in essere, agli affidamenti a revoca disponibili e alle misure di efficientamento dei costi coerenti rispetto ai volumi da gestire, consentiranno al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

In ogni caso la Direzione di TA ha effettuato analisi di sensitività ipotizzando che il rifinanziamento dell'indebitamento non sia finalizzato nel 2023, riscontrando che i flussi di cassa generati dall'attività operativa e gli affidamenti a revoca disponibili consentiranno di realizzare gli investimenti previsti per il 2023 dal piano pluriennale, e di rimborsare le rate in scadenza dei finanziamenti in essere, andando tuttavia incontro ad un significativo incremento dell'Indebitamento Finanziario Corrente Netto rispetto al 31 dicembre 2022. Nello scenario in cui il rifinanziamento non sia finalizzato nel 2023, i livelli di marginalità previsti dal piano pluriennale nel 2023 consentirebbero comunque il rispetto dei parametri finanziari previsti dal contratto di finanziamento sottoscritto con BIIS – Gruppo Intesa Sanpaolo in scadenza nel 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 14,5 milioni di euro (di cui 3 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi) e dal Finanziamento SACE in scadenza nel 2026 e debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 79,8 milioni di euro (di cui 25 entro i prossimi dodici mesi).

3) Rischio di tasso d'interesse

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

La Posizione Finanziaria Netta pari al 31 dicembre 2022 a 87,1 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2022 a 0,90 (0,97 al 31 dicembre 2021), confermano la solidità finanziaria di TA.

Sulla base della Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 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 +/-1.340 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 +508 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 -483 migliaia di euro.

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

4) Rischio di cambio

TA non è soggetta 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.

8.2 Informazioni per area geografica e 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 da TA non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia, possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali, per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker" (definizione come da IFRS 8).

Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati: Aviation, Non Aviation e Corporate.

- **Settore Aviation:** tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di security passeggero e bagaglio.

- **Settore Non Aviation:** tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.

I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. In particolare, le principali tipologie di costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

- **Settore Corporate:** i valori indicati nelle poste non allocate riguardano principalmente ricavi e costi non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, gli altri ricavi e proventi, 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.

Informativa per settore di attività: BILANCIO D'ESERCIZIO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
TA - Conto economico								
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	57.125	26.095	17.681	10.726	2.446	9.079	77.252	45.898
di cui Pisa	31.279	15.683	7.552	3.515	1.337	5.248	40.169	24.446
di cui Firenze	25.845	10.412	10.129	7.211	1.108	3.830	37.083	21.452
Ricavi per serv. costruz.	6.240	11.202	1.147	193	20	127	7.407	11.522
di cui Pisa	1.031	4.238	51	11	1	4	1.083	4.253
di cui Firenze	5.208	6.964	1.096	182	19	122	6.324	7.269
Totale Ricavi di settore	63.364	37.297	18.829	10.918	2.466	9.205	84.659	57.420
Costi operativi (*)	35.669	23.293	5.279	3.257	17.057	13.225	58.004	39.775
di cui Pisa	21.544	14.056	2.725	1.777	8.746	6.779	33.015	22.613
di cui Firenze	14.125	9.236	2.554	1.480	8.311	6.446	24.989	17.162
Costi per serv. costruz.	6.039	10.303	1.136	2	20	1.004	7.195	11.309
di cui Pisa	970	4.155	50	2	1	42	1.021	4.200
di cui Firenze	5.069	6.147	1.086	-	19	962	6.174	7.109
Ammort.ti e accanton.ti	6.818	6.547	1.367	1.365	5.124	8.715	13.309	16.627
di cui Pisa	3.406	3.222	914	923	2.526	3.879	6.847	8.024
di cui Firenze	3.413	3.324	453	442	2.597	4.836	6.463	8.603
Risultato operativo	14.838	-2.845	11.047	6.294	-19.734	-13.740	6.151	-10.291
di cui Pisa	6.391	-1.513	3.914	823	-9.935	-5.448	370	-6.138
di cui Firenze	8.448	-1.332	7.133	5.470	-9.799	-8.292	5.781	-4.154
Gestione finanziaria	-	-	-	-	-2.892	-2.611	-2.892	-2.611
Ris. ante imposte	14.838	-2.845	11.047	6.294	-22.626	-16.351	3.259	-12.903
Imposte di esercizio	-	-	-	-	-1.204	6.858	-1.204	6.858
Ris. netto di esercizio	14.838	-2.845	11.047	6.294	-23.830	-9.493	2.055	-6.045
TA - Situazione patrimoniale-finanziaria								
Attività correnti	16.601	14.045	4.856	5.545	60.363	64.493	81.820	84.083
Attività non correnti	156.543	154.201	31.952	39.539	48.510	48.269	237.005	242.008
TA - Altre informazioni								
Investimenti	6.689	13.913	1.939	455	276	308	8.903	14.676

