

---

# Gruppo Toscana Aeroporti

---



## **RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2024**

Il presente fascicolo è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet di Toscana Aeroporti all'indirizzo [www.toscana-aeroporti.com](http://www.toscana-aeroporti.com)

### **Toscana Aeroporti S.p.a.**

Via del Termine, 11 – 50127 Firenze - [www.toscana-aeroporti.com](http://www.toscana-aeroporti.com)

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

P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

## Sommario

RELAZIONE SULLA GESTIONE .....	5
1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI .....	6
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI.....	7
3. CORPORATE GOVERNANCE .....	8
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI .....	9
5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO .....	10
6. HIGHLIGHTS .....	11
7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO .....	12
7.1 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO.....	13
7.1. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei).....	14
7.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci).....	16
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2024 .....	18
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI.....	19
9.1 Conto Economico Consolidato.....	20
9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata.....	24
9.3 Analisi dei flussi finanziari .....	26
9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata.....	27
10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO .....	28
11. LE RISORSE UMANE .....	29
12. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE .....	30
13. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI ...	33
13.1 Parcheggi Peretola S.r.l. ....	33
13.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. ....	33
13.3 Jet Fuel Co. S.r.l. ....	34
13.4 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. ....	35
14. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO .....	35
15. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2024.....	38
16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....	38
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 30.06.2024 .....	40
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2024.....	46

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2024: CONTO ECONOMICO .....	53
NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2024: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA.....	64
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2024.....	84
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO .....	88
RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA KPMG .....	89

**Signori azionisti,**

la Relazione Finanziaria Semestrale consolidata al 30 giugno 2024 (di seguito anche “Relazione Semestrale”), approvata dal Consiglio di Amministrazione del 16 settembre 2024, è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La Relazione Semestrale è composta dalla relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull’andamento della gestione e sull’evoluzione dell’attività nel corso del primo semestre 2024 e dal Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

I criteri di valutazione e di misurazione adottati nella formulazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato incluso nella relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2024 sono quelli stabiliti dagli International Financial Reporting Standard (IFRS) emanati dall’International Accounting Standard Board (IASB) e adottati dalla Commissione Europea secondo la procedura di cui all’art. 16 del Regolamento europeo n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002, con particolare riferimento allo IAS 34 relativo ai bilanci intermedi. Tali principi contabili sono i medesimi utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo “Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2024” delle Note Illustrative.

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

I dati contabili al 30 giugno 2024 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. (di seguito Jet Fuel) e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC) consolidate con il metodo integrale.

L’attività di revisione contabile limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 è effettuata dalla società KPMG S.p.a..

**RELAZIONE SULLA GESTIONE**

## 1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI  
Roberto NALDI  
Stefano BOTTAI  
Mariano Andres MOBILIA SANTI  
Veronica BERTI<sup>1</sup>  
Saverio PANERAI  
Ana Cristina SCHIRINIAN  
Giorgio DE LORENZI  
Antonella MANSI  
Patrizia Alma PACINI  
Mirko ROMOLI FENU  
Sabina NUTI<sup>2</sup>  
Luigi SALVADORI  
Maria Serena VAVOLO<sup>3</sup>  
Andrea BARBUTI<sup>4</sup>

### Carica ricoperta

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

### Collegio Sindacale

Alberto RIBOLLA  
Silvia BRESCIANI  
Roberto GIACINTI  
Leonardo COMUCCI  
Lara LUPI

### Carica ricoperta

Presidente  
Sindaco effettivo  
Sindaco effettivo  
Sindaco effettivo  
Sindaco effettivo

### Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI<sup>5</sup>

### Organismo di Vigilanza

Edoardo MARRONI  
Claudio PEDRAZZANI  
Nico ILLIBERI

### Carica ricoperta

Presidente  
Componente  
Componente

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

---

<sup>1</sup> In carica dal 29 aprile 2024.

<sup>2</sup> In carica dal 29 aprile 2024.

<sup>3</sup> In carica dal 29 aprile 2024.

<sup>4</sup> In carica dal 29 aprile 2024.

<sup>5</sup> Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

Marco GIALLETTI<sup>1</sup>

**Società di Revisione**

KPMG S.p.A..

**2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI**

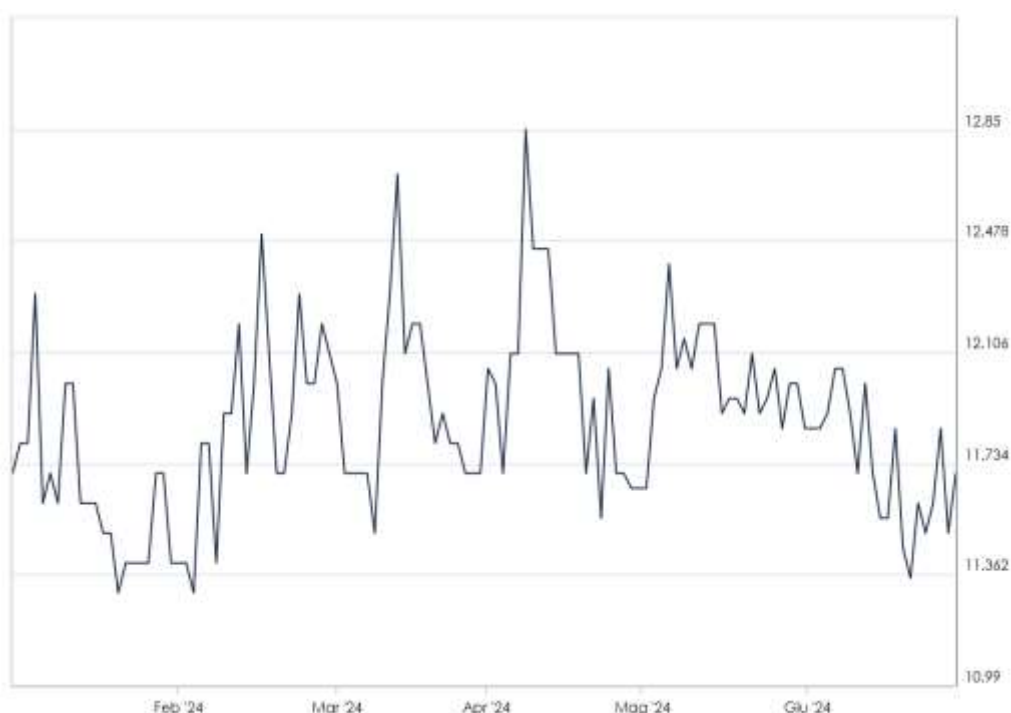
Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN: IT0000214293, ticker Bloomberg: TYA.IM e Reuters: TYA.MI) è quotato presso l'Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.a..

Al 28 giugno 2024 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 11,7 per una corrispondente capitalizzazione pari a circa 218 milioni di Euro.

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

Si riportano di seguito l'andamento del titolo di Toscana Aeroporti nel corso del primo semestre 2024 e il confronto con l'indice FTSE:MIB.

Andamento titolo TYA (1° gennaio 2024 – 28 giugno 2024)



Andamento titolo TYA e indice FTSE MIB (1° gennaio 2024 – 28 giugno 2024)

<sup>1</sup> Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.



### 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 e Sostenibilità” ed il “Comitato Nomine e Remunerazioni”.

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

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

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 2023 è stata pari a Euro 225.836.316<sup>1</sup>.

Alla data di approvazione del presente Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2024, sebbene CAI (Corporacion America Italia S.p.A.) detenga il controllo di diritto della Società Toscana Aeroporti, non esercita attività di direzione e coordinamento sulla stessa ai sensi dell’art. 2497 e seguenti del codice civile. Analoga considerazione vale anche per le società che controllano direttamente o indirettamente CAI. Infatti, né CAI né le società che la controllano direttamente o indirettamente impartiscono a Toscana Aeroporti istruzioni aventi ad oggetto le attività della società anche considerando che, in qualità di società quotata, Toscana Aeroporti opera in completa autonomia gestionale.

In particolare, TA non è soggetta ad alcuna direttiva impartita dalle sue controllanti in merito alla formazione ed al funzionamento del consiglio di amministrazione, predispone in autonomia il proprio piano industriale, ossia i piani strategici, industriali, finanziari ed i budget annuali del gruppo ad essa facente capo, senza eterodirezione da parte delle sue controllanti.

<sup>1</sup> Fonte: Dati estratti dal sistema Market Connect Web (Società Infront).



La Società autodetermina le proprie dimensioni operative e non è soggetta all'autorizzazione delle sue controllanti per compiere acquisizioni, dismissioni, concentrazioni, scissioni e altre operazioni straordinarie.

La Società non è soggetta a direttive del gruppo cui appartiene per la gestione accentrata della tesoreria (cash pooling), dei crediti di firma, del finanziamento alle vendite e del rischio di cambio.

La Società non è altresì soggetta a procedure del Gruppo cui appartiene per (i) la copertura di rischi aziendali assicurabili, (ii) i servizi legali, (iii) i servizi di pianificazione strategica, (iv) i servizi di gestione del personale e (v) i rapporti istituzionali con soggetti pubblici e privati nonché a policy di gruppo (anche mediante la predisposizione di contratti quadro) per l'acquisto di beni o servizi sul mercato, né riporta periodicamente a CAI i dati gestionali delle commesse in corso secondo schemi e modalità prestabiliti.

Toscana Aeroporti, infine, ha adottato procedure coerenti con la normativa applicabile e in linea con la migliore prassi per assicurare la corretta informativa al mercato e contrastare l'informativa selettiva di informazioni privilegiate e non è solita ricevere richieste da parte delle sue controllanti di trasmissione periodica di dati gestionali, ad eccezione di alcuni dati finanziari che sono forniti mensilmente a CAI e al Gruppo CAAP al fine di consentire a quest'ultimo di rispettare gli obblighi di reporting ai sensi della quotazione della capogruppo Corporación América Airports S.A. e gli obblighi di comunicazione associati al bond emesso da CAI.

#### 4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

##### Dati legali della Capogruppo

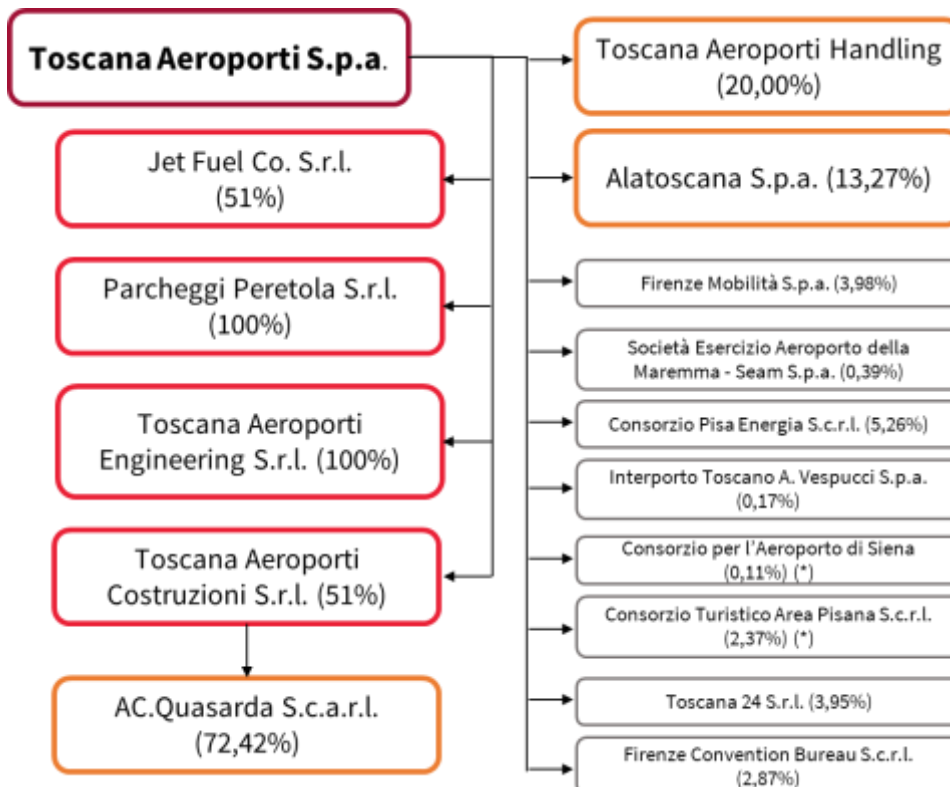
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.A., in breve "TA".

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).

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al **30 giugno 2024**.



- 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 Integrale<sup>1</sup>

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A. Firenze		30.710	107.005	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. Parcheggi Peretola S.r.l. Firenze	Firenze	80	371	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l. Pisa		150	1.277	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	5.933	51,00

## Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto<sup>2</sup>

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.A. Campo	M. di	2.910	2.918	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(2.312)	20,00
AC.Quasarada S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42

## 5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 15 settembre 2024, 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.

<sup>1</sup> Dati al 30 giugno 2024.

<sup>2</sup> Per tali società sono stati utilizzati i dati al 31 dicembre 2023 in quanto alla data di pubblicazione del presente bilancio non sono disponibili dati più aggiornati.



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

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

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

#### Patti parasociali

Alla data del presente Bilancio TA ha in essere un patto parasociale con i soci industriali di Jet Fuel (Air BP Italia Spa e Refuelling Srl). In particolare, si segnala che Toscana Aeroporti detiene in Jet Fuel il 33,33% dei diritti amministrativi e patrimoniali ed il 51% dei diritti di voto.

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

## 6. HIGHLIGHTS

<p><b>Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2024</b></p>	<p><b>Ricavi</b> pari a 53.610 migliaia di euro, in aumento di 2.960 migliaia di euro (+5,8%) rispetto a 50.650 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p><b>Ricavi operativi</b> pari a 49.261 migliaia di euro, in aumento di 7.309 migliaia di euro (+17,4%) rispetto ai 41.952 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p><b>M.O.L.</b> positivo per 17.127 migliaia di euro, in crescita di 4.317 migliaia di euro rispetto a 12.810 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p><b>Risultato Operativo</b> positivo per 10.600 migliaia di euro, in incremento di 4.281 migliaia di euro rispetto al Risultato Operativo di 6.319 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p><b>Risultato ante imposte</b> per 8.269 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte per 3.045 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p><b>Risultato netto di periodo del Gruppo</b> pari a un utile di 5.625 migliaia di euro contro un risultato netto di periodo di Gruppo di 1.573 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p><b>Indebitamento Finanziario Netto</b> pari a 73.224 migliaia di euro al 30 giugno 2024, rispetto a 79.623 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (-8%) ed a 88.365 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p>
---	--

	<p><b>Indebitamento Finanziario Netto Adjusted</b> (ossia non inclusivo di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d'uso) pari a 67.929 migliaia di euro al 30 giugno 2024, rispetto a 74.323 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e a 82.039 migliaia di euro al 30 giugno 2023.</p>
<p><b>Investimenti al 30 giugno 2024</b></p>	<p>Al 30 giugno 2024 sono stati effettuati investimenti per complessivi <b>3.280 migliaia di euro</b>, di cui 2.468 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per il progetto del nuovo Terminal di Firenze (957 migliaia di euro), per l'aggiornamento del Master Plan di Firenze (486 migliaia di euro), per lavori di riconfigurazione di parte dei piazzali di Firenze (280 migliaia di euro), l'incremento di banchi partenze presso lo scalo di Firenze (59 migliaia di euro), AVL (57 migliaia di euro) e lavori di adeguamento alla normativa antincendio (50 migliaia di euro).</p> <p>Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel primo semestre 2024 per 812 migliaia di euro si segnalano i nuovi mezzi ambulift (304 migliaia di euro), l'aggiornamento dell'infrastruttura Oracle (231 migliaia di euro), i moduli box per sale meeting presso lo scalo fiorentino (91 migliaia di euro) e l'adeguamento della aree di parcheggio dedicate alle bisarche (46 migliaia di euro).</p>
<p><b>Il traffico</b></p>	<p>Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nei primi sei mesi del 2024 oltre <b>4,1 milioni di passeggeri</b>, registrando rispetto al medesimo periodo 2023 una crescita del +14,2% nella componente passeggeri, del +11,3% nel tonnellaggio ed una crescita del +9,1% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una riduzione del -5,6%.</p>
<p><b>Evoluzione della gestione</b></p>	<p>Nei primi otto mesi del 2024 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 6,1 milioni di passeggeri in crescita del +11,4% rispetto allo stesso periodo del 2023 (+9,9% rispetto ai livelli pre-pandemia 2019).</p> <p>Per il 2024 si prevede un livello di traffico decisamente superiore ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, anche se accompagnata dalle tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri.</p> <p>Nel 2024 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché alla realizzazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa.</p>

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

L'economia mondiale ha continuato a migliorare nel primo semestre dell'anno spinta principalmente dai settori dei servizi e dalla manifattura, nel periodo inoltre si assiste ad un rallentamento dell'inflazione. Secondo l'OCSE la crescita economica del 2024 si dovrebbe attestare sul 3,1% con la presenza di rischi al ribasso legati principalmente alle tensioni internazionali, in particolare quelli del Medio Oriente, che possono incidere negativamente sull'attività economica globale, sul commercio e sul rialzo dell'inflazione.

Nell'area euro l'attività economica è cresciuta dello 0,3% nel primo trimestre del 2024 con i principali contributi da parte dei settori dei servizi e delle costruzioni e una flessione da parte della manifattura. A livello dei singoli Paesi la crescita del PIL del primo trimestre dall'anno è stata marcata in Spagna (+0,8%), seguita dalla crescita dello 0,3% in Italia e dello 0,2% in Francia e Germania. Secondo le ultime proiezioni diramate dagli esperti dell'Eurosistema il PIL dell'area euro è stato rivisto al rialzo per effetto di un andamento

economico maggiormente favorevole con una prospettiva di crescita dello 0,9% nel 2024. Si registra nel periodo la riduzione di 25 punti base dei tassi di riferimento da parte del Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea che ha comunque ribadito il mantenimento dei tassi su un livello sufficientemente restrittivo fino al raggiungimento dell'obiettivo di un'inflazione adeguata.

Il Prodotto Interno Lordo (PIL) dell'Italia nel secondo trimestre dell'anno è cresciuto dello 0,2% sul trimestre precedente e dello 0,9% nei confronti del secondo trimestre del 2023 sostenuta principalmente dalla crescita dei servizi, con in particolare il settore turistico, mentre risultano in flessione le attività legate alle costruzioni e alla produzione manifatturiera.

ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 500 aeroporti in 55 Paesi, ha comunicato il traffico passeggeri europeo registrato nel primo semestre del 2024 con crescita del +9% sull'analogo periodo del 2023 e del +0,4% sul 2019 confermando la piena ripresa del settore aeroportuale dalla pandemia da covid-19. I movimenti aerei in Europa sono aumentati del +6,4% sul 2023 ma risultano in flessione del 5,3% rispetto ai livelli pre-covid del 2019. Per il settore cargo europeo si registra una crescita sia sul 2023 (+9,6%) che sull'analogo periodo pre-covid del 2019 (+6,2%).

Secondo i dati diramati da Assaeroporti, il traffico negli aeroporti italiani nei primi sette mesi del 2024 è in aumento del +11,9% sul 2023 raggiungendo i 123,9 milioni di passeggeri. In crescita nel periodo sia i movimenti aerei (+9,1%) che il settore cargo degli aeroporti italiani (+18,1%).

## 7.1 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Nel corso dei primi sei mesi del 2024 il traffico passeggeri di Toscana Aeroporti ha trasportato oltre 4,1 milioni di passeggeri registrando una crescita del +14,2% (pari a +513.131 passeggeri) rispetto all'anno 2023.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del primo semestre 2024 mensilizzato e il confronto con il 2023 e 2019 (periodo pre-Covid).

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2024								
Scalo	Mese	2024	2023	2019	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23	VAR. 2024/19	VAR.% 2024/19
TA	gen	460.339	423.914	460.725	36.425	8,6%	-386	-0,1%
TA	feb	443.253	386.605	430.132	56.648	14,7%	13.121	3,1%
TA	mar	576.604	488.713	532.312	87.891	18,0%	44.292	8,3%
TA	apr	810.638	723.997	737.981	86.641	12,0%	72.657	9,8%
TA	mag	890.619	769.849	785.782	120.770	15,7%	104.837	13,3%
TA	giu	952.897	828.141	841.983	124.756	15,1%	110.914	13,2%
<b>TA</b>	<b>Totale</b>	<b>4.134.350</b>	<b>3.621.219</b>	<b>3.788.915</b>	<b>513.131</b>	<b>14,2%</b>	<b>345.435</b>	<b>9,1%</b>

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel corso del primo semestre 2024 un totale di oltre 4,1 milioni di passeggeri, record storico di traffico, registrando una crescita del +14,2% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +11,5% rispetto al medesimo periodo 2023, ed ha decisamente superato il traffico pre-covid 2019.

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari all'84,5% con una crescita di 1,1 punti percentuali rispetto al medesimo periodo 2023 (83,4%). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'83,01%.

Il traffico merci e posta registra nel primo semestre 2024 un calo complessivo del -5,6% (-246 tonnellate) rispetto al 2023 anche a causa della situazione economica e geopolitica mondiale attuale che ha comportato un raffreddamento nella domanda.

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 30 Giugno 2024 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il medesimo periodo 2023.

## TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI

	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>4.122.074</b>	<b>3.609.509</b>	<b>512.565</b>	<b>14,2%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	838.893	800.313	38.580	4,8%
Internazionali (Linea + Charter)	3.283.181	2.809.196	473.985	16,9%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>12.276</b>	<b>11.710</b>	<b>566</b>	<b>4,8%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>4.134.350</b>	<b>3.621.219</b>	<b>513.131</b>	<b>14,2%</b>
	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>31.290</b>	<b>28.128</b>	<b>3.162</b>	<b>11,2%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	5.928	5.708	220	3,9%
Internazionali (Linea + Charter)	24.854	21.907	2.947	13,5%
Cargo	508	513	-5	-1,0%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>6.932</b>	<b>6.914</b>	<b>18</b>	<b>0,3%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>38.222</b>	<b>35.042</b>	<b>3.180</b>	<b>9,1%</b>
	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>2.073.171</b>	<b>1.857.267</b>	<b>215.904</b>	<b>11,6%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	402.603	380.664	21.939	5,8%
Internazionali (Linea + Charter)	1.612.586	1.417.270	195.316	13,8%
Cargo	57.982	59.333	-1.351	-2,3%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>101.096</b>	<b>96.848</b>	<b>4.248</b>	<b>4,4%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>2.174.267</b>	<b>1.954.115</b>	<b>220.152</b>	<b>11,3%</b>
	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Merce via aerea (Kg)	6.226.942	6.569.904	-342.962	-5,2%
Merce via superficie (Kg)	107.131	164.231	-57.100	-34,8%
Posta (Kg)	25.136	1.261	23.875	1893,3%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>6.359.209</b>	<b>6.735.396</b>	<b>-376.187</b>	<b>-5,6%</b>
	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO<sup>1</sup></b>	<b>4.197.942</b>	<b>3.688.573</b>	<b>509.369</b>	<b>13,8%</b>

Il sistema aeroportuale italiano registra nel primo semestre 2024 una crescita del +12,1% sul 2023.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del primo semestre 2024 con relativo confronto sul 2023, suddiviso nelle sue diverse componenti:

## TRAFFICO AEROPORTO DI PISA

	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>2.473.914</b>	<b>2.258.518</b>	<b>215.396</b>	<b>9,5%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	599.726	640.011	-40.285	-6,3%
Internazionali (Linea + Charter)	1.874.188	1.618.507	255.681	15,8%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>5.382</b>	<b>4.843</b>	<b>539</b>	<b>11,1%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.479.296</b>	<b>2.263.361</b>	<b>215.935</b>	<b>9,5%</b>
	Progr. al 30.06.24	Progr. al 30.06.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>16.021</b>	<b>15.070</b>	<b>951</b>	<b>6,3%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	3.668	4.034	-366	-9,1%

<sup>1</sup> Una Unità di Traffico equivale ad un passeggero o a 100 kg di merce.

Internazionali (Linea + Charter)	11.845	10.523	1.322	12,6%
Cargo	508	513	-5	-1,0%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>2.893</b>	<b>2.531</b>	<b>362</b>	<b>14,3%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>18.914</b>	<b>17.601</b>	<b>1.313</b>	<b>7,5%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>1.167.931</b>	<b>1.097.795</b>	<b>70.136</b>	<b>6,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	256.978	282.203	-25.225	-8,9%
Internazionali (Linea + Charter)	852.971	756.259	96.712	12,8%
Cargo	57.982	59.333	-1.351	-2,3%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>47.017</b>	<b>42.271</b>	<b>4.746</b>	<b>11,2%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>1.214.948</b>	<b>1.140.066</b>	<b>74.882</b>	<b>6,57%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
Merce via aerea (Kg)	6.216.965	6.559.426	-342.461	-5,2%
Merce via superficie (Kg)	82.910	92.210	-9.300	-10,1%
Posta (Kg)	25.011	1.064	23.947	2250,7%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>6.324.886</b>	<b>6.652.700</b>	<b>-327.814</b>	<b>-4,9%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>2.542.545</b>	<b>2.329.888</b>	<b>212.657</b>	<b>9,1%</b>

Nel corso del primo semestre 2024 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 2,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +9,5% rispetto al medesimo periodo 2023 (con una variazione di +215 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del 6,6%. Nel semestre l'aeroporto ha raggiunto il suo massimo storico, in aumento dell'1,2% rispetto al 2019, periodo pre – covid.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'86,7% in crescita di 0,9 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2023 (85,8% il valore consuntivato).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2024 mensilizzato dell'aeroporto di Pisa ed il confronto con il 2023.

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2024					
Scalo	Mese	2024	2023	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
PSA	gen	265.539	276.751	-11.212	-4,1%
PSA	feb	251.064	241.211	9.853	4,1%
PSA	mar	338.523	301.867	36.656	12,1%
PSA	apr	491.738	457.135	34.603	7,6%
PSA	mag	536.787	479.065	57.722	12,0%
PSA	giu	595.645	507.332	88.313	17,4%
<b>PSA</b>	<b>Totale</b>	<b>2.479.296</b>	<b>2.263.361</b>	<b>215.935</b>	<b>9,5%</b>

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel primo semestre 2024.

- **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato nel periodo gennaio-marzo, 32 destinazioni. Nel semestre sono salite a 57 le destinazioni operate con la ripresa dei collegamenti stagionali. Si ricordano le nuove operazioni per Kaunas, Zagabria e Oslo Torp che si aggiungono alle nuove destinazioni di Porto e Tirana già avviate dal vettore dalla stagione invernale 2023.
- **Easyjet:** il vettore inglese ha operato su 7 destinazioni nella stagione invernale (Parigi Orly, Londra Gatwick, Manchester, Bristol, Berlino e le nuove destinazioni Parigi Charles de Gaulle e Porto). Con la stagione estiva sono salite a 10 le rotte servite con la ripresa dei collegamenti stagionali, Amsterdam e Londra Luton, e l'apertura dal 26 giugno del nuovo volo da/per Barcellona El Prat.
- **Wizzair:** il vettore ungherese continua ad operare i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni (2 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino a 4 nella stagione estiva) e Tirana (fino a 2 voli giornalieri).

- **Air Dolomiti:** il vettore ha ripreso le operazioni su Francoforte a partire da marzo, operando un volo giornaliero. I voli sono saliti a 2 con l'inizio della stagione estiva.
- **Air Arabia Maroc:** la compagnia marocchina opera il collegamento settimanale da/per Casablanca con incremento a 2 voli settimanali nell'alta stagione estiva (giugno-settembre).
- **British Airways:** il vettore inglese ha operato nel periodo gennaio-marzo un massimo di 3 frequenze settimanali verso Londra Heathrow per salire a due voli giornalieri con la partenza della stagione estiva.
- **Transavia:** il vettore, che collega lo scalo con Amsterdam, ha operato fino a 3 frequenze settimanali nel periodo gennaio-marzo. Con l'avvio della stagione estiva il vettore procede ad un incremento fino ad un massimo di 9 voli settimanali.
- **Eurowings:** è ripartito con l'inizio della stagione estiva il collegamento stagionale per Colonia Bonn (3 frequenze settimanali).
- **FlyDubai:** la low cost degli Emirati Arabi Uniti prosegue il collegamento annuale trisettimanale verso Dubai.
- **AeroItalia:** il vettore ha ripreso il collegamento bisettimanale per Comiso con la partenza della stagione estiva.
- **Aer Lingus:** ha ripreso da maggio il collegamento trisettimanale, stagionale, per Dublino.
- **Air Baltic:** ha ripreso da fine maggio il collegamento bisettimanale per Riga.
- **Jet2.com:** la low cost inglese ha ripreso i collegamenti stagionali per Manchester (3 frequenze settimanali), Leeds e Birmingham (entrambe 1 volo settimanale).
- **Norwegian Air Shuttle:** con la stagione estiva riprende i collegamenti Copenaghen (4 frequenze settimanali), Oslo e Stoccolma Arlanda (fino a 3 frequenze settimanali) ed Helsinki (2 frequenze settimanali).
- **S.A.S:** il vettore svedese riprende i collegamenti per Copenaghen (una frequenza fino ad un massimo di 3) e in altissima stagione verso Oslo (fino ad un massimo di 2).
- **Volotea:** dal 19 aprile la low cost spagnola ha ripreso il collegamento bisettimanale con Nantes e da giugno torna operativo il collegamento trisettimanale con Olbia.

#### Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso primo semestre 2024 sono stati 25 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea diretti. L'Italia è il primo mercato con poco meno di 600 mila passeggeri e rappresenta il 24,3% del totale passeggeri, seguono Regno Unito, Spagna ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano circa il 60% del traffico di linea totale.

#### Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo, con oltre 6.000 tonnellate generate prevalentemente dal traffico courier cargo, subisce il raffreddamento della domanda a causa della situazione geopolitica e macroeconomica attuale, e registra un lieve calo del -4,9% (pari a -327 tonnellate di merci e posta) rispetto al 2023.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del primo semestre 2024 con relativo confronto sul 2023, suddiviso nelle sue diverse componenti.

<b>TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE</b>				
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>1.648.160</b>	<b>1.350.991</b>	<b>297.169</b>	<b>22,0%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	239.167	160.302	78.865	49,2%
Internazionali (Linea + Charter)	1.408.993	1.190.689	218.304	18,3%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>6.894</b>	<b>6.867</b>	<b>27</b>	<b>0,4%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>1.655.054</b>	<b>1.357.858</b>	<b>297.196</b>	<b>21,9%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>15.269</b>	<b>13.058</b>	<b>2.211</b>	<b>16,9%</b>



Nazionali (Linea + Charter)	2.260	1.674	586	35,0%
Internazionali (Linea + Charter)	13.009	11.384	1.625	14,3%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>4.039</b>	<b>4.383</b>	<b>-344</b>	<b>-7,8%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>19.308</b>	<b>17.441</b>	<b>1.867</b>	<b>10,7%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>905.240</b>	<b>759.472</b>	<b>145.768</b>	<b>19,2%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	145.625	98.461	47.164	47,9%
Internazionali (Linea + Charter)	759.615	661.011	98.604	14,9%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>54.079</b>	<b>54.577</b>	<b>-498</b>	<b>-0,9%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>959.319</b>	<b>814.049</b>	<b>145.270</b>	<b>17,85%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
Merce via aerea (Kg)	9.977	10.478	-501	-4,8%
Merce via superficie (Kg)	24.222	72.021	-47.800	-66,4%
Posta (Kg)	125	197	-72	-36,5%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>34.324</b>	<b>82.696</b>	<b>-48.373</b>	<b>-58,5%</b>
	<b>Progr. al 30.06.24</b>	<b>Progr. al 30.06.23</b>	<b>VAR. 2024/23</b>	<b>VAR.% 2024/23</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>1.655.397</b>	<b>1.358.685</b>	<b>296.712</b>	<b>21,8%</b>

Nel corso del primo semestre 2024 sono transitati dall'aeroporto di Firenze oltre 1,6 milioni di passeggeri, record storico di traffico dello scalo, registrando una crescita del +21,9% rispetto al medesimo periodo 2023 (+297.196 passeggeri) con una crescita dei movimenti voli passeggeri commerciali del +16,9%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'81,4% in crescita di 1,6 punti % rispetto al 2023 (79,8% il valore 2023).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico del primo semestre 2024 mensilizzato dell'aeroporto di Firenze ed il confronto con il 2023.

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 2024					
Scalo	Mese	2024	2023	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
FLR	gen	194.800	147.163	47.637	32,4%
FLR	feb	192.189	145.394	46.795	32,2%
FLR	mar	238.081	186.846	51.235	27,4%
FLR	apr	318.900	266.862	52.038	19,5%
FLR	mag	353.832	290.784	63.048	21,7%
FLR	giu	357.252	320.809	36.443	11,4%
<b>FLR</b>	<b>Totale</b>	<b>1.655.054</b>	<b>1.357.858</b>	<b>297.196</b>	<b>21,9%</b>

Di seguito i vettori destinazioni operanti sul Vespucci nel corso del primo semestre 2024.

- **KLM:** il vettore olandese ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam nel periodo gennaio-marzo. I collegamenti sono saliti a 5 con l'avvio della stagione estiva incrementando così di un volo giornaliero rispetto alla precedente stagione estiva.
- **Air France:** il vettore francese ha operato fino ad un massimo di 32 frequenze settimanali (circa 4 voli giornalieri) nel periodo gennaio-marzo. Con la stagione estiva i voli giornalieri sono saliti a 6
- **Air Dolomiti:** il vettore ha operato su Monaco e Francoforte fino a un massimo di 18-19 frequenze settimanali nel periodo gennaio-marzo. Nella stagione estiva i voli giornalieri sono saliti fino ad un massimo di 4 voli giornalieri.
- **ITA Airways:** il vettore italiano opera 4 voli giornalieri annuali verso Roma Fiumicino.
- **Binter Canarias:** il vettore delle canarie opera il collegamento verso Gran Canaria – Las Palmas (1 volo settimanale).
- **Swiss Airlines:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento per Zurigo, fino ad un massimo 3 voli giornalieri, saliti a quattro con la stagione estiva.

- **Iberia:** il vettore iberico opera annualmente 3 frequenze settimanali da/per Madrid, destinazione servita dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling.
- **Luxair:** con l'avvio della stagione estiva il vettore ha riattivato il collegamento stagionale trisettimanale per Lussemburgo.
- **British Airways:** il vettore inglese ha ripreso con la stagione estiva il collegamento stagionale diretto giornaliero per Londra Heathrow con A320neo. Ha inoltre operato, attraverso la controllata BA CityFlyer il collegamento verso Londra City, con 12-13 voli settimanali nella stagione invernale saliti a 16 con la stagione estiva. Sempre nella stagione estiva, e sempre tramite BA CityFlyer, oltre che a ripristinare il volo verso Edimburgo, ha anche aperto un nuovo collegamento per Londra Stansted.
- **TAP:** il vettore ha operato nel periodo gennaio-marzo il collegamento diretto verso Lisbona con 7 frequenze settimanali. Con l'avvio della stagione estiva il vettore ha incrementato i voli fino a 10 frequenze settimanali.
- **Vueling Airlines:** il vettore spagnolo ha operato con continuità nel gennaio-marzo su 7 destinazioni (Amsterdam, Barcellona, Bilbao, Catania, Londra Gatwick, Madrid, e Parigi Orly), salendo ad 8 nella stagione estiva con la ripresa del collegamento per Palermo.
- **Austrian Airlines:** il vettore, che ha operato verso Vienna solo alcuni voli nel periodo gennaio-febbraio, ha ripreso su marzo ad operare con regolarità 4 voli settimanali ed a partire dalla stagione estiva 2 voli giornalieri.
- **SAS:** il vettore svedese con l'inizio della stagione estiva ha incrementato il collegamento stagionale per Copenaghen operando fino a un volo giornaliero, e da maggio, in anticipo rispetto al 2023 ha iniziato ad operare i collegamenti per Stoccolma e Oslo (fino ad un massimo di 2 frequenze settimanali). I voli sono operati con A320neo.
- **Aegean Airlines:** il vettore greco, dopo aver operato alcuni voli nel periodo gennaio-febbraio, ha ripreso con regolarità a marzo il collegamento bisettimanale verso Atene.
- **Volotea:** la compagnia iberica ha proseguito i collegamenti invernali su 9 destinazioni (Bilbao, Bordeaux, Bari, Cagliari, Catania, Amburgo, Nantes, Palermo e Tolosa), con una riduzione nel periodo gennaio-marzo per riprendere con regolarità con l'inizio della stagione estiva insieme alla riattivazione delle rotte stagionali (Olbia, Lione, Marsiglia). Con l'avvio della stagione estiva ha aperto il nuovo collegamento per Praga, salgono così a 13 i collegamenti operati sullo scalo.
- **Brussels Airlines:** torna operativo con la stagione estiva il collegamento giornaliero verso Bruxelles Zaventem
- **Eurowings:** nuovo collegamento stagionale trisettimanale per Dusseldorf per la low cost tedesca che torna ad operare sullo scalo Vespucci con Airbus 319.
- **Wideroe:** riprendono i collegamenti in altissima stagione estiva verso Bergen e Oslo Torp.

#### Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel primo semestre 2024 sono stati 17 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea diretti.

Il mercato internazionale rappresenta l'85,5% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 14,5%. Francia, Spagna, Italia, e Germania sono i primi quattro mercati e rappresentano circa il 63% del traffico di linea totale.

## **8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2024**

Con atto notarile del 12 febbraio 2024 Toscana Aeroporti ha ceduto la partecipazione in Firenze Parcheggio S.p.A. (8,16%) a Parcheggio Italia Spa per un valore di 3,2 milioni di euro.

In data 29 aprile 2024 l'Assemblea degli Azionisti di Toscana Aeroporti, sulla base delle liste presentate, ha eletto il nuovo Consiglio di Amministrazione, composto da quindici membri che rimarranno in carica per il triennio 2024-2026, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2026.

In data 30 aprile 2024 si è riunito il nuovo Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. per deliberare sull'attribuzione delle cariche sociali, il conferimento delle deleghe di gestione e dei poteri, e l'istituzione dei comitati endoconsiliari.

In data 1° maggio 2024 è stata depositata la sentenza del Tribunale di Milano relativa al contenzioso NIT, favorevole a TA. Il Tribunale ha rigettato le domande di NIT e ha condannato la stessa NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori. Il Tribunale ha condannato altresì NIT al pagamento delle spese legali.

In data 23 maggio 2024 Toscana Aeroporti ha sottoscritto un contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.. Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa e a coprire le esigenze di capitale circolante a sostegno dell'ordinario svolgimento delle attività della Società. Il contratto di finanziamento, con scadenza prevista al 30 giugno 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse; ii) Capex, anch'essa suddivisa in due separate tranches per massimi Euro 60 milioni, destinata al finanziamento del piano degli investimenti dello scalo aeroportuale di Pisa; iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.. A tal riguardo in data 27 giugno 2024 TA ha ricevuto l'importo di 89,2 milioni di euro utilizzati per il rimborso di tutti gli altri indebitamenti finanziari presenti alla data.

## 9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo e della Capogruppo e di analizzarne la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati utilizzati alcuni indicatori alternativi di performance, non previsti dagli IFRS ma ritenuti di utilità per i lettori del bilancio. Tali indicatori sono determinati 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).

Tali grandezze sono presentate al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione del Gruppo e della Capogruppo e non devono essere considerate alternative a quelle previste dagli IFRS. Inoltre il criterio di determinazione degli indicatori alternativi di performance applicato potrebbe differire da quello adottato da altre società, e pertanto i saldi ottenuti potrebbero non essere comparabili con quelli determinati da questi ultimi.

Di seguito la definizione degli indicatori alternativi di performance utilizzati nel presente documento:

- *Ricavi operativi*: sono rappresentati dai *Ricavi totali* al netto degli *Altri ricavi* e dei *Ricavi per servizi di costruzione*;
- *Risultato operativo*, o *Earnings Before Interests and Taxes (EBIT)*: è rappresentato dalla differenza tra la somma dei *Ricavi* e degli *Altri Proventi* e la somma dei *Costi (Materiali di consumo, Costi del personale, Costi per servizi, Oneri diversi di gestione, Canoni aeroportuali)*, degli *Ammortamenti e svalutazioni*, dell'*Accantonamento fondo rischi e ripristini* e delle *svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti*;
- *Margine Operativo Lordo (MOL)*, o *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)*: è rappresentato dal Risultato operativo al lordo degli *Ammortamenti e svalutazioni*, dell'*Accantonamento fondo rischi e ripristini* e delle *svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti*;

- *Risultato della gestione finanziaria*: è rappresentato dalla somma di *Proventi finanziari* e dell'*Utile da partecipazioni*, al netto degli *Oneri finanziari*;
- *Profit Before Taxes (PBT)*: coincide con l'*Utile prima delle Imposte*;
- *Risultato da attività di funzionamento*: è rappresentato dall'*Utile di esercizio*, al lordo del *Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione*;
- *Capitale Circolante Netto (CCN)*: è rappresentato dalla differenza tra le *Attività correnti* al netto delle *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e le *Passività correnti* al netto degli *Scoperti bancari e dei finanziamenti a breve* (inclusi nelle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, come evidenziato alle note 7.20 del bilancio consolidato e 7.19 del bilancio d'esercizio);
- *Attività immobilizzate*: coincidono con le *Attività non correnti*;
- *Capitale Investito Netto*: è rappresentato dalla somma delle *Attività non correnti* e del *CCN*, al netto delle *Passività non correnti*, da cui sono escluse le *Passività finanziarie scadenti entro un anno* e le *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*;
- *Indebitamento Finanziario Netto*, o *Posizione Finanziaria Netta (PFN)*, o *Debt*: è rappresentato dalla somma delle *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e delle *Altre attività finanziarie correnti*, al netto delle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*, delle *Passività finanziarie scadenti oltre un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno*, e della quota di *Altri debiti esigibili entro l'anno* e degli *Altri debiti esigibili oltre l'anno* relativi all'acquisto della partecipazione in TAC, evidenziati rispettivamente alle note 7.22 e 7.27 del bilancio consolidato e 7.21 e 7.26 del bilancio d'esercizio;
- *Indebitamento Finanziario Netto "Adjusted"*, o *Posizione Finanziaria Netta (PFN) "Adjusted"*: è rappresentato dalla *PFN* al lordo delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno*, e della quota di *Altri debiti esigibili entro l'anno* e degli *Altri debiti esigibili oltre l'anno* relativi all'acquisto della partecipazione in TAC, già menzionati al paragrafo precedente;
- *Rapporto Debt/Equity "Adjusted"*: rappresenta il rapporto tra la *PFN Adjusted* e l'*Equity*, ossia il *Patrimonio Netto totale* (del Gruppo e di Terzi).

## 9.1 Conto Economico Consolidato

Nei primi sei mesi del 2024 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato oltre **4,1 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **+14,2%** nella componente passeggeri, del +9,1% nella componente movimenti, del +11,3% nella componente tonnellaggio e del -5,6% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze dei primi sei mesi 2023.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del primo semestre 2024 comparati con quelli dell'analogo periodo del 2023. Come evidenziato sopra, le variazioni dei dati economici sono state influenzate positivamente dall'impatto del traffico consuntivato nel primo semestre dal sistema aeroportuale toscano.

**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>RICAVI</b>				
<b>Ricavi operativi</b>				
Ricavi aviation	36.680	32.207	4.473	13,9%
Ricavi non aviation	19.408	16.271	3.138	19,3%
Oneri Sviluppo network	(6.828)	(6.526)	(302)	4,6%
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>49.261</b>	<b>41.952</b>	<b>7.309</b>	<b>17,4%</b>
Altri ricavi	2.048	3.721	(1.673)	-45,0%
Ricavi per servizi di costruzione	2.302	4.977	(2.675)	-53,7%
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>53.610</b>	<b>50.650</b>	<b>2.960</b>	<b>5,8%</b>
<b>ALTRI PROVENTI (B)</b>	<b>213</b>	<b>406</b>	<b>(193)</b>	<b>-47,6%</b>
<b>COSTI</b>				
Materiali di consumo	571	716	(146)	-20,3%
Costi del personale	12.840	12.421	419	3,4%
Costi per servizi	18.744	21.101	(2.356)	-11,2%
Oneri diversi di gestione	903	922	(19)	-2,0%
Canoni aeroportuali	3.638	3.087	551	17,9%
<b>TOTALE COSTI (C)</b>	<b>36.696</b>	<b>38.246</b>	<b>(1.550)</b>	<b>-4,1%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)</b>	<b>17.127</b>	<b>12.810</b>	<b>4.317</b>	<b>33,7%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	4.965	4.928	37	0,8%
Acc. f.do rischi e ripristini	1.552	1.479	73	5,0%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	10	85	(74)	-87,9%
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>10.600</b>	<b>6.319</b>	<b>4.281</b>	<b>67,8%</b>
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>				
Proventi finanziari	857	6	852	15297,5%
Oneri finanziari	(3.360)	(3.292)	(67)	2,0%
Utile (perdita) da partecipazioni	171	13	159	n.s.
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(2.331)</b>	<b>(3.274)</b>	<b>943</b>	<b>-28,8%</b>
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>8.269</b>	<b>3.045</b>	<b>5.224</b>	<b>171,6%</b>
Imposte di periodo	(2.805)	(1.172)	(1.633)	139,4%
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>5.464</b>	<b>1.873</b>	<b>3.591</b>	<b>191,7%</b>
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	161	(300)	461	-153,6%
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>	<b>5.625</b>	<b>1.573</b>	<b>4.052</b>	<b>257,7%</b>

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

**RICAVI**

I ricavi totali consolidati, in aumento del 5,6%, sono passati da 50,7 milioni di euro del primo semestre 2023 a 53,6 milioni di euro del primo semestre 2024. Tale variazione (+3 milioni di euro) è il risultato dell'incremento dei ricavi operativi di +7,3 milioni di euro (+17,4%) parzialmente attenuata dalla diminuzione degli altri ricavi per (1,7) milioni di euro (-45%) e per (2,7) milioni di euro (-53,7%) dei ricavi per servizi di costruzione.

Questi ultimi sono stati rilevati a fronte dei costi esterni ed interni sostenuti per la costruzione e l'ampliamento dei beni in concessione oltre che per le attività di progettazione, coordinamento e controllo degli stessi, svolta nel periodo in esame.

**RICAVI OPERATIVI**

I ricavi operativi consolidati del primo semestre 2024 ammontano a 49,3 milioni di euro, in aumento del 17,4% rispetto all'analogo periodo del 2023 quando erano pari a circa 42 milioni di euro.

#### Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del primo semestre 2024 ammontano a 36,7 milioni di euro, in aumento del 13,9% rispetto all'analogo periodo 2023, quando erano pari a 32,2 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali ha registrato un incremento del +14% conseguenza dell'incremento di traffico gestito nel semestre (+13,8% in termini di Unità di traffico).

#### Ricavi "Non Aviation"

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

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

Al 30 giugno 2024 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 61,3% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 38,7%. Nel primo semestre 2023 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 63,9% ed al 36,1%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2024 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 19,4 milioni di euro, in incremento del +19,3% rispetto al primo semestre 2023 quando erano pari a 16,3 milioni di euro.

Tale incremento, pari a 3.138 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame.

In particolare, hanno registrato gli incrementi più significativi nel semestre in esame i parcheggi (+1.046 migliaia di euro, +33,4%), autonoleggi (547 migliaia di euro, +16,7%), *food* (+549 migliaia di euro, +26,2%), *sale vip* (+339 migliaia di euro, +19,9%) e *retail* (+251 migliaia di euro, +9,2%).

#### Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2024 ammontano a 6.828 migliaia di euro in aumento di 302 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2023 quando erano pari a 6.526 migliaia di euro (+4,6%).

Si segnala che tale voce accoglie gli oneri di periodo legati ai contratti di incentivazione del traffico. L'ammontare degli oneri del primo semestre 2024 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 973 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

### **ALTRI RICAVI**

Il dato progressivo al 30 giugno 2024 degli "Altri ricavi" è pari a 2.048 migliaia di euro, in calo rispetto al primo semestre 2023 quando erano pari a 3.721 migliaia di euro. La differenza di (1.673) migliaia di euro (-45%) deriva sostanzialmente dalle minori attività di progettazione e fabbricazione relative ad un contratto sottoscritto dalla controllata TAC con ANAS e gestito dalla società consortile A.C.Quasarda (-1.382 migliaia di euro) e dal minor recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (-201 migliaia di euro).

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

Nel primo semestre 2024 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 2,3 milioni di euro, in calo rispetto al dato del primo semestre 2023 di 2.675 migliaia di euro (-53,7%) per effetto dei minori investimenti del Gruppo durante il periodo in esame.

### **ALTRI PROVENTI**

Il dato progressivo al 30 giugno 2024 degli "Altri proventi" è pari a 213 migliaia di euro, in deciso calo rispetto al medesimo periodo 2023 di 193 migliaia di euro quando erano pari a 406 migliaia di euro. Questa differenza deriva sostanzialmente da minori Contributi pubblici (-232 migliaia di euro) e minori indennizzi (-113 migliaia

di euro) ricevuti nel semestre attuale rispetto all'analogo del 2023 parzialmente compensato dall'adeguamento al 30 giugno 2024 del valore di subentro delle concessioni aeroportuali (174 migliaia di euro).

## COSTI

Nel primo semestre 2024 i costi totali ammontano a 36,7 milioni di euro, in calo del 4,1% rispetto all'analogo periodo 2023, quando erano pari a 38,2 milioni di euro.

I "Materiali di consumo" del primo semestre 2024 in esame sono pari a 571 migliaia di euro in calo di (146) migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2023 (-20,3%) principalmente per i minori consumi di materie prime (-169 migliaia di euro) consuntivate dalla controllata TAC per effetto di minori commesse di lavori del semestre oggetto di analisi.

Il "Costo del personale" del Gruppo nel primo semestre 2024 è pari a 12,8 milioni di euro, in incremento di 419 migliaia di euro rispetto al dato del primo semestre 2023 quando era pari a 12,4 milioni di euro (+3,4%). Una maggior presenza del personale (+10,1 FTE pari al +2,8%), collegata anche alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+14,2% dei passeggeri), ha determinato il suddetto incremento del costo del lavoro. Il costo del primo semestre 2024 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all'analogo periodo 2023.

I "Costi per servizi" del primo semestre 2024 sono pari a 18,7 milioni di euro, in calo dell'11,2% rispetto all'analogo periodo 2023 quando erano pari a 21,1 milioni di euro (-2.356 migliaia di euro). Il decremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ai minori costi per utenze (-473 migliaia di euro) e per servizi di costruzione (-2.744 migliaia di euro) parzialmente compensati dai maggiori costi legati al maggior traffico gestito nel periodo, fra cui servizi operativi (+280 migliaia di euro), comunicazione (+171 migliaia di euro), prestazioni professionali (+181 migliaia di euro) e servizi di manutenzione (+438 migliaia di euro).

Nel primo semestre 2024 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 903 migliaia di euro, in calo di 19 migliaia di euro (-2%) rispetto all'analogo periodo del 2023. Tale variazione è riconducibile a maggiori spese per associazioni (+42 migliaia di euro) e rappresentanza (+66 migliaia di euro) compensato da minori spese per imposte e tasse (-58 migliaia di euro), spese varie amministrative (-43 migliaia di euro) e costi straordinari (-28 migliaia di euro).

I "Canoni aeroportuali" del primo semestre 2024 ammontano a 3.638 migliaia di euro, in aumento del 17,9% rispetto all'analogo periodo 2023. La variazione è principalmente dovuta al maggior traffico consuntivato nel semestre in esame (+14,2% di passeggeri).

## RISULTATI DI PERIODO

L'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del primo semestre 2024 è positivo per **17,1 milioni di euro** registrando un incremento di **4,3 milioni di euro** rispetto al primo semestre 2023 quando era pari a 12,8 milioni di euro. Sulla marginalità ha inciso, tra l'altro, l'incremento di traffico riscontrato nel semestre in esame rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Gli "ammortamenti e accantonamenti", pari a 6,5 milioni di euro nel primo semestre 2024, registrano una sostanziale conferma rispetto all'analogo periodo 2023 (+0,6%). Ciò è conseguente principalmente ai maggiori accantonamenti al Fondo di ripristino per 1.231 migliaia di euro ed ammortamenti (+37 migliaia di euro) parzialmente compensati da minori costi per fondi rischi (-1.157 migliaia di euro) e svalutazione di crediti commerciali (-74 migliaia di euro).

L'**EBIT** (Risultato Operativo) del primo semestre 2024 si attesta su un valore pari a **10.600 migliaia di euro** registrando un miglioramento di circa 4,3 milioni di euro sul primo semestre 2023 quando era pari a 6,3 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 3.274 migliaia di euro del primo semestre 2023 ad un valore negativo di 2.331 migliaia di euro del primo semestre 2024. La variazione positiva di 943 migliaia di euro è principalmente dovuta a maggiori proventi finanziari (+852 migliaia di euro) derivanti da interessi

moratori ricevuti a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale<sup>1</sup> parzialmente compensato da maggiori interessi attuariali (+134 migliaia di euro) conseguenza della dinamica dei tassi mercato e dai finanziamenti a tasso variabile.

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del primo semestre 2024 è pari a **8,3 milioni di euro** facendo registrare un miglioramento di 5,2 milioni di euro rispetto al risultato dell' analogo periodo 2023 quando era pari a circa 3 milioni di euro.

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

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il primo semestre 2024 si chiude con un **Risultato netto di periodo di Gruppo pari a 5.625 migliaia di euro**, in miglioramento di circa 4,1 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2023 quando era pari a 1.573 migliaia di euro.

## 9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 30 giugno 2024 ed al 31 dicembre 2023.

ATTIVO	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Attività immateriali	195.911	196.956	(1.045)
Immobili, impianti e macchinari	23.544	23.839	(295)
Diritti d'uso	3.603	3.633	(31)
Partecipazioni in altre imprese	140	3.340	(3.200)
Partecipazioni in imprese collegate	744	572	171
Altre attività finanziarie	3.721	5.518	(1.797)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	351	805	(454)
Attività fiscali differite	5.930	7.480	(1.550)
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>233.943</b>	<b>242.144</b>	<b>(8.200)</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Attività derivanti da contratti	117	1.347	(1.230)
Crediti commerciali	27.633	22.430	5.203
Attività fiscali per imposte correnti	25	25	(0)
Altri crediti tributari	750	1.909	(1.158)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	6.727	9.471	(2.744)
Altre attività finanziarie correnti	398	393	6
Cassa e mezzi equivalenti	19.442	26.143	(6.701)
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>55.092</b>	<b>61.716</b>	<b>(6.624)</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>289.035</b>	<b>303.860</b>	<b>(14.825)</b>

La variazione del totale attivo registra un calo di 14,8 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2023.

<sup>1</sup> In data 1° maggio 2024 è stata depositata la sentenza del Tribunale di Milano relativa al contenzioso NIT, favorevole a TA. Il Tribunale ha rigettato le domande di NIT e ha condannato la stessa NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori. Il Tribunale ha condannato altresì NIT al pagamento delle spese legali.