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 5.712 migliaia nel 2022 (€ 2.669 migliaia nel 2021).

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2022 TA ha registrato circa 6,7 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63,1%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 47% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,7% (Vueling) e 6,4% (Air France).

8.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2022 gli impegni e garanzie sono composte da 9.310 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 10.321 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2021	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore di TA	9.310	7.821	2.322
Fidejussioni a terzi per conto di TA	10.321	8.287	2.034

Le fideiussioni di terzi prestate a favore di 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 di 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.

8.3 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2022 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali (correnti e non correnti)	-	21.110	21.110
Altre attività finanziarie	2.962	-	2.962
Altri crediti	-	10.302	10.302
Strumenti finanziari derivati	63	-	63
Cassa e mezzi equivalenti	-	54.008	54.008
Totale	3.025	85.419	88.445

31 dicembre 2022 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	134.657	134.657
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.998	3.998
Debiti commerciali ed altre passività	-	11.972	11.972
Totale	-	150.626	150.626

Quanto alla classificazione degli strumenti finanziari in base alla gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value, si precisa che le "Attività valutate al fair value" di cui alla tabella precedente rientrano nel livello 3 che utilizza input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

8.4 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

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

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2021, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

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

8.5 Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

8.6 Informativa in merito a sovvenzioni pubbliche, contributi e altri vantaggi economici ricevuti (ex legge. 142/2020 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, TA nel corso del 2022 ha rilevato proventi per i seguenti contributi.

Fonti normative	IMPORTO
Art. 1, c. 2 - 3, D.L n. 144/2022 (decreto Aiuti -ter)	119.814,59
Art. 3 - 4 D.L. n. 21/2022 (decreto Ucraina)	120.883,15
Art. 6, comma 3 - 4, D.L. n. 115/2022 (decreto Aiuti-bis)	324.428,63
Totale complessivo	565.126,37

8.7 Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri

Per una dettagliata descrizione dei contenziosi in essere, si rinvia all'analogo paragrafo inserito all'interno delle Note illustrative del Bilancio Consolidato.

8.8 Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto che non si sono rilevate operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del 2022.

8.9 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2022 TA ha perfezionato la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) favore di Alisud S.p.A. ad un controvalore di 750 migliaia di euro. L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH, ad un prezzo pari a 250 migliaia di euro. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di earn-out, pari almeno ad 200 migliaia di euro.

8.10 Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2022

Non si segnalano eventi di rilievo dopo il 31 dicembre 2022.

9. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO ALL'ASSEMBLEA DI TOSCANA AEROPORTI S.P.A.

Proponiamo che l'utile d'esercizio di **2.054.996 euro** sia accantonato a Riserva legale per 411.000 euro e per 1.643.996 euro a Riserva straordinaria.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2022

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2022 (importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	216.017	-	15.210	25.164	1.307	257.698
Fondo ammortamento	- 61.865	-	- 15.048	-	- 1.099	- 78.011
A - Valore al 31-12-21	154.153	-	162	25.164	208	179.687
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	1.723	-	54	5.778	-	7.555
Riclassifiche	4.233	-	17	(4.250)	-	-
Svalutazioni	(5,30)	-	-	(101,75)	-	(107,05)
Altre movimentazioni	105	-	-	-	-	105
Ammortamenti	(6.160)	-	(141)	-	(29)	- 6.329
B - Saldo variazioni	(104)	-	(70)	1.426	(29)	1.223
Costo storico	222.073	-	15.281	26.591	1.307	265.251
Fondo ammortamento	(68.024)	-	(15.188)	-	(1.127)	- 84.340
Valore al 31.12.2022 (A+B)	154.049	-	92	26.591	179	180.911

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 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	26.786	587	293	18.608	71.737
Fondo ammortamento	(8.381)	(19.467)	(483)	-	(16.461)	(44.792)
A - Valore al 31-12-21	17.082	7.320	104	293	2.147	26.946
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	-	949	-	79	320	1.348
Riclassifiche	-	161	-	(161)	-	-
Disinvestimenti	-	(14)	-	-	(36)	(50)
Ammortamenti	(246)	(1.469)	(9)	-	(877)	(2.601)
Storno fondi amm. anni prec.	-	1	-	-	36	36
B - Saldo variazioni	(246)	(373)	(9)	(82)	(557)	(1.266)
Costo storico	25.463	27.882	587	211	18.893	73.036
Fondo ammortamento	(8.627)	(20.935)	(492)	-	(17.302)	(47.356)
Valore al 31.12.2022(A+B)	16.836	6.947	95	211	1.590	25.680

ALLEGATO C
PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2022: ORIGINE, DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONI
PRECEDENTI ESERCIZI (importi in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE (*)	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	30.710				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B	18.941		
Altre riserve	24.585	A, B	24.585		
<i>di cui:</i>					
<i>Riserva da avanzo di concambio (incorporazione AdF)</i>	24.084		24.084		
<i>Riserva di rivalutazione ex legge 413/91</i>	435		435		
<i>Altre riserve per contributi in c/capitale ex art. 55 DPR 917</i>	66		66		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	5.369	B	5.369		
Riserva straordinaria statutaria	17.893	A, B, C	17.893	13.890	7.000
RISERVA RETTIFICHE IAS (**)	(3.229)				
Utili (perdite) a nuovo	564				
Utile (perdita) dell'esercizio	2.055	A, B, C	2.055		
Totale	96.888		68.843		

di cui:

<i>Quota non distribuibile</i>	48.895
<i>Residua quota distribuibile</i>	19.948

(*) Possibilità di utilizzazione:

- A = aumento di capitale
- B = per copertura perdite
- C = distribuzione ai soci

(**) La Riserva IAS proveniente dal PN di AdF, per un importo pari a 1.025 migliaia di euro, non è disponibile come da D.Lgs. 38/2005 art.6.

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE ED EFFETTI
CONSEQUENTI (importi in migliaia di Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2021		RIASSORBIMENTI ANNO 2022		INCREMENTI ANNO 2022		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2022	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
		FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.213.813	1.251.315	69.279	16.627	-	-
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	4.494.814	1.354.814	2.135.877	621.967	4.582.745	1.334.495	6.941.682	2.067.342
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	587.198	140.928	299.019	71.745	-	-	288.179	69.184
VARIE MINORI	ires / irap	463.436	100.282	347.946	83.507	88.383	21.212	203.873	37.987
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	691.258	194.877	106.445	24.713	242.445	58.187	827.258	228.351
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	154.111	36.987	445.461	106.911	-	-	291.350	69.923
PERDITE FISCALI	ires	31.753.192	7.620.766	4.994.560	1.198.694	-	-	26.758.632	6.422.073
Totale complessivo		43.357.822	10.699.968	8.398.588	2.124.164	4.913.573	1.413.894	39.872.807	9.989.700

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE FISCALE
(importi in migliaia di Euro)