Nelle attività non correnti, in calo di 9,2 milioni, si evidenzia la vendita della partecipazione in Firenze Parcheggio (-3,2 milioni di euro), la positiva sentenza sul contenzioso del NIT (- 3 milioni di euro<sup>1</sup>) che ha diminuito le altre attività finanziarie, il calo delle imposte differite (-1,6 milioni di euro) e gli ammortamenti di periodo superiori agli investimenti (-1,3 milioni di euro).

Nella variazione nelle attività correnti, in calo di 5,6 milioni, si evidenzia la riduzione di disponibilità liquide<sup>2</sup> (-6,7 milioni di euro), rimanenze (-1,2 milioni di euro), crediti tributari (-1,2 milioni di euro) ed altri crediti correnti (-1,7 milioni di euro parzialmente attenuata dall'incremento dei crediti commerciali (+5,2 milioni di euro), per effetto dell'incremento di fatturato legato al traffico consuntivato nel periodo in esame.

<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>111.747</b>	<b>106.500</b>	<b>5.247</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Fondi rischi e oneri	1.803	1.800	2
Fondi di ripristino e sostituzione	20.015	19.334	682
Fondi benefici ai dipendenti	2.096	2.193	(97)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	87.679	43.525	44.154
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.231	3.266	(35)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.295	1.226	70
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>116.119</b>	<b>71.343</b>	<b>44.776</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	90	57.333	(57.243)
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	587	571	16
Passività fiscali per imposte correnti	3.825	2.544	1.281
Altri debiti tributari	6.316	8.813	(2.497)
Debiti Commerciali	28.421	35.595	(7.174)
Debiti verso Istituti previdenziali	1.345	1.563	(217)
Altri debiti esigibili entro l'anno	12.633	11.025	1.608
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	2.461	3.434	(973)
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	5.491	5.139	352
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>61.168</b>	<b>126.016</b>	<b>(64.848)</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>177.288</b>	<b>197.360</b>	<b>(20.072)</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>289.035</b>	<b>303.860</b>	<b>(14.825)</b>

Il Patrimonio netto registra un incremento di 5,2 milioni di euro per effetto principale del risultato di periodo del Gruppo (+5,6 milioni di euro).

Tra le Passività a medio lungo termine si segnala l'incremento delle voci relative alle passività finanziarie per 44,2 milioni di euro derivate dal nuovo contratto di finanziamento<sup>3</sup> stipulato anche allo scopo di estinguere le passività finanziarie correnti alla data della sua erogazione<sup>4</sup>.

Tra le passività correnti (-64,8 milioni di euro) si segnala in particolare il calo delle passività finanziarie a breve (-57,2 milioni di euro) derivante dalla stipula del nuovo contratto di finanziamento a lungo termine ed il calo dei debiti commerciali (-7,2 milioni di euro).

<sup>1</sup> Con conseguente incasso della caparra confirmatoria pari a 3 milioni di euro,

<sup>2</sup> Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo sul Rendiconto finanziario.

<sup>3</sup> Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo sui Fatti di rilievo avvenuti nei primi sei mesi del 2024.

<sup>4</sup> 27 giugno 2024.

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

### 9.3 Analisi dei flussi finanziari

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2024		
<i>migliaia di euro</i>	H1 2024	H1 2023
<b>ATTIVITA' OPERATIVA</b>		
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>5.464</b>	<b>1.873</b>
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	4.965	4.884
- Svalutazioni di asset	0	44
- Utile / perdita da partecipazioni	(171)	(13)
- Variazione fondo rischi e oneri	(971)	2
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(40)	(65)
- Variazione netta del fondo di ripristino	523	1.067
- Altre variazioni non monetarie	559	29
- Oneri finanziari diritti d'uso	61	60
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	2.441	3.227
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	1.524	212
- Imposte di competenza del periodo	1.281	960
- (Incremento)/decremento nelle rimanenze	1.230	177
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(4.749)	(4.088)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	2.879	(176)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(7.175)	(5.637)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(1.050)	4.282
<b>Flusso di cassa delle attività operative</b>	<b>6.772</b>	<b>6.840</b>
- Oneri finanziari pagati	(2.932)	(2.396)
- Imposte sul reddito pagate	0	(1.080)
<b>Flusso di cassa netto generato dalle attività operative</b>	<b>3.840</b>	<b>3.364</b>
<b>ATTIVITA' D' INVESTIMENTO</b>		
- Investimenti in attività materiali	(812)	(454)
- Investimenti in attività immateriali	(3.202)	(5.037)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(6)	(1)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	3.200	0
- Altri movimenti	3.851	0
<b>Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento</b>	<b>3.031</b>	<b>(5.471)</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
- Dividendi corrisposti	(300)	(300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	130.895	39.000
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(141.776)	(55.566)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(394)	(364)
<b>Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento</b>	<b>(13.572)</b>	<b>(17.229)</b>
<b>Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti</b>	<b>(6.701)</b>	<b>(19.337)</b>
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	26.143	55.772
<b>Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo</b>	<b>19.442</b>	<b>36.435</b>

Al 30 giugno 2024 le disponibilità liquide risultano pari a 19,4 milioni di euro e registrano un calo di 17 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 30 giugno 2023 quando era pari a 36,4 milioni di euro.

Rispetto al 31 dicembre 2023 la disponibilità monetaria si riduce di 6,7 milioni di euro per le variazioni sopra evidenziate.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2024, si evidenziano in particolare:

- investimenti per circa (3,3) milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la vendita della partecipazione azionaria di Firenze Parcheggio per 3,3 milioni di euro;
- il rimborso dell’acconto e degli interessi riconosciuti a seguito della sentenza positiva del contenzioso legale con NIT per circa 3,9 milioni di euro (rilevato all’interno dei flussi di cassa per attività di investimento alla voce “altri movimenti”);
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per (10,3) milioni di euro.

Il flusso di cassa derivante dagli investimenti in attività immateriali è superiore per circa 730 migliaia di euro rispetto agli investimenti del periodo riportati al paragrafo 10 della presente Relazione in quanto questi ultimi sono iscritti al fair value.

#### 9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta di seguito l’Indebitamento Finanziario Netto Consolidato (di seguito anche “Posizione Finanziaria Netta Consolidata”) al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006 (aggregata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati nel 2021).

<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO</b>				
<i>migliaia di euro</i>	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Var. Ass.</b>	<b>30.06.2023</b>
A. Disponibilità liquide	19.442	26.143	(6.701)	36.435
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	398	393	6	297
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>19.840</b>	<b>26.535</b>	<b>(6.695)</b>	<b>36.732</b>
E. Debito finanziario corrente	90	34.318	(34.228)	40.229
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.587	24.586	- 22.999	24.701
<b>G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)</b>	<b>1.677</b>	<b>58.904</b>	<b>- 57.227</b>	<b>64.930</b>
<b>H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)</b>	<b>(18.163)</b>	<b>32.369</b>	<b>(50.532)</b>	<b>28.198</b>
I. Debito finanziario non corrente	87.679	43.525	44.154	55.426
J. Strumenti di debito	-	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	3.708	3.730	(21)	4.741
<b>L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)</b>	<b>91.387</b>	<b>47.254</b>	<b>44.133</b>	<b>60.167</b>
<b>M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)</b>	<b>73.224</b>	<b>79.623</b>	<b>(6.399)</b>	<b>88.365</b>

Al 30 giugno 2024, i debiti finanziari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a zero 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 (1.587 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d’uso (587 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all’acquisto della partecipazione in TAC (1 milione di euro).

A questi si aggiungono i Debiti finanziari non correnti per un importo di circa 87,7 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente del nuovo finanziamento in essere finalizzato a sostenere il piano di investimenti dell’aeroporto di Pisa e rafforzare la struttura finanziaria prevista nel piano industriale del Gruppo. La voce “Debiti commerciali e altri debiti non correnti” include la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d’uso (3,2 milioni di euro) e degli altri debiti relativi all’acquisto della partecipazione in TAC (0,5 milioni di euro).

Al 30 giugno 2024 la liquidità del Gruppo è pari a 19,8 milioni di euro.

L'**Indebitamento Finanziario Netto Consolidato**, pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2024, risulta pari a **73,2 milioni di euro**, in decremento di 6,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023. Si ricorda che l'indebitamento finanziario netto consolidato al 30 giugno 2023 era pari a 88,4 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 30 giugno 2024 il nuovo **rapporto "Debt/Equity"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,66** (0,75 al 31 dicembre 2023 e 0,86 al 30 giugno 2023).

Si riporta inoltre di seguito la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto Adjusted (di seguito anche "**Posizione Finanziaria Netta Adjusted**") che, rispetto alla Posizione Finanziaria Netta ed al Debt/Equity, non includono nella PFN gli altri debiti per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e le passività finanziarie per diritti d'uso.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO ADJUSTED				
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2024	31.12.2023	Var. Ass.	30.06.2023
<b>Totale indebitamento finanziario netto</b>	<b>73.224</b>	<b>79.623</b>	<b>(6.399)</b>	<b>88.365</b>
(Passività per pagamenti differiti per acquisizioni societarie)	(1.477)	(1.464)	(14)	(2.441)
(Passività per pagamenti a società di leasing)	(3.818)	(3.837)	19	(3.884)
<b>Totale indebitamento finanziario netto adjusted</b>	<b>67.929</b>	<b>74.323</b>	<b>(6.394)</b>	<b>82.039</b>

La **Posizione Finanziaria Consolidata "Adjusted"**, pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2024, risulta pari a **67,9 milioni di euro**, in calo di 6,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

Di conseguenza, al 30 giugno 2024, il **rapporto "Debt/Equity Adjusted"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,61** (0,7 al 31 dicembre 2023 e 0,8 al 30 giugno 2023). Anche tale indicatore è calcolato escludendo dai debiti finanziari gli altri debiti per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e le passività finanziarie per diritti d'uso.

## 10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2025 ammontano a **circa 3,3 milioni di euro**, di cui 2,5 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 812 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
<b>Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 30.06.24</b>					<b>3.280</b>
<b>A) Immobilizzazioni Immateriali</b>					<b>2.468</b>
- software					<b>129</b>
SVILUPPO E INTEGRAZIONI SU ERP SAP	PSA/FLR	73			
SVILUPPO PIATTAFORMA CLOUD GARE/ALBO FORNITORI	PSA/FLR	38			
ALTRI MINORI	PSA/FLR	18			
- diritti di concessione					<b>146</b>
INFRASTRUTTURE DI VOLO - AVL	FLR	57			
SPOGLIATOI AD USO PERSONALE PULIZIE	FLR	35			
ADEGUAMENTO BHS E NASTRI BAGAGLI	PSA/FLR	19			
OPERE PROPEDEUTICHE AMPLIAMENTO TERMINAL PISA	PSA	11			
ALTRI MINORI	PSA/FLR	25			
- immob. in corso					<b>2.156</b>
PROGETTO TERMINAL FIRENZE	FLR	957			
AGGIORNAMENTO MASTERPLAN FLR E STUDI	FLR	486			
LAVORI DI RICONFIGURAZIONE PIAZZALI 100-200-300	FLR	280			
INCREMENTO BANCHI PARTENZE	FLR	59			
LAVORI ADEGUAMENTO NORMATIVA ANTINCENDIO	FLR	50			
ALTRI MINORI	PSA/FLR	324			
- software in corso					<b>37</b>
<b>B) Immobilizzazioni Materiali</b>					<b>812</b>
- impianti e macchinari					<b>463</b>
MEZZI AMBULIFT	PSA/FLR	304			
MODULI BOX PER SALE MEETING	FLR	91			
ALTRI MINORI	PSA/FLR	69			
- immob. in corso					<b>231</b>
AGGIORNAMENTO INFRASTRUTTURA ORACLE	PSA/FLR	231			
- altri beni					<b>72</b>
MACCHINE ELETTRONICHE (HW)	PSA/FLR	11			
ARREDI	PSA/FLR	49			
MEZZI	PSA/FLR	12			
-terreni e fabbricati					<b>46</b>
ADEGUAMENTO AREE PARCHEGGIO BISARCHE PSA	PSA	46			

Fra le immobilizzazioni immateriali consuntivate nel primo semestre 2024 per 2.468 migliaia di euro si segnala il progetto del nuovo Terminal di Firenze (957 migliaia di euro), l'aggiornamento del Master Plan di Firenze (486 migliaia di euro), i lavori di riconfigurazione di parte dei piazzali di Firenze (280 migliaia di euro), l'incremento di banchi partenze presso lo scalo di Firenze (59 migliaia di euro), AVL (57 migliaia di euro) e lavori di adeguamento alla normativa antincendio (50 migliaia di euro).

Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel primo semestre 2024 per 812 migliaia di euro si segnalano i nuovi mezzi ambulift (304 migliaia di euro), l'aggiornamento dell'infrastruttura Oracle (231 migliaia di euro), i moduli box per sale meeting presso lo scalo fiorentino (91 migliaia di euro) e l'adeguamento delle aree di parcheggio dedicate alle bisarche (46 migliaia di euro).

## 11. LE RISORSE UMANE

Nel primo semestre 2024 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 368,6 FTE, registrando un incremento in termini assoluti di 10,1 FTE (+2,8%), rispetto allo stesso periodo del 2023. Tale variazione risente principalmente dell'andamento del traffico gestito dai due aeroporti.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 333,3 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 6,3 EFT (+1,9%), rispetto al 2023.

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, si è attestato a 13,2 FTE (+8,8%).

La controllata TAE ha decrementato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 8,8 FTE (-9,7%). 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 13,2 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 3,7 FTE rispetto al medesimo periodo del 2023.

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

tabella FTE dipendenti	I° Sem. 2024	I° Sem. 2023	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	333,3	327,1	6,3	1,9%
Jet Fuel	13,2	12,2	1,1	8,8%
TAE	8,8	9,8	-0,9	-9,7%
TAC	13,2	9,5	3,7	38,5%
<b>Gruppo</b>	<b>368,6</b>	<b>358,5</b>	<b>10,1</b>	<b>2,8%</b>

*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 primo semestre 2024 è pari a 12,8 milioni di euro, in incremento di 419 migliaia di euro rispetto al dato del primo semestre 2023 quando era pari a 12,4 milioni di euro (+3,4%). Una maggior presenza del personale (+10,1 FTE pari al +2,8%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+14,2% dei passeggeri) e l'assunzione di nuovi dipendenti e dirigenti specializzati, hanno determinato il suddetto incremento del costo del lavoro.

Il costo del primo semestre 2024 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all'analogo periodo 2023.

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

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2024 verso le società controllanti, collegate e correlate, sono relativi a cessioni di beni o prestazioni di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo. Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati. Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6664293, sono presentate nelle note illustrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024.

Alla data del 30 giugno 2024 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate e sottoposte a controllo congiunto**:

### - 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. La Società, da sempre controllata al 100% da TA, in data 30 dicembre 2022 ha modificato assetto proprietario essendo stato ceduto il pacchetto di maggioranza delle azioni (80%). L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, TA avrà titolo di ricevere un prezzo ulteriore a titolo di *earn-out*.

Alla data del 30 giugno 2024 TAH ha in essere, in continuità con i precedenti esercizi, subconcessioni di aree per un valore di circa 116 migliaia di euro, parcheggi per circa 29 migliaia di euro, recupero di utenze per circa 63 migliaia di euro e servizi di scalo per circa 105 migliaia di euro. TAH ha fornito servizi di handling a TA per un valore complessivo pari a circa 784 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 2023); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 30 giugno 2024 ha in essere service per attività di staff per un valore di circa 11 migliaia di euro.

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

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

Al 30 giugno 2024 il Gruppo TA ha rilevato negli Altri ricavi Servizi di progettazione e fabbricazione per 2.379 migliaia di euro e fra i Costi operativi Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi da A.C.Quasarda pari a 2.259 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 2,5 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 30 giugno 2024:

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

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

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale. Inoltre, per effetto della partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale, le società possono conferire, ai sensi dell'art. 96 del D.p.r. 917/86, l'eccedenza di interessi passivi resasi indeducibile in capo ad una di esse affinché, fino a concorrenza dell'eccedenza di Reddito Operativo Lordo (i.e. ROL) prodotto nello stesso periodo d'imposta da altri soggetti partecipanti al consolidato, possa essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo.

Al 30 giugno 2024 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 655 migliaia di euro, compensato con i crediti verso la medesima relativi alle remunerazioni per il ROL ceduto negli anni passati. Per effetto del consolidato fiscale Corporacion America Italia S.p.A. riconosce a TA un provento pari a circa 50 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 30 giugno 2024 sono stati consuntivati fra i Costi per servizi 152 migliaia di euro per i servizi di progettazione relativi al nuovo Terminal di Firenze.

#### - **Cedicator S.A.**

La società in questione è correlata a TA in quanto appartiene al Gruppo Corporacion America e si occupa dell'implementazione del nuovo sistema gestionale Sap 4/Hana a tutte le società del Gruppo.

Al 30 giugno 2024 TA ha in essere un accordo con la società correlata del valore di 400 migliaia di euro di cui non ne sono stati consuntivati servizi di competenza nel periodo in esame.

#### **- Pitti Immagine Srl**

Società in cui il consigliere di TA Mansi ricopre il ruolo di Vice Presidente.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato circa 13 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'acquisto di uno spazio espositivo presso lo scalo fiorentino.

#### **- Sol Spa**

Società in cui il consigliere di TA Mansi ricopre il ruolo di Consigliere.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato circa 6 migliaia di euro nei costi per servizi per il noleggio di bombole di ossigeno legate al servizio di pronto soccorso aeroportuale.

#### **- Firenze Fiera Spa**

Società in cui il sindaco di TA Giacinti ricopre il ruolo di sindaco supplente.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato 2 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'acquisto di uno spazio espositivo presso lo scalo fiorentino.

#### **- Servizi alla strada Spa**

Società in cui il sindaco di TA Giacinti ricopre il ruolo di sindaco.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato 480 euro nei costi per servizi per l'acquisto di permessi ZTL.

#### **- Unione Industriale Pisa**

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo di Vice Presidente.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato 40 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annua.

#### **- Industria Servizi Srl**

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo del Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato circa 55 migliaia di euro nei costi per servizi per il servizio annuale di tenuta buste paghe.

#### **- Talento all'opera Onlus**

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo di Vice Presidente.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato 5 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annuale.

#### **- Industria Servizi Formazione Srl**

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo di Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato circa 3 migliaia di euro nei costi per servizi per l'acquisto di corsi di formazione del personale.

#### **- Firenze Mobilità Spa**

Società in cui il sindaco di TA Bresciani ricopre il ruolo di Presidente del collegio sindacale.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato 116 migliaia di euro nei costi per servizi per i canoni di affitto delle aree presso lo scalo fiorentino (Palagio degli Spini) dedicate alle società di noleggio rent a car.