	T.A. S.p.A.		T.A. S.p.A.	
	31/12/2022		31/12/2021	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato ante Imposte civilistico	3.259	29.569	(12.903)	12.575
Aliquota ordinaria applicabile	24,00%	5,12%	24,00%	5,12%
Onere fiscale teorico	782	1.514	(3.097)	644
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati / PEX (95% esente)	(594)		(55)	
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato		(17.477)		(14.655)
- altri oneri costo del lavoro deducibili		(876)		(469)
Variazioni definitive diverse (saldo)	885	2.344	(5.852)	(5.415)
Variazioni temporanee diverse (saldo)	(3.162)	(2.349)	5.891	(8.985)
Imponibile fiscale	388	11.209	(12.919)	(16.949)
Imposte correnti	93	575	-	-
Imposte anticipate su perdite fiscali recuperabili in anni successivi	1.199		(5.477)	-
Imposte differite/anticipate	(440)	(120)	(1.437)	154
Proventi da consolidamento	(103)		(99)	
Imposte totali iscritte in bilancio	749	455	(7.012)	154

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 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 d'esercizio 2022.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio d'esercizio 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, 15 marzo 2023

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato

Roberto Naldi

Il Dirigente Preposto

Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE



Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n°537/2014

Toscana Aeroporti SpA

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della Toscana Aeroporti SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Toscana Aeroporti SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.800.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 3640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Anza 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 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 570231 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Pozzolle 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

Aspetti chiave
Diritti di concessione capitalizzati

Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022: nota 7.1 "Attività immateriali".

Nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari a 180 milioni di euro, di cui 26,6 milioni di euro di immobilizzazioni in corso, che complessivamente rappresentano il 57 per cento dell'attivo della Società.

Considerata la rilevanza della voce in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alle valutazioni effettuate dagli amministratori.

Le stime formulate dagli stessi hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità dei costi capitalizzati e l'esistenza di benefici economici futuri derivanti dagli investimenti effettuati, la verifica di eventuali indicatori di perdita di valore e di eventuali riduzioni di valore (c.d. *impairment test*).

Nell'ambito dell'*impairment test*, ai fini della determinazione del valore recuperabile delle singole unità generatrici di cassa (c.d. *cash generating unit - CGU*) alle quali tali diritti di concessione appartengono, la direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. *discounted cash flows*): il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione. Il valore recuperabile di ciascuna CGU è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e passività attribuibili alla CGU.

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura di capitalizzazione dei diritti di concessione adottata dalla Società. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della capitalizzazione di tali attività immateriali.

Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi capitalizzati per progetto, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio. Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea per la capitalizzazione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità dei costi capitalizzati e all'esistenza di benefici economici futuri derivanti dall'investimento, alla verifica di eventuali indicatori di perdita di valore e dell'*impairment test*.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dai Piani economico finanziari approvati dagli amministratori della Società, unitamente all'*impairment test*, in data 10 marzo 2023. Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla direzione e verificato le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti dai suddetti Piani.

Abbiamo inoltre analizzato gli scenari alternativi predisposti dagli amministratori.

Nell'ambito delle procedure di revisione svolte abbiamo altresì effettuato colloqui con la direzione e con i responsabili tecnici, finalizzati alla comprensione delle

In considerazione del contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria da Covid-19 (c.d. Coronavirus) e dall'attuale contesto macroeconomico, gli amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare analisi di sensitività (c.d. *sensitivity analysis*) ipotizzando scenari alternativi che tengano conto di una possibile contrazione dei ricavi e della redditività derivante da una possibile riduzione della domanda di traffico.

caratteristiche dei progetti.

Le procedure di revisione svolte hanno compreso anche il coinvolgimento degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione

Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022: nota 7.16 "Fondi rischi ed oneri", nota 7.17 "Fondi di ripristino e sostituzione" e nota 8.7 "Informazioni sulle voci principali del fondo rischi e oneri"

Il valore dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 ammonta rispettivamente a 1,2 milioni di euro e 21,5 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente lo 0,4 per cento ed il 6,7 per cento del passivo della Società.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dal principio contabile internazionale "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione.