#### **- Alha Airlines Handling Agents Spa**



Società in cui il sindaco di TA Bresciani ricopre il ruolo di sindaco supplente.

Al 30 giugno 2024 TA ha consuntivato circa 2 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'affitto di spazi aeroportuali.

Si precisa, infine, che nei primi sei mesi del 2024 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate e che le operazioni con parti correlate sono a normali condizioni di mercato.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.A. non possiede né ha acquistato o alienato nel corso dei primi sei mesi del 2024 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 11.384 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

## **13. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI**

### **13.1 Parcheggio Peretola S.r.l.**

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

I valori economici del primo semestre 2024 rilevano un valore della produzione pari a 1.458 migliaia di euro (1.109 migliaia di euro al 30 giugno 2023), in incremento di 350 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2023 principalmente riconducibili al maggior numero di passeggeri transitati nel primo semestre 2024 dall'Aeroporto di Firenze (+21,9% in termini di passeggeri) e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 141 migliaia di euro (138 migliaia di euro al 30 giugno 2023). In particolare, servizi esterni per la gestione dei parcheggi (59 migliaia di euro), prestazioni professionali per 17 migliaia di euro (fra cui service amministrativo della capogruppo per 13 migliaia di euro); imposte locali (29 migliaia di euro), assicurazioni per 23 migliaia di euro ed utenze per 6 migliaia di euro.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del primo semestre 2024 è pari a 1.317 migliaia di euro, in incremento di 347 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2023 (+36%).

Al 30 giugno 2024 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 1.402 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per circa 3.183 migliaia di euro).

### **13.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.**

Toscana Aeroporti Engineering (nel seguito TAE) è controllata al 100% da Toscana Aeroporti con la «mission» di fornire a Toscana Aeroporti i servizi di *engineering* necessari per l'attuazione del programma di sviluppo dei due scali aeroportuali di Firenze e Pisa.

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

1. distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 30 giugno 2024 sono pari a 9);
2. personale interno (al 30 giugno 2024 è pari a 8 dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2023, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del primo semestre 2024 hanno riguardato principalmente l'ampliamento terminal passeggeri di Pisa e le relative opere propedeutiche, la progettazione del nuovo Terminal di Firenze e la revisione progettuale, con approfondimenti tecnici delle singole opere, del Master Plan di Firenze, comprensivi degli studi specialistici afferenti al procedimento VIA-VAS in corso. Relativamente alle attuali infrastrutture, TAE ha dato il proprio supporto tecnico nella predisposizione dei due Piano di Utilizzo dell'Aerostazione, nonché nelle analisi e nelle progettazioni afferenti alle tematiche antincendio dei due esistenti terminal.

TAE nell'ambito delle sue attività ha curato gli studi preliminari e specifici per le opere del Master Plan 2035 dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze e gli studi/progettazioni dell'adeguamento delle aree interne di entrambi i Terminal nell'ambito della redazione dei PUA 23-24 di Firenze e Pisa.

TAE ha proseguito con le attività di Direzione Lavori del cantiere per la realizzazione del primo stralcio funzionale delle opere propedeutiche all'ampliamento ed adeguamento del terminal passeggeri dell'Aeroporto di Pisa.

Si ricorda che TAE ha effettuato fino ad oggi gran parte delle progettazioni relative ai maggiori interventi previsti per la implementazione del Master Plan dello scalo fiorentino come approvato da ENAC.

Al 30 giugno 2024 la società ha 8 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2024, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

I ricavi del primo trimestre 2024, pari a 1.329 migliaia di euro, rappresentano la competenza dei primi sei mesi dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del primo semestre 2024 sono pari a 1.684 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 351 migliaia di euro, prestazioni professionali (72 migliaia di euro), servizi di manutenzione IT (24 migliaia di euro), i costi esterni per studi e progettazioni pari a 828 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 295 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a (355) migliaia di euro (-6 migliaia di euro al 30 giugno 2023) ed il risultato netto di periodo è pari ad una perdita di (271) migliaia di euro (-14 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

Al 30 giugno 2024 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 1.113 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 371 migliaia di euro).

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

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

Nel corso del primo semestre 2024 sono transitati nel deposito 49.189 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +10% rispetto ai 44.899 metri cubi del primo semestre 2023. La società ha effettuato servizi di into-plane per 49.189 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +10% rispetto ai 44.899 metri cubi del primo semestre 2023.

Al 30 giugno 2024, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel primo semestre 2024 di 280 migliaia di euro (256 migliaia di euro al 30 giugno 2023), service staff per 10 migliaia di euro, locali ed utenze per 12 migliaia di euro.

I ricavi principali del primo semestre 2024 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 698 migliaia di euro (636 migliaia di euro al 30 giugno 2023) il servizio di stoccaggio carburante e per 621 migliaia di euro il servizio di into-plane (564 migliaia di euro al 31 giugno 2023).

I costi totali del primo semestre 2024 sono pari a 1.060 migliaia di euro (1.058 migliaia al 30 giugno 2023). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (514 migliaia di euro), canone di sub-concessione

aeroportuale (280 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (60 migliaia di euro), prestazioni professionali (71 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (42 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2024 è positivo per 473 migliaia di euro (348 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

Al 30 giugno 2024 la Società non ha Indebitamento bancario, disponibilità liquide e attività finanziarie correnti per 731 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 1.277 migliaia di euro).

### **13.4 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.**

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.a. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2019) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

I ricavi principali del primo semestre 2024 riguardano per 1.845 migliaia di euro l'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo (4.825 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

I costi totali del primo semestre 2024 sono pari a 2.467 migliaia di euro (4.355 migliaia di euro al 30 giugno 2023). I costi principali sono rappresentati dai materiali di consumo per 99 migliaia di euro; il costo del personale per 461 migliaia di euro ed i costi per servizi per 1.898 migliaia di euro. Fra questi ultimi si segnala, in particolare, lavorazioni c/terzi per 1.365 migliaia di euro (fra cui 945 migliaia di euro per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolti dalla partecipata A.C. Quasarda), personale distaccato per 136 migliaia di euro, prestazioni professionali per 71 migliaia di euro e manutenzioni IT per 74.

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2024 è negativo per 622 migliaia di euro (470 migliaia di euro al 30 giugno 2023) ed un risultato di periodo negativo di 1.293 migliaia di euro (-179 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

Al 30 giugno 2024 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per 701 migliaia di euro, disponibilità liquide per 416 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 5.933 migliaia di euro.

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

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

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

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 stanno possono ancora condizionare la ripresa del traffico aereo. In particolare, qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, anche alla luce dei conflitti tra Ucraina e Russia e fra Israele e Palestina, non si può escludere che tale contesto comporti il permanere di impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo. Tali conflitti, inoltre, combinati 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.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al paragrafo "Rischio liquidità" all'interno 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 risvolti 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 CO<sub>2</sub> (con l'obiettivo di ottenere l'accreditamento all'ACA - Airport Carbon Accreditation Program) e la 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 in un orizzonte temporale di lungo termine possano riflettersi 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 ormai entrato sempre più in uso nel post 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.

Con delibera n. 38 del 9 marzo 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, concludendo il procedimento di revisione degli stessi avviato a marzo 2023. Come indicato nella delibera, i nuovi Modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

### **-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, 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 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 dei primi sei mesi del 2024 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato oltre 4,1 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del +14,2% nella componente passeggeri, del +11,3% nella componente movimenti, del +9,1% nella componente tonnellaggio e del -5,6% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze dell'analogo periodo 2023. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,9% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,9% e 6,2%. 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.

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

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

### **15. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2024**

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

**British Airway:** il vettore proseguirà il collegamento per Londra Heathrow anche nel mese di novembre con 3 frequenze settimanali e proseguirà, grazie a BA citiflyer anche il collegamento settimanale per Londra Stansted. Il vettore prevede inoltre incrementi sulla rotta Londa City che opererà fino a 2 voli giornalieri.

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

**Ryanair:** il vettore ha aperto alle vendite il nuovo collegamento verso Reggio Calabria operativo dalla prossima stagione invernale.

**Aegean Airlines:** il vettore greco ha operato nel periodo luglio-agosto una frequenza settimanale verso Atene.

#### Altre novità

In data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento (rif. paragrafo 8. Fatti di rilievo avvenuti nel corso dei primi sei mesi del 2024) per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

In data 25 luglio 2024 l'assemblea dei Soci di TA ha deliberato la distribuzione di un dividendo straordinario di ammontare complessivo di 7.000.000 euro, a valere su parte della "riserva straordinaria", di importo unitario pari a 0,3761 euro.

### **16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE**

Nei primi otto mesi del 2024 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 6,1 milioni di passeggeri in crescita del +11,4% rispetto allo stesso periodo del 2023 (+9,9% rispetto ai livelli pre-pandemia 2019).

Per il 2024 si prevede un livello di traffico decisamente superiore ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, anche se accompagnata dalle tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri.

Nel 2024 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché alla realizzazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

\*\*\*

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

\*\*\*

Per il Consiglio di Amministrazione  
**Il Presidente**  
(Marco Carrai)

**BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL  
30.06.2024**



**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	Note	H1 2024	Di cui Parti Correlate	H1 2023	Di cui Parti Correlate
<b>RICAVI</b>					
<b>Ricavi operativi</b>					
Ricavi aviation	7.1.1	36.680	1	32.207	1
Ricavi non aviation	7.1.2	19.408	162	16.271	143
Oneri Sviluppo network		(6.828)		(6.526)	
Ricavi operativi		49.261	163	41.952	143
Altri ricavi		2.048	1.176	3.721	2.580
Ricavi per servizi di costruzione		2.302		4.977	
<b>TOTALERICAVI (A)</b>	<b>6.1</b>	<b>53.610</b>	<b>1.339</b>	<b>50.650</b>	<b>2.723</b>
<b>ALTRI PROVENTI (B)</b>	<b>6.2</b>	<b>213</b>		<b>406</b>	
<b>COSTI</b>	<b>6.3</b>				
<b>Costi operativi</b>					
Materiali di consumo	6.3.1	571		716	
Costi del personale	6.3.2	12.840		12.421	
Costi per servizi	6.3.3	18.744	2.062	21.101	3.168
Oneri diversi di gestione	6.3.4	903	45	922	45
Canoni aeroportuali	6.3.5	3.638		3.087	
<b>TOTALE COSTI (C)</b>		<b>36.696</b>	<b>2.107</b>	<b>38.246</b>	<b>3.213</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)</b>		<b>17.127</b>	<b>(767)</b>	<b>12.810</b>	<b>(490)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	6.4	4.965		4.928	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	6.5	1.552		1.479	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	6.6	10		85	
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>10.600</b>	<b>(767)</b>	<b>6.319</b>	<b>(490)</b>
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>					
Proventi finanziari	6.7	857		6	
Oneri finanziari	6.8	(3.360)		(3.292)	
Utile (perdita) da partecipazioni	6.9	171		13	
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>(2.331)</b>	<b>0</b>	<b>(3.274)</b>	<b>0</b>
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>8.269</b>	<b>(767)</b>	<b>3.045</b>	<b>(490)</b>
Imposte di esercizio	6.10	(2.805)	(50)	(1.172)	(52)
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>		<b>5.464</b>	<b>(818)</b>	<b>1.873</b>	<b>(542)</b>
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	6.12	161		(300)	
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>		<b>5.625</b>	<b>(818)</b>	<b>1.573</b>	<b>(542)</b>
Utile (perdita) per azione (€) attribuibile agli azionisti della Capogruppo	6.13	0,302		0,084	

**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	Note	H1 2024	H1 2023
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)</b>		<b>5.464</b>	<b>1.873</b>
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale		84	14
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale di attività cedute o destinate alla dismissione	7.16	0	0
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		<i>84</i>	<i>14</i>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)</b>		<b>5.547</b>	<b>1.886</b>
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	7.16	159	(311)
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO</b>		<b>5.706</b>	<b>1.576</b>

<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)</b>			
<b>ATTIVITA'</b>	Note	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Attività immateriali	7.1	195.911	196.956
Immobili, impianti e macchinari	7.2	23.544	23.839
Diritti d'uso	7.3	3.603	3.633
Partecipazioni in altre imprese	7.4	140	3.340
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7.5	744	572
Altre attività finanziarie	7.6	3.721	5.518
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.7	351	805
<i>di cui verso parti correlate</i>		335	671
Attività fiscali differite	7.8	5.930	7.480
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>233.943</b>	<b>242.144</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Attività derivanti da contratti	7.9	117	1.347
Crediti commerciali	7.10	27.633	22.430
<i>di cui verso parti correlate</i>		65	1.917
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	25	25
Altri crediti tributari	7.12	750	1.909
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	6.727	9.471
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	53
Altre attività finanziarie correnti	7.14	398	393
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.15	19.442	26.143
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>55.092</b>	<b>61.716</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>289.035</b>	<b>303.860</b>

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

<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	Note	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>CAPITALE E RISERVE</b>			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		72.313	61.843
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Utili (perdite) portati a nuovo		5.462	3.219
Utile (perdita) di periodo del Gruppo		5.625	12.631
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>110.880</b>	<b>105.174</b>
Patrimonio Netto di Terzi		867	1.326
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	7.16	<b>111.747</b>	<b>106.500</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Fondi rischi e oneri	7.17	1.803	1.800
Fondi di ripristino e sostituzione	7.18	20.015	19.334
Fondi benefici ai dipendenti	7.19	2.096	2.193
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.20	87.679	43.525
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.21	3.231	3.266
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.22	1.295	1.226
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>116.119</b>	<b>71.343</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	7.20	90	57.333
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.21	587	571
Passività fiscali per imposte correnti	7.23	3.825	2.544
<i>di cui verso parti correlate</i>		655	409
Altri debiti tributari	7.24	6.316	8.813
Debiti Commerciali	7.25	28.421	35.595
<i>di cui verso parti correlate</i>		1.816	2.570
Debiti verso Istituti previdenziali	7.26	1.345	1.563
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.27	12.633	11.025
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.17	2.461	3.434
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.18	5.491	5.139
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>61.168</b>	<b>126.016</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>177.288</b>	<b>197.360</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>289.035</b>	<b>303.860</b>

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2024**

<i>migliaia di euro</i>	H1 2024	H1 2023
<b>ATTIVITA' OPERATIVA</b>		
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>5.464</b>	<b>1.873</b>
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	4.965	4.884
- Svalutazioni di asset	0	44
- Utile / perdita da partecipazioni	(171)	(13)
- Variazione fondo rischi e oneri	(971)	2
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(40)	(65)
- Variazione netta del fondo di ripristino	523	1.067
- Altre variazioni non monetarie	559	29
- Oneri finanziari diritti d'uso	61	60
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	2.441	3.227
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	1.524	212
- Imposte di competenza del periodo	1.281	960
- (Incremento)/decremento nelle rimanenze	1.230	177
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(4.749)	(4.088)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	2.879	(176)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(7.175)	(5.637)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(1.050)	4.282
<b>Flusso di cassa delle attività operative</b>	<b>6.772</b>	<b>6.840</b>
- Oneri finanziari pagati	(2.932)	(2.396)
- Imposte sul reddito pagate	0	(1.080)
<b>Flusso di cassa netto generato dalle attività operative</b>	<b>3.840</b>	<b>3.364</b>
<b>ATTIVITA' D' INVESTIMENTO</b>		
- Investimenti in attività materiali	(812)	(454)
- Investimenti in attività immateriali	(3.202)	(5.037)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(6)	(1)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	3.200	0
- Altri movimenti	3.851	0
<b>Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento</b>	<b>3.031</b>	<b>(5.471)</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
- Dividendi corrisposti	(300)	(300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	130.895	39.000
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(141.776)	(55.566)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(394)	(364)
<b>Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento</b>	<b>(13.572)</b>	<b>(17.229)</b>
<b>Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti</b>	<b>(6.701)</b>	<b>(19.337)</b>
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	26.143	55.772
<b>Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo</b>	<b>19.442</b>	<b>36.435</b>

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZAZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE/ STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE/IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
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
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	0	0	0	0	0	0	1.573	1.573	300	1.873
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	0	0	0	0	0	0	3	3	11	14
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA</b>	0	0	0	0	0	0	1.576	1.576	311	1.886
DESTINAZIONE UTILE	0	0	103	1.952	0	0	(2.055)	0	0	0
DIVIDENDI	0	0	0	0	0	0	0	0	(300)	(300)
<b>TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN</b>	0	0	103	1.952	0	0	(2.055)	0	(300)	(300)
PN al 30 giugno 2023	30.710	18.941	5.472	19.846	24.585	-3.229	4.837	101.162	1.181	102.343
<b>PN al 31 dicembre 2023</b>	<b>30.710</b>	<b>18.941</b>	<b>5.472</b>	<b>12.846</b>	<b>24.585</b>	<b>(3.229)</b>	<b>15.850</b>	<b>105.174</b>	<b>1.326</b>	<b>106.500</b>
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	5.625	5.625	161	5.464
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	82	82	2	84
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA</b>	-	-	-	-	-	-	5.706	5.706	159	5.547
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	10.470	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	300	300
ALTRI MOVIMENTI	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0
<b>TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN</b>	-	-	523	9.946	0	-	10.470	0	300	300
PN al 30 giugno 2024	30.710	18.941	5.995	22.792	24.585	(3.229)	11.087	110.880	867	111.747

**NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO  
SEMESTRALE ABBREVIATO 2024**

## PREMESSA

Il Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche “Gruppo” o “Gruppo TA”) è formato dalla capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche la “Capogruppo” o “TA”), società per azioni con sede legale in Firenze, via del Termine n. 11, ed iscritta presso l’Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze, e dalla sue controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l..

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

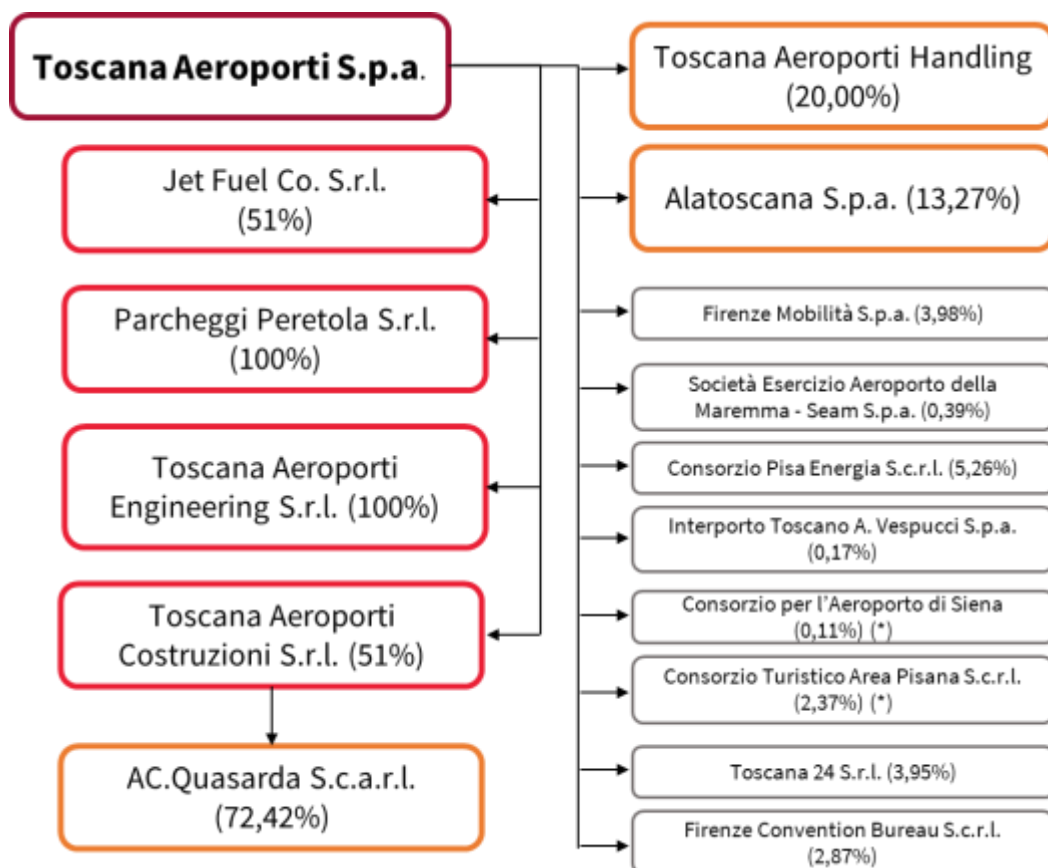
Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA e delle sue controllate.

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

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

## 1. AREA DI CONSOLIDAMENTO

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al **30 giugno 2024**.



**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 Integrale<sup>1</sup>

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A. Firenze		30.710	107.005	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. Firenze	Firenze	80	371	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l. Firenze		50	3.183	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l. Pisa		150	1.277	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	5.933	51,00

## Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto<sup>2</sup>

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.A. Campo	M. di	2.910	2.918	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(2.312)	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42

## 2. STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, redatto in applicazione dello IAS 34 - Bilanci intermedi, sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2024".

Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, predisposto in base agli IFRS.

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

La redazione del bilancio intermedio richiede da parte della direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività iscritti e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di chiusura del periodo. Se nel futuro tali stime e assunzioni, effettuate

<sup>1</sup> Dati al 30 giugno 2024.

<sup>2</sup> Per tali società sono stati utilizzati i dati al 31 dicembre 2023 in quanto alla data di pubblicazione del presente bilancio non sono disponibili dati più aggiornati.



da parte del management, dovessero differire dalle circostanze effettive verrebbero modificate in modo appropriato nell'anno in cui tali circostanze variassero. Per una più ampia descrizione dei processi valutativi più rilevanti per il Gruppo, si rinvia al paragrafo "Uso di stime" del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023. Si segnala inoltre che alcuni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quale la determinazione di eventuali perdite di valore di attività immobilizzate, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

Le imposte sul reddito sono riconosciute sulla base della miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa per l'intero esercizio.

### 3. PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2024.

- **Emendamento allo IAS 1:** *classificazione delle passività in correnti e non correnti. Lo IASB ha pubblicato modifiche nel 2020 e nel 2022 per chiarire i requisiti di classificazione delle passività, incluse quelle soggette a covenants, e le informazioni integrative da fornire in bilancio. Le modifiche sono efficaci dal 1° gennaio 2024 e dovranno essere applicate retrospettivamente. Tale modifica non ha avuto nessun impatto sul Gruppo.*
- **Modifiche all'IFRS 16 Leasing:** *passività per leasing in "Sale and Leaseback". Lo IASB ha emesso emendamenti a settembre 2022 per specificare i parametri per contabilizzare i pagamenti variabili in operazioni di "Sale and Leaseback". Le modifiche introducono un nuovo modello di contabilizzazione e richiederanno al locatore - venditore di rivalutare le transazioni stipulate dal 2019. Sono efficaci dal 1° gennaio 2024 e dovranno essere applicate retrospettivamente. L'applicazione anticipata è consentita. Tale modifica non ha avuto nessun impatto sul Gruppo.*
- **Modifiche allo IAS 7 Rendiconto finanziario e IFRS 7 Strumenti finanziari.** *Modifiche emesse a maggio 2023 per chiarire le caratteristiche degli accordi finanziari con fornitori e richiedere maggiore informativa in bilancio. I dettagli informativi permetteranno di capire gli effetti degli accordi sulle passività, sui flussi finanziari e sull'esposizione al rischio di liquidità. Efficaci dal 1° gennaio 2024, con applicazione anticipata consentita. Tale modifica non ha avuto nessun impatto sul Gruppo.*

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

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

Titolo documento	Pubblicazione IASB Board	Regolamento UE di omologazione (pubblicazione GUUE)	Entrata in vigore
Passività del leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione (Modifiche all'IFRS 16)	15 ago 2023	In corso	1° gen 2025
Vendita o contribuzione di attività tra un investitore e le sue entità collegate o joint venture (Modifiche all'IFRS 10 e allo IAS 28)	N/A	N/A	N/D

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.

#### **4. PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA**

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

##### **1. Rischio di credito**

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 pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

La Capogruppo ha affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata. Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Crediti commerciali e diversi".

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

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

##### **2. Rischio di liquidità**

Alla data del 30 giugno 2024, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per 73,2 milioni di euro (79,6 milioni al 31 dicembre 2023). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 18,2 milioni di euro (-32,4 milioni di euro al 31 dicembre 2023) ed una PFN non corrente negativa pari a 91,4 milioni di euro (47,3 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

L'indebitamento non corrente include principalmente il contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa e a coprire le esigenze di capitale circolante a sostegno dell'ordinario svolgimento delle attività della Società. Il contratto di finanziamento, con scadenza prevista al 30 giugno 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse; ii) Capex, anch'essa suddivisa in due separate tranches per massimi Euro 60 milioni, destinata al finanziamento del piano degli investimenti dello scalo aeroportuale di Pisa; iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l..

Del suddetto finanziamento, alla data del 30 giugno 2024, sono stati erogati circa 89,4 milioni di euro suddivise in tre tranches: i) 82,7 milioni di euro a valere sul Term Loan Facility Tranche A; ii) 50 migliaia di euro sul Term Loan Facility Tranche B; iii) 6,6 milioni di euro su Capex Facility Tranche B.

Il suddetto finanziamento dovrà rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024, i seguenti covenant:

1. Regulatory Asset Base / Net Debt;
2. Interest Cover Ratio;
3. Net Debt Cover.

A partire dal 31 dicembre 2027 i seguenti covenant:

1. Annual Debt Service Cover Ratio;
2. Projected Debt Service Cover Ratio;
3. Regulatory Asset Base / Net Debt;
4. Interest Cover Ratio;
5. Net Debt Cover.

Si fa inoltre presente che, sulla base dei dati previsionali del Gruppo, i suddetti parametri saranno rispettati in occasione della prima misurazione.

### **3. Rischio di tasso d'interesse**

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

La Posizione Finanziaria Netta consolidata pari al 30 giugno 2024 a 73,2 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2024 a 0,66 (0,75 al 31 dicembre 2023), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base della Posizione Finanziaria Netta consolidata al 30 giugno 2024, 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 +/- 894 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 +476 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 -456 migliaia di euro.

Il Gruppo misura e controlla la propria esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse con l'obiettivo di ridurre l'oscillazione degli oneri finanziari contenendo il rischio di un potenziale rialzo dei tassi di interesse. Tale obiettivo è perseguito sia attraverso un adeguato mix tra esposizione a tasso fisso e a tasso variabile, sia attraverso l'utilizzo di strumenti derivati, principalmente Interest Rate Swap. A tal riguardo si segnala che in data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento (rif. paragrafo 8. Fatti di rilievo avvenuti nel corso dei primi sei mesi del 2024) per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

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.

## **5. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI**

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

Il Gruppo dispone di dati di contabilità analitica aziendale che consentono al Chief Operating Decision Maker di monitorare le performance economiche e finanziarie secondo due viste differenti: per scalo (Firenze/Pisa) o per tipologia di servizio (Aviation/Non Aviation). Entrambe le prospettive sono rilevanti per il Gruppo, in

quanto sia la vista per scalo che quella per tipologia di attività vengono utilizzate dal più alto livello decisionale operativo per la valutazione delle performance e per le decisioni di allocazione delle risorse.

Al fine di consentire una agevole comparabilità dei settori operativi con altri operatori del settore, il Gruppo TA identifica come settori operativi secondo la definizione dell'IFRS 8 il segmento Aviation ed il segmento Non Aviation, come di seguito definiti:

- **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. Nell'allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo il Gruppo ha effettuato l'allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione al 31 dicembre 2022 ex Delibera CIPE n. 38/2007<sup>1</sup>. I principali 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.

Si riportano inoltre le principali informazioni per scalo e quindi per area geografica all'interno dei settori operativi come sopra identificati.

---

<sup>1</sup> Le regole di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 distinguono tra costi c.d. "pertinenti" e c.d. "non pertinenti", cioè non direttamente imputabili ai settori Aviation (assimilabile alle c.d. attività regolate) e Non Aviation (assimilabile alle c.d. attività non regolate). Sebbene ai fini della contabilità regolatoria anche i costi non pertinenti vengano allocati ai due settori, sulla base di regole di imputazione definite nella delibera stessa, ai fini dell'informativa per settore operativo tali costi non sono stati allocati ai due settori, non ritenendoli attribuibili agli stessi.

## Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	30/06/2024	30/06/2023	30/06/2024	30/06/2023	30/06/2024	30/06/2023	30/06/2024	30/06/2023
<b>Gruppo TA - Conto economico</b>								
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	36.679	32.207	12.549	11.352	2.293	2.519	51.521	46.078
di cui Pisa	18.192	16.766	3.989	3.737	1.216	1.408	23.397	21.911
di cui Firenze	18.487	15.441	8.560	7.615	1.077	1.111	28.124	24.167
Ricavi per serv. costruz.	1.872	3.814	345	1.118	85	46	2.302	4.977
di cui Pisa	247	2.110	53	710	20	6	320	2.826
di cui Firenze	1.625	1.704	292	407	65	40	1.982	2.152
<b>Totale Ricavi di settore</b>	<b>38.550</b>	<b>36.021</b>	<b>12.894</b>	<b>12.470</b>	<b>2.378</b>	<b>2.565</b>	<b>53.823</b>	<b>51.056</b>
Costi operativi (*)	23.292	20.075	3.901	3.417	7.912	11.552	35.105	35.044
di cui Pisa	13.821	12.131	2.007	1.669	3.662	6.324	19.490	20.124
di cui Firenze	9.472	7.944	1.894	1.748	4.250	5.228	15.615	14.920
Costi per serv. costruz.	1.278	2.474	240	686	72	43	1.590	3.202
di cui Pisa	250	1.435	93	451	21	6	364	1.891
di cui Firenze	1.027	1.039	148	234,57	51	38	1.226	1.311
Ammort.ti e accanton.ti	3.254	3.357	602	691	2.671	2.442	6.527	6.491
di cui Pisa	1.863	1.799	341	387	1.466	1.382	3.669	3.588
di cui Firenze	1.392	1.559	261	304	1.206	1.061	2.858	2.924
<b>Risultato operativo</b>	<b>10.726</b>	<b>10.116</b>	<b>8.151</b>	<b>7.676</b>	<b>-8.277</b>	<b>-11.472</b>	<b>10.600</b>	<b>6.320</b>
di cui Pisa	2.505	3.512	1.602	1.940	-3.912	-6.298	194	-846
di cui Firenze	8.221	6.604	6.549	5.736	-4.365	-5.175	10.406	7.165
Gestione finanziaria	-	-	-	-	-2.331	-3.274	-2.331	-3.274
<b>Ris. ante imposte</b>	<b>10.726</b>	<b>10.116</b>	<b>8.151</b>	<b>7.676</b>	<b>-10.608</b>	<b>-14.746</b>	<b>8.269</b>	<b>3.046</b>
Imposte di esercizio	-	-	-	-	-2.805	-1.172	-2.805	-1.172
<b>Ris. netto di esercizio da attività di funzionamento</b>	<b>10.726</b>	<b>10.116</b>	<b>8.151</b>	<b>7.676</b>	<b>-13.413</b>	<b>-15.918</b>	<b>5.464</b>	<b>1.874</b>
<b>Ris. netto di esercizio</b>	<b>10.726</b>	<b>10.116</b>	<b>8.151</b>	<b>7.676</b>	<b>-13.413</b>	<b>-15.918</b>	<b>5.464</b>	<b>1.874</b>
Perdita (utile) di Terzi	206	-132	-	-	367	-168	161	-300
<b>Ris. netto di Gruppo</b>	<b>10.520</b>	<b>9.984</b>	<b>8.151</b>	<b>7.676</b>	<b>-13.047</b>	<b>-16.086</b>	<b>5.625</b>	<b>1.573</b>
<b>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</b>								
Attività correnti	24.337	20.998	11.030	10.979	20.754	29.739	56.121	61.716
Attività non correnti	156.403	156.645	34.588	42.334	41.922	43.164	232.914	242.144
<b>Gruppo TA - Altre informazioni</b>								
Investimenti	2.245	4.135	437	1.141	599	215	3.280	5.491

(\*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad €3.638 migliaia nel primo semestre 2024 ed €3.087 migliaia nel primo semestre 2023.

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

Nel primo semestre 2024 TA ha registrato oltre 4,1 milioni di passeggeri, in un sistema dove complessivamente operano 34 vettori di linea. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60%.

In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,9% (**Ryanair**) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,9% (**Vueling**) e 6,2% (**easyJet**).

## NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2024: CONTO ECONOMICO

## 6.1 VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2024 ammontano a 53,6 milioni di euro (50,7 milioni di euro al 30 giugno 2023) con una variazione positiva di +3 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>RICAM</b>				
<b>Ricavi operativi</b>				
Ricavi aviation	36.680	32.207	4.473	13,9%
Ricavi non aviation	19.408	16.271	3.138	19,3%
Oneri Sviluppo network	(6.828)	(6.526)	(302)	4,6%
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>49.261</b>	<b>41.952</b>	<b>7.309</b>	<b>17,4%</b>
Altri ricavi	2.048	3.721	(1.673)	-45,0%
Ricavi per servizi di costruzione	2.302	4.977	(2.675)	-53,7%
<b>TOTALERICAM (A)</b>	<b>53.610</b>	<b>50.650</b>	<b>2.960</b>	<b>5,8%</b>
<b>ALTRI PROVENTI (B)</b>	<b>213</b>	<b>406</b>	<b>(193)</b>	<b>-47,6%</b>

### 6.1.1 Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi “Aviation” al 30 giugno 2024 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2023:

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>RICAM AVIATION</b>				
Diritti imbarco passeggeri	16.479	14.211	2.268	16,0%
Diritti approdo/partenza	9.014	8.025	989	12,3%
Diritti sosta	631	581	50	8,6%
Diritti assistenza PRM	2.559	2.277	282	12,4%
Diritti cargo	147	156	(9)	-5,8%
Corrispettivi sicurezza passeggero	4.147	3.649	498	13,6%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	1.696	1.471	225	15,3%
Handling	912	831	81	9,7%
Infrastrutture centralizzate	1.097	1.007	90	9,0%
<b>TOTALE RICAM AVIATION</b>	<b>36.680</b>	<b>32.207</b>	<b>4.473</b>	<b>13,9%</b>

I ricavi “Aviation” del primo semestre 2024 ammontano a 36,7 milioni di euro, in aumento del 13,9% rispetto all’analogo periodo 2023, quando erano pari a 32,2 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali ha registrato un incremento del +14% conseguenza dell’incremento di traffico gestito nel semestre (+13,8% in termini di Unità di traffico).

### 6.1.2 Ricavi Non Aviation

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2024 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2023.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>RICAVI NON AVIATION</b>				
Parcheggi	4.175	3.129	1.046	33,4%
Food	2.645	2.095	549	26,2%
Retail	2.993	2.742	251	9,2%
Pubblicità	1.064	866	197	22,8%
Real Estate	1.022	1.043	(21)	-2,0%
Autonoleggi	3.827	3.280	547	16,7%
Altre subconcessioni	1.417	1.228	189	15,4%
Sale Vip	2.047	1.708	339	19,9%
Agenzia cargo	219	179	40	22,4%
<b>TOTALE RICAVI NON AVIATION</b>	<b>19.408</b>	<b>16.271</b>	<b>3.138</b>	<b>19,3%</b>

Al 30 giugno 2024 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 61,3% dei ricavi operativi “Non Aviation”, mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 38,7%. Nel primo semestre 2023 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 63,9% ed al 36,1%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2024 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 19,4 milioni di euro, in incremento del +19,3% rispetto al primo semestre 2023 quando erano pari a 16,3 milioni di euro.

Tale incremento, pari a 3.138 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame.

In particolare, hanno registrato gli incrementi più significativi nel semestre in esame i parcheggi (+1.046 migliaia di euro, +33,4%), autonoleggi (547 migliaia di euro, +16,7%), *food* (+549 migliaia di euro, +26,2%), sale vip (+339 migliaia di euro, +19,9%) e *retail* (+251 migliaia di euro, +9,2%).

### Oneri Sviluppo Network

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

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

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2024 ammontano a 6.828 migliaia di euro in aumento di 302 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2023 quando erano pari a 6.526 migliaia di euro. L’ammontare degli oneri del primo semestre 2024 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 973 migliaia di euro) stante l’aggiornamento dell’analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

### **6.1.3 Altri ricavi**

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti gli altri ricavi registrati nei primi sei mesi del 2024 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2023.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>ALTRI RICAVI</b>				
Altri ricavi per servizi di costruzione	995	2.377	(1.382)	-58,1%
Addebiti utenze ed altri	954	1.154	(201)	-17,4%
Services e consulenze	39	103	(64)	-61,8%
Minori	59	86	(27)	-30,9%
<b>TOTALE ALTRI RICAVI</b>	<b>2.048</b>	<b>3.721</b>	<b>(1.673)</b>	<b>-45,0%</b>

Il dato progressivo al 30 giugno 2024 degli “Altri ricavi” è pari a 2.048 migliaia di euro, in aumento rispetto al primo semestre 2023 quando erano pari a 3.721 migliaia di euro. La differenza di (1.673) migliaia di euro (-45%) deriva sostanzialmente dalle minori attività di progettazione e fabbricazione relative ad un contratto sottoscritto dalla controllata TAC con ANAS e gestito dalla società consortile A.C.Quasarda (-1.382 migliaia di euro) e dal minor recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (-201 migliaia di euro).