Le principali analisi svolte dalla direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.

Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura adottata dalla Società ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondi di ripristino e sostituzione e della valutazione circa la congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e della valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che la Società per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio.

Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano la Società nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute.

Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di sostituzione e ripristino da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili

tecnici interni e con professionisti esterni.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore

significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Toscana Aeroporti SpA ci ha conferito in data 3 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.



Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n° 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs n° 58/98

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Toscana Aeroporti SpA al 31 dicembre 2022, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs n° 58/98, con il bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti SpA al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

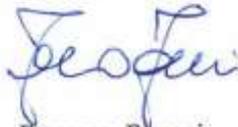
A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti SpA al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n° 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 4 aprile 2023

PricewaterhouseCoopers SpA



Francesco Forzoni
(Revisore legale)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2022
E BILANCIO CONSOLIDATO 2022**

Toscana Aeroporti S.p.a.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze
R.E.A. FI-637708 Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e codice fiscale: 00403110505

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2022
E BILANCIO CONSOLIDATO 2022
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI
(AI SENSI DELL'ART.153 D.LGS.58/1998 E DELL'ART.2429, COMMA 2, DEL C.C.)**

All'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A.

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza secondo quanto previsto dalla vigente normativa e nel rispetto dei principi di Comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nonché delle disposizioni Consob, integrate con le indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance, in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale.

Il Collegio ha verificato il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità, dell'insussistenza di cause di ineleggibilità, incompatibilità e decadenza previste dall'art. 148, comma 3, del d.Lgs. n.58/1998 ed il possesso dei requisiti di indipendenza secondo quanto previsto dagli artt. 2382 e 2399 Codice Civile e dalla Norma Q.1.5. delle *"Norme di comportamento del Collegio sindacale per le società quotate"* emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e dal Codice di Corporate Governance, al fine di poter svolgere il proprio incarico con obiettività e integrità e in assenza di interessi, non solo economici che ne compromettano l'indipendenza. Il Collegio ha, altresì, svolto il processo di autovalutazione come previsto dalla norma Q.1.1., a seguito del quale non sono state riscontrate né carenze in ordine all'idoneità dei singoli componenti né in ordine all'adeguatezza della composizione dell'organo. La Relazione di autovalutazione, in occasione della revisione annuale, è stata trasmessa al Consiglio di Amministrazione (CdA) della seduta del 15 marzo 2023.

Sulla base delle informazioni ricevute, della documentazione acquisita e delle verifiche espletate si evidenzia quanto segue:

Operazioni di particolare rilevanza

In proposito si rinvia a quanto è stato esaurientemente riportato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione al Bilancio 2022. Tra i principali fatti di rilievo accaduti nel 2022 si richiamano:

- 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").
- 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 milioni di 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.
 - In data 30 dicembre 2022 TA ha perfezionato la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) favore di Alisud S.p.A. ad un controvalore di 750 migliaia di euro. L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH, ad un prezzo pari a 250 migliaia di euro. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di earn-out, pari almeno ad 200 migliaia di euro.

Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della legge, dell'atto costitutivo e dello statuto e, in particolare si è riunito nel corso del 2022 n. 13 volte ed ha partecipato a n. 1 Assemblea dei Soci, n. 11 Consigli di Amministrazione, n. 4 Comitati Esecutivi, n. 2 Comitati Nomine e Remunerazioni, n. 7 Comitati Controllo e Rischi.