#### 6.1.4 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione al 30 giugno 2024 ammontano a 2,3 milioni di euro (5 milioni di euro al 30 giugno 2023) con una variazione (2.675) migliaia di euro pari ad un calo del 53,7%.

I minori ricavi consuntivati derivano dalla diversa evoluzione degli investimenti rispetto al primo semestre 2023. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione al paragrafo sugli “Investimenti del Gruppo”.

#### Ricavi per tipologia

Si riporta di seguito la distinzione tra ricavi rientranti nell’ambito di applicazione dell’IFRS 15 e ricavi rientranti nell’ambito di altri principi.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	12.569	11.027	1.542	14,0%
Ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	41.042	39.623	1.418	3,6%
<b>TOTALERICAVI</b>	<b>53.610</b>	<b>50.650</b>	<b>2.960</b>	<b>5,8%</b>

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	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Fisso	1.654	1.396	258	18,5%
Variabile che dipende da un indice o tasso	10.321	9.122	1.200	13,2%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	593	509	84	16,6%
<b>Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15</b>	<b>12.569</b>	<b>11.027</b>	<b>1.542</b>	<b>14,0%</b>

## 6.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del primo semestre 2024 ed in quelli dell’analogo periodo del 2023:

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>ALTRI PROVENTI</b>				
Contributi	0	232	(232)	-100,0%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	0	22	(22)	-100,0%
Indennizzi e Rimborsi	39	151	(113)	-74,5%
Proventi per valore di subentro	174	0	174	n.s.
<b>TOTALE ALTRI PROVENTI</b>	<b>213</b>	<b>406</b>	<b>(193)</b>	<b>-47,6%</b>

Il dato progressivo al 30 giugno 2024 degli “Altri proventi” è pari a 213 migliaia di euro, in deciso calo rispetto al medesimo periodo 2023 di 193 migliaia di euro quando erano pari a 406 migliaia di euro. Questa differenza deriva sostanzialmente da minori Contributi pubblici (-232 migliaia di euro) e minori indennizzi (-113 migliaia di euro) ricevuti nel semestre attuale rispetto all’analogo del 2023 parzialmente compensato dall’adeguamento al 30 giugno 2024 del valore di subentro della concessione aeroportuale (174 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro del semestre in oggetto pari a 174 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 di attività finanziarie (credito a lungo termine), si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata effettuati nell’esercizio che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.

## 6.3 COSTI

Complessivamente i Costi consolidati al 30 giugno 2024 ammontano a 36,7 milioni di euro (38,2 milioni di euro al 30 giugno 2023) con una variazione negativa di circa 1,6 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI</b>				
Materiali di consumo	571	716	(146)	-20,3%
Costi del personale	12.840	12.421	419	3,4%
Costi per servizi	18.744	21.101	(2.356)	-11,2%
Oneri diversi di gestione	903	922	(19)	-2,0%
Canoni aeroportuali	3.638	3.087	551	17,9%
<b>TOTALE COSTI (C)</b>	<b>36.696</b>	<b>38.246</b>	<b>(1.550)</b>	<b>-4,1%</b>

### 6.3.1 Materiali di consumo

I “Materiali di consumo” del primo semestre 2024 in esame sono pari a 571 migliaia di euro in calo di (146) migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2023 (-20,3%) principalmente per i minori consumi di materie prime (-169 migliaia di euro) consuntivate dalla controllata TAC per effetto di minori commesse di lavori del semestre oggetto di analisi.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/202	Var. %
<b>MATERIALI DI CONSUMO</b>				
Cancelleria	9	8	1	13,3%
Carburanti, lubrificanti	399	387	11	3,0%
Materiali per parcheggi auto	15	9	6	n.s.
Altri Materiali di consumo	1	0	1	n.s.
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	55	61	(5)	-8,3%
Vestiaro	53	32	21	67,9%
Mat. per servizi operativi	7	20	(13)	-63,5%
Materieprime	31	200	(169)	-84,4%
<b>TOTALE MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>571</b>	<b>716</b>	<b>(146)</b>	<b>-20,3%</b>

### 6.3.2 Costi del personale

Il “Costo del personale” del Gruppo nel primo semestre 2024 è pari a 12,8 milioni di euro, in incremento di 419 migliaia di euro rispetto al dato del primo semestre 2023 quando era pari a 12,4 milioni di euro (+3,4%). Una maggior presenza del personale (+10,1 FTE pari al +2,8%), collegata anche alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+14,2% dei passeggeri), ha determinato il suddetto incremento del costo del lavoro. Il costo del primo semestre 2024 ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto all’analogo periodo 2023.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI DEL PERSONALE</b>				
<b>Retribuzioni</b>	<b>12.726</b>	<b>12.318</b>	<b>408</b>	<b>3,3%</b>
di cui:				
Stipendi	8.138	7.900	238	3,0%
Salari	1.119	970	150	15,4%
Oneri sociali	2.703	2.732	(29)	-1,0%
TFR	765	716	48	6,8%
<b>altri costi lavoro</b>	<b>114</b>	<b>103</b>	<b>11</b>	<b>11,1%</b>
di cui:				
Contributi cral	2	2	(0)	-7,1%
Benefits al personale	68	72	(5)	-6,3%
Somministrato e varie	45	29	16	56,2%
<b>TOTALE COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>12.840</b>	<b>12.421</b>	<b>419</b>	<b>3,4%</b>

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*<sup>1</sup>) relativo al primo semestre 2024 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2023:

tabella FTE dipendenti	I° Sem. 2024	I° Sem. 2023	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	333,3	327,1	6,3	1,9%
Jet Fuel	13,2	12,2	1,1	8,8%
TAE	8,8	9,8	-0,9	-9,7%
TAC	13,2	9,5	3,7	38,5%
<b>Gruppo</b>	<b>368,6</b>	<b>358,5</b>	<b>10,1</b>	<b>2,8%</b>

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

### 6.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi dei due semestri 2024 e 2023 in esame sono così composti.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
Servizi commerciali	39	109	(70)	-64,6%
Spese istituzionali	908	1.154	(247)	-21,4%
Altri servizi	2.691	2.294	397	17,3%
Servizi per il personale	620	558	62	11,1%
Servizi di manutenzione	3.365	2.927	438	15,0%
Utenze	2.174	2.647	(473)	-17,9%
Servizi operativi	6.413	6.133	280	4,6%
Costi per servizi di costruzione	2.534	5.278	(2.744)	-52,0%
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>18.744</b>	<b>21.101</b>	<b>(2.356)</b>	<b>-11,2%</b>

I "servizi commerciali" per 39 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (109 migliaia di euro al 30 giugno 2023) comprendono i seguenti costi.

<sup>1</sup> Nei FTE n.2 unità a tempo parziale sono considerate n.1 unità a tempo pieno.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi commerciali</b>	<b>39</b>	<b>109</b>	<b>(70)</b>	<b>-64,6%</b>
<i>di cui:</i>				
Provvigioni pubblicità	14	14	0	0,7%
Gestione impianti pubblicità	12	15	(3)	-19,9%
Promozioni retail	13	20	(8)	-37,6%
Servizio dry cleaning	0	60	(60)	n.s.

Le “*spese istituzionali*” per 908 migliaia di euro (1.154 migliaia di euro al 30 giugno 2023) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Spese istituzionali</b>	<b>908</b>	<b>1.154</b>	<b>(247)</b>	<b>-21,4%</b>
<i>di cui:</i>				
Emolumenti amm.ri	600	887	(287)	-32,3%
Emolumenti sindaci	173	141	31	22,1%
Viaggi trasferte amm.ri	91	96	(4)	-4,5%
Legali, notarili, assembleari	18	17	1	6,7%
Partecipazione congressi	25	13	12	92,5%

Gli “*altri servizi*” per 2,7 milioni di euro (2,3 milioni di euro al 30 giugno 2023) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Altri servizi</b>	<b>2.691</b>	<b>2.294</b>	<b>397</b>	<b>17,3%</b>
<i>di cui:</i>				
Prestazioni professionali	1.974	1.793	181	10,1%
Assicurazioni industriali	328	289	39	13,4%
Comunicazione	383	212	171	80,5%
Altri minori	7	0	7	

I “*Servizi per il personale*” per 620 migliaia di euro (558 migliaia di euro al 30 giugno 2023) sono sotto riportati. Essi riguardano principalmente i costi per la mensa ed assicurazioni.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi per il personale</b>	<b>620</b>	<b>558</b>	<b>62</b>	<b>11,1%</b>
<i>di cui:</i>				
Mensa	291	277	14	5,0%
Assicurazioni	96	93	3	3,1%
Medicina prev. e visite med.	12	17	(4)	-25,3%
Formazione	64	45	19	42,8%
Selezione personale	15	30	(15)	-51,0%
Servizio paghe	36	36	1	1,5%
Altri servizi al personale	15	3	12	409,4%
Trasferte	93	60	33	55,4%

I “*servizi di manutenzione*” per 3,4 milioni di euro (2,9 milioni di euro al 30 giugno 2023) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali (compresa la rete IT), impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi di manutenzione</b>	<b>3.365</b>	<b>2.927</b>	<b>438</b>	<b>15,0%</b>
<i>di cui:</i>				
Man. Attrezz./Automezz.	358	301	57	18,8%
Manutenzione impianto bhs	451	451	0	0,1%
Manutenzione infrastrutture	1.082	929	153	16,5%
Manutenzione IT	1.474	1.246	228	18,3%

I “*servizi per utenze*” per 2,2 milioni di euro (2,6 milioni di euro al 30 giugno 2023) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas e acqua.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Utenze</b>	<b>2.174</b>	<b>2.647</b>	<b>(473)</b>	<b>-17,9%</b>
<i>di cui:</i>				
Energia elettrica	1.099	1.229	(130)	-10,6%
Acqua	253	255	(2)	-1,0%
Telefoni	109	140	(31)	-22,1%
Cellulari	79	52	27	51,4%
Gas	620	933	(313)	-33,5%
Minori	15	38	(23)	-61,1%

La variazione principale è legata alla diminuzione del costo unitario del gas che era aumentato significativamente nel primo semestre del 2023 a seguito della crisi russo-ucraina.

I “*servizi operativi*” per 7,5 milioni di euro (2,8 milioni di euro al 30 giugno 2023) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, gestione parcheggi, servizio di pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi operativi</b>	<b>6.413</b>	<b>6.133</b>	<b>280</b>	<b>4,6%</b>
<i>di cui:</i>				
Facchinaggio	520	494	26	5,3%
Pulizie aeromobili e mezzi	5	0	5	
Servizio Agenzia/Magazz.	173	188	(14)	-7,7%
Pulizie locali	667	627	40	6,4%
Assistenza PRM	1.054	1.029	26	2,5%
Servizio vigilanza	1.887	1.796	91	5,1%
Centro Servizi	157	83	73	88,4%
Collegamento arco az	4	4	(0)	0,0%
Noleggio macch. e attr.	157	222	(65)	-29,3%
Gestione parcheggi	206	186	20	10,8%
Gardinaggio	55	58	(4)	-6,4%
Sala vip	511	486	25	5,2%
Servizio pronto soccorso	253	242	10	4,2%
Shuttle bus	348	311	37	12,0%
Altri servizi operativi	54	47	7	n.s.
Servizi gestione emergenze	288	290	(1)	-0,5%
Raccolta carrelli	74	71	3	4,1%

Le variazioni dei servizi operativi (+280 migliaia di euro, +4,6%) sono legate principalmente alla gestione del maggior traffico del semestre 2024 rispetto all'analogo periodo 2023 (+13,8% di UTA).

### 6.3.4 Oneri diversi di gestione

Nel primo semestre 2024 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 903 migliaia di euro, in calo di 19 migliaia di euro (-2%) rispetto all'analogo periodo del 2023. Tale variazione è riconducibile a maggiori spese per associazioni (+42 migliaia di euro) e rappresentanza (+66 migliaia di euro) compensato da minori spese per imposte e tasse (-58 migliaia di euro), spese varie amministrative (-43 migliaia di euro) e costi straordinari (-28 migliaia di euro).

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>				
Pubblicazioni	5	1	5	470,8%
Ass.ni enti e istituti vari	268	226	42	18,5%
Imposte e tasse	424	482	(58)	-12,1%
Rappresentanza	101	34	66	194,2%
Vari amministrativi	102	145	(43)	-29,5%
Altri	4	34	(30)	-89,1%
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>903</b>	<b>922</b>	<b>(19)</b>	<b>-2,0%</b>

### 6.3.5 Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 3.638 migliaia di euro (3.087 migliaia di euro al 30 giugno 2023) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi. Entrambi i costi sono determinati sulla base del traffico consuntivato. La variazione in aumento del 17,9% è in linea con il maggior traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2024 (+14,2%).

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
<b>CANONI AEROPORTUALI</b>				
Canoni per concessione e sicurezza	3.059,687	2.542	518	20,4%
Canone VVF	578,326	545	34	6,1%
<b>TOTALE CANONI AEROPORTUALI</b>	<b>3.638</b>	<b>3.087</b>	<b>551</b>	<b>17,9%</b>

#### 6.4 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2024 ammonta a circa 5 milioni di euro (4,9 milioni al 30 giugno 2023). Essa è composta da ammortamenti:

- di attività immateriali per 3,5 milioni di euro (3,3 milioni di euro al 30 giugno 2023);
- di immobili, impianti e macchinari per 1,1 milioni (1,2 milioni di euro al 30 giugno 2023);
- di diritti d'uso per 345 migliaia di euro (319 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

#### 6.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1.552 migliaia di euro (1.479 migliaia al 30 giugno 2023), si compone principalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino (1.550 migliaia di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine di mantenere gli stessi in condizioni di piena operatività.

E' inoltre stato accantonato al fondo rischi 2 migliaia di euro per la copertura di potenziali rischi di natura giuslavoristica (52 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

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

Tale voce ammonta a 10 migliaia di euro (85 migliaia al 30 giugno 2023) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	H1 2024	H1 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	9	85	(76)	-89,6%
Perdite su crediti	1	0	1	n.s.
Rilascio fondo svalutazione crediti	0	0	0	
<b>TOTALE</b>	<b>10</b>	<b>85</b>	<b>(74)</b>	<b>-87,9%</b>

#### 6.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 857 migliaia di euro (6 migliaia di euro al 30 giugno 2023) e si riferiscono principalmente a maggiori proventi finanziari (+852 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale<sup>1</sup>.

#### 6.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 3.360 migliaia di euro (3.292 migliaia al 30 giugno 2023) e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari e finanziamenti (2.721 migliaia di euro) e dagli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del Fondo di ripristino e sostituzione (511 migliaia di euro), del Fondo TFR (52 migliaia di euro) e delle Passività finanziarie per diritti d'uso oltre l'anno (61 migliaia di euro).

#### 6.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia un valore positivo di 171 migliaia di euro (13 migliaia di euro al 30 giugno 2023) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Toscana Aeroporti Handling

<sup>1</sup> In data 1° maggio 2024 è stata depositata la sentenza del Tribunale di Milano relativa al contenzioso NIT, favorevole a TA. Il Tribunale ha rigettato le domande di NIT e ha condannato la stessa NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori. Il Tribunale ha condannato altresì NIT al pagamento delle spese legali.

S.r.l., Alatoscana S.p.a) e in società sottoposte a controllo congiunto (A.C.Quasarda Scarl) del primo semestre 2024.

## 6.10 Imposte di periodo

Il carico fiscale del semestre è stato calcolato, come previsto dallo IAS 34 e IAS 12, applicando la miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa a fine esercizio. Tale impostazione ha determinato la rilevazione di imposte di periodo per 2.805 migliaia di euro (di cui imposte differite pari a 1.524 migliaia di euro).

## 6.11 Utile (perdita) di periodo di pertinenza di Terzi

Evidenzia il risultato delle controllate Jet Fuel e TAC di pertinenza di Terzi sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel primo semestre 2024. Di seguito il dettaglio.

H1 2024	RIS. PERIODO	% TERZI	RIS. PERIODO TERZI
JET FUEL	309	66,7%	<b>206</b>
TOSCANA AEROPORTI COSTRUZIONI	-748	49,0%	<b>-367</b>
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) DI PERIODO DI PERTINENZA DI TERZI (€/000)</b>	<b>-440</b>		<b>-161</b>

## 6.12 Utile (perdita) per azione

L'utile base per azione al 30 giugno 2024, pari a 0,302 euro (0,084 euro al 30 giugno 2023) è stato calcolato dividendo il Risultato di periodo del Gruppo (5.625 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.661.996).

## NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2024: SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

## 7.1 Attività immateriali

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3.735	(0)
Diritti di concessione	154.089	157.041	(2.952)
Diritti di brevetto e opere ingegno	533	550	(16)
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	37.328	35.384	1.944
Altre immobilizzazioni	226	247	(21)
<b>Attività immateriali</b>	<b>195.911</b>	<b>196.956</b>	<b>(1.045)</b>

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2024 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 2,5 milioni di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	Importo
Diritti di concessione	146
Immobilizzazioni in corso	2.193
Diritti di brevetto e opere ingegno	129
<b>Totale</b>	<b>2.468</b>



Nel corso del primo semestre 2024 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. Avviamento**

Il valore al 30 giugno 2024 è pari a 3,7 milioni di euro (3,7 milioni al 31 dicembre 2023) 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.

Nel corso del 1° semestre 2024 non sono stati identificati indicatori di perdite durevoli di valore dell'avviamento.

**b. Diritti di concessione**

Il valore al 30 giugno 2024 è pari a 154 milioni di euro (157 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e registra una riduzione di 3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto degli ammortamenti del periodo (-3,3 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+218 migliaia di euro) effettuati nell'esercizio. L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 191,4 milioni di euro.

**c. Diritti di brevetto industriale**

Il valore al 30 giugno 2024 è pari a 533 migliaia di euro (550 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e registra un calo di 16 migliaia di euro per effetto dei minori investimenti rispetto agli ammortamenti di esercizio.