Il Collegio dà atto che sono stati osservati gli obblighi informativi in materia di informazioni regolamentate richieste dalle autorità di vigilanza e che non ha avuto notizia di violazioni o di denunce da parte dei soci.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il Collegio ha ottenuto dagli Amministratori, con periodicità trimestrale, informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale realizzate dalla Società, anche per il tramite delle sue controllate, potendo ragionevolmente assicurare, per quanto sottoposto alla propria attenzione, che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto e non appaiono manifestamente imprudenti, azzardate o in conflitto d'interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio ha, inoltre, acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, innanzitutto attraverso la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati e, inoltre, tramite raccolta di informazioni dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dai responsabili delle funzioni aziendali, nonché tramite il reciproco scambio di dati ed informazioni rilevanti ex art.150 del D.Lgs.58/1998 con la Società di Revisione legale. In particolare, per quanto attiene ai processi deliberativi del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo, il Collegio ha vigilato sulla conformità alla legge e allo statuto sociale riguardo alle scelte gestionali assunte dagli amministratori.

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione, non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2022.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Dall'attività di vigilanza è emersa l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, in termini di struttura, procedure, competenze, responsabilità alla dimensione della Società, alla natura ed alle modalità di perseguimento dell'oggetto sociale.

Riferisce, altresì, di aver osservato il funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati con particolare riguardo ai requisiti previsti per gli amministratori indipendenti, alla determinazione delle remunerazioni, nonché alle responsabilità connesse alle funzioni aziendali.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema di controllo interno

Il Collegio, anche in veste di Comitato per il Controllo interno e la revisione contabile, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controlli e Rischi. Tale organo ha dato puntuale informativa al Consiglio nel corso delle sedute sull'attività svolta illustrando i contenuti delle proprie relazioni semestrali nelle quali ha ritenuto di poter confermare l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Il Collegio ha parimenti monitorato l'attività svolta dal responsabile della funzione di *Internal Audit*, in applicazione a quanto previsto dal Piano di Audit 2022 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 9 marzo 2022 con proposta esaminata dal Comitato controllo e rischi nella seduta del 18 febbraio 2022, ascoltandone le osservazioni nel corso delle sedute ed esaminando i contenuti delle relazioni semestrali, nelle quali si evidenzia che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è ritenuto idoneo.

Il Collegio Sindacale informa che gli scambi di dati e informazioni rilevanti risultano effettuati con i vari Organi di controllo.

Per quanto riguarda il *risk-assessment* si dà atto che l'attuale Organismo di Vigilanza della Società è stato nominato in data 20/05/2021 e che con delibera del Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2016 è stato approvato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001, successivamente aggiornato dal Consiglio di Amministrazione nelle sedute del 20 dicembre 2017, del 6 agosto 2019 e del 23 dicembre 2021 ed infine del 14/02/2023.

Al fine di rafforzare il sistema di controllo Interno e di Gestione dei Rischi, nel 2019 è stato inoltre finalizzato un progetto di Enterprise Risk Management (ERM) le cui risultanze sono state approvate, con parere favorevole del Comitato controllo e Rischi, dal CdA in data 19 dicembre 2019; in data 15 marzo 2023 il CdA, previo parere positivo del Comitato controllo e Rischi in pari data, ha approvato l'ultimo aggiornamento del Risk Assessment quale processo correlato all'ERM. Il Consiglio di Amministrazione del 14 febbraio 2023 ha deliberato di attribuire al Comitato CeR le funzioni propositive e consultive della "sostenibilità" denominandolo "Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità"; il Comitato in data 08/03/2023 ha integrato il proprio regolamento.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dal Dirigente preposto, dai responsabili delle funzioni competenti, dagli incontri con la Società di revisione e dal rilascio da parte della stessa delle Relazioni al Bilancio di esercizio ed al Bilancio consolidato, dalle quali risulta la conformità ai principi contabili internazionali.

In allegato al bilancio d'esercizio ed al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art.154-bis, comma 5, del TUF sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Collegio ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione ai sensi dell'art. 6 paragrafo 2) lett.a) del Regolamento Europeo 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 dell'ISA

Italia 260. Nel corso dell'esercizio 2022, come riportato nell'allegato F al Bilancio Consolidato ai sensi dell'art. 149 – duodecies del Regolamento Emittenti Consob, la Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. ha corrisposto a PwC S.p.A. i seguenti compensi: euro 116.000 relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo; euro 111.500 per l'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento del Gruppo Corporacion America Airports; euro 19.700 per servizi di attestazione dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n.38/2007; euro 54.000 per l'incarico di revisione limitata della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ex D.Lgs. n.254/2016 per l'esercizio 2022.

Le controllate Jet Fuel Srl, Parcheggio Peretola Srl, Toscana Aeroporti Costruzioni srl hanno corrisposto a PwC S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 25.800.

Non sono stati conferiti ulteriori incarichi alla società di revisione.

Modalità di concreta attuazione delle regole del governo societario

Il Collegio ha vigilato sulle regole di governo societario, dettate dal codice di Corporate Governance delle società quotate a cui la Società ha aderito. Il Consiglio di amministrazione ha approvato in data 15 marzo 2023 la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari redatta ai sensi dell'art.123-bis del TUF (modello di amministrazione e controllo tradizionale).

Politiche di remunerazione

- Il Collegio Sindacale ha verificato i processi aziendali che hanno condotto alla definizione delle politiche di remunerazione della Società con particolare riferimento ai criteri di remunerazione dell'Amministratore Delegato e dei Dirigenti con responsabilità strategica fornendo, ove richiesto dalle norme di legge, i relativi pareri. Il Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazione, ha provveduto ad approvare la "Relazione Annuale sulla Remunerazione", predisposta ai sensi dell'articolo 123-ter del TUF e in ottemperanza alle previsioni dell'articolo 5 del Codice di Corporate Governance. Il bilancio dell'esercizio 2022 contiene un emolumento straordinario erogato all'Amministratore Delegato, al presidente del Consiglio di Amministrazione, all'Accountable Manager, ai Dirigenti Strategici e agli altri soggetti beneficiari del sistema di retribuzione variabile di T.A approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12/04/2022.

Politiche di diversità

Ferma restando la conformità a quanto previsto dalla normativa applicabile, la Società non ha ritenuto di adottare nel corso del 2022 alcuna politica di diversità ex art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) D. Lgs. n. 58/1998, riscontrando che l'attuale composizione dell'organo amministrativo e dell'organo di controllo, costituisca una valida combinazione di professionalità ed in considerazione del fatto che le informative fornite agli amministratori e ai sindaci, per contenuto e frequenza, sono tali da consentire agli stessi di ricevere adeguata conoscenza del settore di attività in cui opera la società, della sua evoluzione nonché dei connessi processi aziendali.

Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Il Collegio ha svolto attività di vigilanza sui rapporti intercorsi con le società controllate e controllanti che sono tempestivamente portati all'attenzione dei Comitati e del Consiglio di Amministrazione, confermando l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle controllate.

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle note di commento al bilancio di esercizio della Società ed al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Verifica di valore delle attività

Con riferimento all'eventuale riduzione di valore delle attività, cosiddetto *impairment test*, di cui al principio contabile IAS 36, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 10 marzo 2023 e quindi prima dell'approvazione del progetto di bilancio, ha approvato i criteri alla base della determinazione delle procedure di impairment e gli *impairment test* condotti da Toscana Aeroporti a livello di bilancio consolidato ed a livello di bilancio d'esercizio relativi alla Cash Generating Unit Aeroporto di Firenze e Aeroporto di Pisa.

I risultati della procedura seguita hanno confermato la recuperabilità delle attività di T.A. e delle controllate.

Attività di vigilanza sulle parti correlate

Il Collegio Sindacale ha preso atto in adempimento a quanto previsto dal Regolamento Consob n.17221 del 12 marzo 2010 e successivamente aggiornato con delibera Consob n.19974 del 27 aprile 2017, che la Società ha adottato misure volte ad assicurare che le operazioni poste in essere con le parti correlate, direttamente o per il tramite di società controllate, vengano compiute in modo trasparente e rispettando criteri di correttezza sostanziale e procedurale.

Le operazioni relative alle operazioni infragruppo e con altre parti correlate riferite all'esercizio 2022, sono state esaminate nelle riunioni dei comitati controllo e rischi senza rilevare difformità. Tali poste, compresa l'adesione al consolidato fiscale, sono esaurientemente descritte nel bilancio di esercizio di TA S.p.A. e nel Bilancio consolidato di gruppo.

Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri e iniziative intraprese

Il Collegio non ha ricevuto nel corso dell'esercizio 2022 denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né sono stati presentati esposti da parte di terzi.

Il Collegio ha reso i pareri specifici richiesti dalle singole disposizioni di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla società di Revisione, ai sensi dell'art.150 comma 3 del D. Lgs. 58/1998, anche in occasione dei periodici incontri intrattenuti con la stessa, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione, né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiedere menzione.

Proposte in ordine al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023. In particolare, si dà atto che il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS) adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria quanto stabilito dalla CONSOB.

E' stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione nonché, ai sensi del D.Lgs. 254/2016 in attuazione della direttiva UE 2014/95, la predisposizione della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF) con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023.

Il Consiglio di Amministrazione ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio.

La Società di Revisione ha emesso in data odierna le relazioni sui bilanci della Società e del Gruppo e sul bilancio consolidato ai sensi degli artt.14 del D.Lgs.39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014 senza rilievi.

La Società di revisione dichiara che a suo giudizio la Relazione sulla gestione e le informazioni della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio e con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2022.

La società di revisione ha, altresì, prodotto in data odierna al Collegio Sindacale nella veste di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, la Relazione Aggiuntiva di cui all'art.11 Regolamento UE n.537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno in Relazione al processo di informativa finanziaria.

La Società di Revisione ha rilasciato, in base a specifico incarico conferito da Toscana Aeroporti S.p.A., apposita Relazione di conformità al D.Lgs.254/2016 ed al Regolamento CONSOB n.20267 della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF) della Toscana Aeroporti S.p.A. relativamente all'esercizio chiuso al 31/12/2022.

Per i profili di propria competenza il Collegio dichiara che non esistono motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio e delle relative proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

Si precisa infine che il CdA, riunitosi in data 15/03/2023 ha fissato per il giorno 27 aprile 2023 in prima convocazione, ovvero per il 28 aprile 2023 in seconda convocazione, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2022.

Si fa presente che il Collegio Sindacale scade dall'incarico, per compiuto mandato, con l'Assemblea degli Azionisti chiamata ad approvare il bilancio al 31 dicembre 2022.

Si ricorda inoltre che con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022 giungerà a scadenza l'incarico di revisione legale dei conti conferito per il novennio 2014-2022 dall'Assemblea degli Azionisti di Toscana Aeroporti SpA alla società di revisione PWC S.p.A..Il nuovo incarico di revisione legale dei conti di TA con riferimento agli esercizi compresi tra il 2023 e il 2031, ai sensi del Decreto Legislativo n. 39/2010, sarà affidato a seguito di apposita delibera adottata dall'Assemblea degli Azionisti su proposta motivata del Collegio Sindacale.

Conclusioni e proposta all'Assemblea

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale, considerato il contenuto delle relazioni redatte dalla società di revisione, preso atto delle attestazioni rilasciate congiuntamente dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ritiene che non sussistano ragioni ostative per l'approvazione da parte dell'Assemblea del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 che chiude

con un utile di esercizio di €. 2.054.996,00, unitamente alla proposta di accantonamento di detto utile per €. 411.000,00 a riserva legale e per €. 1.643.996,00 a riserva straordinaria, così come indicato dal Consiglio di Amministrazione.

Firenze, 4 aprile 2023

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Michele Molino, Presidente

Dott.ssa Silvia Bresciani, sindaco effettivo

Dott.ssa Raffaella Fantini, sindaco effettivo

Prof. Roberto Giacinti, sindaco effettivo

Dott. Antonio Martini, sindaco effettivo