**d. Immobilizzazioni in corso**

Il valore al 30 giugno 2024, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 37,3 milioni di euro (35,4 milioni di euro al 31 dicembre 2023); tale importo registra un incremento di 1,9 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 2,2 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 218 migliaia di euro ed alla voce Diritti di brevetto industriale per 32 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 19,9 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 9 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.

Il Master Plan dell'aeroporto di Firenze è attualmente in una fase avanzata di approvazione e implementazione. Nel maggio 2024, la documentazione necessaria per la procedura integrata di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata ricevuta, avviando la consultazione pubblica che si è conclusa a giugno 2024. Al termine di questa fase, il Ministero della Transizione Ecologica ha richiesto ulteriori integrazioni documentali a luglio 2024, segnalando che la procedura è ancora in attesa delle integrazioni richieste.

Nel corso dei primi sei mesi del 2024 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.

## 7.2 Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>VARIAZIONE</b>
Terreni, Fabbricati	16.517	16.592	(75)
Altri beni	1.182	1.424	(241)
Attrez.re ind.li e comm.li	538	603	(65)
Impianti e macchinari	4.953	5.098	(145)
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	354	123	231
<b>Immobili, impianti e macchinari</b>	<b>23.544</b>	<b>23.839</b>	<b>(295)</b>

Complessivamente nel primo semestre 2024 sono stati effettuati investimenti per 812 migliaia di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Terreni e fabbricati	46
Impianti e macchinari	463
Mobili e arredi, hardware	72
Immobilizzazioni in corso	231
<b>Totale</b>	<b>812</b>

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

Nel corso del primo semestre 2024 non sono state effettuate dismissioni di cespiti di natura significativa.

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

### 7.3 Diritti d'uso

La società ha al 30 giugno 2024 un valore dei Diritti d'uso pari a 3,6 milioni di euro.

Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su parcheggi per 3 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto: la durata dei contratti varia dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli per 573 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali: la durata dei contratti varia dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione del periodo.

dati in euro/000	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Valori al primo gennaio	3.633	3.904
Acquisizioni	314	403
Dismissioni	0	(24)
Ammortamenti	(345)	(650)
<b>Diritti d'uso alla fine del periodo</b>	<b>3.603</b>	<b>3.633</b>

### 8.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 30 giugno 2024, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 140 migliaia di euro (3.340 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,37% 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. (2,87% del capitale): 6,6 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.

Al 30 giugno 2024 non si ravvisano indicatori di perdite durevoli di valore delle suddette partecipazioni.

## 7.5 Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto

Le partecipazioni del Gruppo Toscana Aeroporti in società o società sottoposte a controllo congiunto ammontano a 744 migliaia di euro, come di seguito riportato:

- Alatoscana per 387 migliaia di euro;
- Toscana Aeroporti Handling per 349 migliaia di euro;
- A.C.Quasarda per 7 migliaia di euro.

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

Al fine di determinare il valore delle partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto sopra indicate, sono stati utilizzate le informazioni finanziarie al 31 dicembre 2023, in quanto alla data di pubblicazione del presente bilancio semestrale abbreviato non sono disponibili dati più aggiornati.

Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle suddette imprese.

## 7.6 Altre Attività Finanziarie

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	174	174	(0)
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	210	3.210	-3.000
Strumenti finanziari	63	63	0
Valore di subentro	2.246	2.072	174
<b>Altre attività finanziarie</b>	<b>2.692</b>	<b>5.518</b>	<b>(2.826)</b>

### 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 dall'iscrizione dell'earn-out rilevato a fair value a seguito della cessione del pacchetto di maggioranza delle azioni di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (193 migliaia di euro) avvenuto il 30 dicembre 2022. La variazione di 3 milioni di euro si riferisce alla positiva sentenza del contenzioso NIT che ha permesso il recupero totale della caparra confirmatoria.

### Strumenti finanziari

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 Toscana Aeroporti Handling S.r.l. così come prevista nel contratto di cessione.

## 7.7 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

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

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	16	134	-118
Crediti verso imprese collegate	335	671	-335
<b>Crediti commerciali esigibili oltre l'anno</b>	<b>351</b>	<b>805</b>	<b>-454</b>

## 7.8 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 5.930 migliaia di euro (7.480 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

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 rispetto al 31 dicembre 2023 deriva principalmente da:

- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi nel semestre chiuso al 30 giugno 2024 (effetto per circa -1.183 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa -367 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.

## ATTIVITA' CORRENTI

dati in euro/000	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	56.121	61.716	(5.595)

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 30 giugno 2024 ed il confronto con il 31 dicembre 2023.

### 7.9 Attività derivanti da contratti

Il saldo al 30 giugno 2024 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.

### 7.10 Crediti commerciali

I crediti verso clienti al 30 giugno 2024, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 27.633 migliaia di euro (22.430 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>VARIAZIONE</b>
Crediti verso i clienti	25.069	20.515	4.554
Crediti verso imprese collegate	2.564	1.915	649
<b>Crediti commerciali</b>	<b>27.633</b>	<b>22.430</b>	<b>5.203</b>

Di seguito la ripartizione dei crediti commerciali correnti e non correnti per società del gruppo al 30 giugno 2024 al netto del Fondo svalutazione crediti.

dati in euro/000	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>VARIAZIONE</b>
Toscana Aeroporti S.p.a.	28.202	25.090	3.112
Parcheggi Peretola S.r.l.	26	2	24
Jet Fuel Co. S.r.l.	843	365	478
TAC S.r.l.	1.051	220	830
Crediti verso società collegate	2.900	2.586	314
<b>Crediti commerciali lordi</b>	<b>33.022</b>	<b>28.263</b>	<b>4.758</b>
- Fondo svalutazione crediti	(5.037)	(5.029)	(8)
<b>Crediti commerciali</b>	<b>27.984</b>	<b>23.234</b>	<b>4.750</b>

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 10 migliaia di euro. Di seguito la movimentazione del fondo.

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti 31.12.2023	5.029
accantonamento	10
utilizzo	(2)
<b>Fondo svalutazione crediti 30.06.2024</b>	<b>5.037</b>

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

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Alatoscana	11	0	11
Toscana Aeroporti Handling	2.889	2.561	328
Ac.quasarda	0	25	(25)
<b>Crediti verso società Collegate</b>	<b>2.900</b>	<b>2.586</b>	<b>314</b>

### 7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 25 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (25 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) si riferisce principalmente ai crediti fiscali per imposte correnti Ires e Irap.

### 7.12 Altri crediti tributari

Al 30 giugno 2024 la voce è pari a 750 migliaia di euro (1.909 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), ed è composta principalmente da:

- credito IVA delle controllate per 591 migliaia di euro;
- credito iva Vola Srl (ex controllata chiusa nel dicembre 2021) per 73 migliaia di euro;
- credito investimenti beni strumentali della Capogruppo TA per 10 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 75 migliaia di euro;
- minori per 1 migliaia di euro.

### 7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

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

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	71	71	0
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	3.250	6.873	(3.623)
Anticipi a fornitori	879	995	(116)
Ratei e Risconti attivi	2.635	954	1.681
Crediti per incassi generi di monopolio	0	74	(74)
Altri crediti minori	921	504	417
<b>Crediti verso altri esigibili entro l'anno</b>	<b>7.756</b>	<b>9.471</b>	<b>(1.715)</b>

Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, 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.

### 7.14 Altre attività finanziarie correnti

Tale voce pari a 398 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (393 al 31 dicembre 2023) include il valore di Titoli di Stato (BTP) detenuti dalla controllata Jet Fuel.

### **7.15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**

Tale voce pari a 19.442 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (26.143 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) 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 (-6,7 milioni di euro) deriva principalmente da;

- investimenti per circa (3,3) milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la vendita della partecipazione azionaria di Firenze Parcheggi per 3,2 milioni di euro;
- la sentenza positiva del contenzioso legale con NIT per circa 3,9 milioni di euro;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per (10,3) milioni di euro.

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

### **7.16 PATRIMONIO NETTO**

Il Patrimonio netto registra un incremento di 5.247 migliaia di euro per effetto principale della rilevazione dell'utile di periodo (+5,6 milioni di euro migliaia di euro).

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

#### **Capitale**

Al 30 giugno 2024 il capitale sociale della capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (invariato rispetto al 31 dicembre 2023).

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

#### **Riserve di capitale**

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione in Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. nel luglio 2007.
- Dalla riserva legale per un importo di 5.995 migliaia di euro.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 22.792 migliaia di euro che si sono incrementate rispetto al 31 dicembre 2023 di 9.946 migliaia di euro per effetto dell'accantonamento del risultato d'esercizio consuntivato dalla Capogruppo TA relativa all'esercizio 2023 al netto dell'accantonamento a riserva legale come deliberato dall'assemblea degli azionisti in data 24 aprile 2024.
- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 24.585 migliaia di euro.

#### **Riserva rettifiche IAS**

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

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

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

Accoglie gli utili portati a nuovo per 5.462 migliaia di euro (3.219 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). La variazione deriva principalmente dalla differenza fra l'utile netto di esercizio 2023 (12,6 milioni di euro) e la sua destinazione a riserve di PN per circa 10,5 milioni di euro.

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

Al 30 giugno 2024 il conto economico complessivo per il primo semestre del 2024 include quanto segue:

SITUAZIONE AL 30.06.2024	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	82	82	2	84
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO	82	82	2	84

SITUAZIONE AL 30.06.2023	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	3	3	11	14
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO	3	3	11	14

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

SITUAZIONE AL 30.06.2024	Valore lordo	(Onere)/B eneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	110	-26	84

SITUAZIONE AL 30.06.2023	Valore lordo	(Onere)/B eneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	18	-4	14

### Utile (perdita) di periodo del Gruppo

Accoglie l'utile di periodo di pertinenza di TA al 30 giugno 2024, pari a 5.625 migliaia di euro (12.631 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

### Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel primo semestre 2024, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura rispettivamente del 66,67% per la controllata Jet Fuel e del 49% per Toscana Aeroporti Costruzioni è pari a 867 migliaia di euro (1.326 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

La variazione è dovuta dal risultato di periodo delle due controllate.

## PASSIVITA' NON CORRENTI

### 7.17 Fondo rischi ed oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.803 migliaia di euro (1.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000
Fondi rischi e oneri 01.01.2024	5.235
accantonamento	2
utilizzo	(973)
<b>Fondi rischi e oneri 30.06.2024</b>	<b>4.264</b>

Il fondo al 31 dicembre 2023 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso “Servizio antincendio dei VV.F.” il cui status è descritto al paragrafo “Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri”;
- 2) 441 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) 717 migliaia di euro relativi a contenziosi su imposte locali in relazione alla diversa classificazione delle aree aeroportuali ai fini IMU;
- 5) 2.461 migliaia di euro relativi ad accantonamenti di esercizi pregressi di costi di sviluppo traffico stante l’aggiornamento dell’analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

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.

### 7.18 Fondi di ripristino e sostituzione

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

Il valore complessivo al 30 giugno 2024 è pari a 25.506 migliaia di euro e si incrementa di 1.034 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto degli accantonamenti del semestre e degli oneri finanziari attuariali parzialmente compensati da utilizzi.

Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2024	24.472
accantonamento	1.550
utilizzo	(1.027)
oneri finanziari	511
<b>Fondi di ripristino e sostituzione 30.06.2024</b>	<b>25.506</b>

Tale fondo al 30 giugno 2024, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (20.015 migliaia di euro) e fra le passività correnti (5.491 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 +476 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 (456) migliaia di euro.

### 7.19 Fondi benefici a dipendenti

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

I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 30 giugno 2024 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3,55%;
- tasso annuo di inflazione: 2,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,00%.

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

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

Il valore della passività consolidata risulta pari a 2.096 migliaia di euro (2.193 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).



Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nel periodo in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2023 di 97 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2024	2.193
oneri finanziari las	52
utilizzo	(40)
(utili)/perdite attuariali	(110)
<b>Fondi benefici ai dipendenti 30.06.2024</b>	<b>2.096</b>

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (84 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 110 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 26 migliaia di euro.

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

	<i>Gruppo Toscana Aeroporti</i>					
	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso anno di turn over	
	+0,50%	-0,50%	+0,25%	-0,25%	+2,50%	-2,50%
Fondo (dati in euro/000)	2.013	2.184	2.121	2.072	2.103	2.091

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

#### Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0-1	147.319
1-2	97.810
2-3	90.259
3-4	118.897
4-5	147.378
5-6	288.331
6-7	212.184
7-8	162.507
8-9	260.745
9-10	137.029

## 7.20 Passività finanziarie

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

	31/12/2023	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	30/06/2024
dati in euro/000						
<b>Passività non correnti</b>	<b>43.525</b>	89.395	(43.261)	0	(1.979)	<b>87.679</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	34.318	41.500	(75.500)	0	(228)	90
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	23.015	0	(23.015)	0	0	0
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>57.333</b>	<b>41.500</b>	<b>(98.515)</b>	<b>0</b>	<b>(228)</b>	<b>90</b>
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>100.858</b>	<b>130.895</b>	<b>(141.776)</b>	<b>0</b>	<b>(2.207)</b>	<b>87.769</b>

L'importo di 87,7 milioni di euro, relativo alle passività finanziarie non correnti in essere al 30 giugno 2024, si riferisce ad un contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa e a coprire le esigenze di capitale circolante a sostegno dell'ordinario svolgimento delle attività della Società.

Il contratto di finanziamento, con scadenza prevista al 30 giugno 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse;

ii) Capex, anch'essa suddivisa in due separate tranches per massimi Euro 60 milioni, destinata al finanziamento del piano degli investimenti dello scalo aeroportuale di Pisa;

iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.. Del suddetto finanziamento, alla data del 30 giugno 2024, sono stati erogati circa 89,4 milioni di euro suddivise in tre tranches: i) 82,7 milioni di euro a valere sul Term Loan Facility Tranche A; ii) 50 migliaia di euro sul Term Loan Facility Tranche B; iii) 6,6 milioni di euro su Capex Facility Tranche B.

Il suddetto finanziamento dovrà rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024, i seguenti covenant:

4. Regulatory Asset Base / Net Debt;
5. Interest Cover Ratio;
6. Net Debt Cover.

A partire dal 31 dicembre 2027 i seguenti covenant:

6. Annual Debt Service Cover Ratio;
7. Projected Debt Service Cover Ratio;
8. Regulatory Asset Base / Net Debt;
9. Interest Cover Ratio;
10. Net Debt Cover.

Si fa inoltre presente che, sulla base dei dati previsionali del Gruppo, i suddetti parametri saranno rispettati in occasione della prima misurazione.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 30 giugno 2024.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	-	6.024	6.024
Compreso fra 1 e 2 anni	-	5.887	5.887
Compreso fra 2 e 3 anni	-	5.887	5.887
Compreso fra 3 e 4 anni	3.701	5.796	9.497
Compreso fra 4 e 5 anni	4.202	5.521	9.723
Compreso fra 5 e 6 anni	81.492	5.179	86.671
Oltre 6 anni	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>89.395</b>	<b>34.294</b>	<b>123.689</b>

Al 30 giugno 2024 non ci sono Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre sei anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 30 giugno 2024.

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VAR.
<b>Fidi accordati</b>	<b>22.750</b>	<b>49.250</b>	<b>(26.500)</b>
di cui TA	22.450	48.950	(26.500)
di cui controllate	300	300	0
<b>Fidi utilizzati</b>	<b>0</b>	<b>34.000</b>	<b>(34.000)</b>
Utilizzato %	0%	69%	
<b>Fidi residui</b>	<b>22.750</b>	<b>15.250</b>	<b>7.500</b>

I fidi accordati al 30 giugno 2024 si riferiscono per circa 20 milioni di euro alla linea di “revolving” su descritta quale parte del finanziamento complessivo accordato alla Capogruppo.

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 30 giugno 2024 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipodi interesse	tasso di interesse	debito al 30 giugno 2024 (in euro/000)
(Loan7) TLF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	81.131
(Loan7) TLF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	50
(Loan7) CF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	0
(Loan7) CF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	6.497
<b>a)</b>	<b>totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine</b>			<b>87.679</b>
Banco BPM (interest only)	marzo 2025	variabile	n.a.	90
(Loan7) Revolving	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	- 0
<b>b)</b>	<b>totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")</b>			<b>90</b>
<b>a) + b)</b>	<b>totale debiti per passività finanziarie</b>			<b>87.769</b>

Si segnala inoltre che in data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento (rif. paragrafo 8. Fatti di rilievo avvenuti nel corso dei primi sei mesi del 2024) per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall’impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

Di seguito si espongono i finanziamenti al 30 giugno 2024 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo (banca agente)	TA	89.395	6.759
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	-	82.725
	<b>Totale</b>	<b>89.395</b>	<b>89.484</b>

L'**Indebitamento Finanziario Netto Consolidato** al 30 giugno 2024, presentato in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006 ed aggiornata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati in data 4 giugno 2021, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
migliaia di euro	30.06.2024	31.12.2023	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	19.442	26.143	(6.701)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	398	393	6
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>19.840</b>	<b>26.535</b>	<b>(6.695)</b>
E. Debito finanziario corrente	90	34.318	(34.228)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.587	24.586	- 22.999
<b>G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)</b>	<b>1.677</b>	<b>58.904</b>	<b>- 57.227</b>
<b>H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)</b>	<b>(18.163)</b>	<b>32.369</b>	<b>(50.532)</b>
I. Debito finanziario non corrente	87.679	43.525	44.154
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	3.708	3.730	(21)
<b>L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)</b>	<b>91.387</b>	<b>47.254</b>	<b>44.133</b>
<b>M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)</b>	<b>73.224</b>	<b>79.623</b>	<b>(6.399)</b>

## 7.21 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 30 giugno 2024 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 38 milioni di euro, di cui 3,2 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,6 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.231	3.266
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	587	571
<b>Totale</b>	<b>3.818</b>	<b>3.837</b>

Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023
Valori al primo gennaio	3.837	4.080
Acquisizioni	314	403
Dismissioni	0	(24)
Pagamento/ altre riduzioni	61	118
Oneri finanziari	(394)	(740)
<b>Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo</b>	<b>3.818</b>	<b>3.837</b>

I contratti di leasing non prevedono *covenant*.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

maturazione della passività finanziaria	€/000
<1 anno	713
1-2 anni	641
2-3 anni	536
3-4 anni	346
4-5 anni	278
5-6 anni	255
oltre 6 anni	1.427
<b>totale</b>	<b>4.197</b>

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

Di seguito i tassi utilizzati:

i) per i contratti stipulati nel 2023 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 3,50% per i contratti di noleggio veicoli di durata pari a 48 mesi
- 3,84% per i contratti di affitto di dura a breve termine

ii) per i contratti stipulati nel 2024 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 4,136% per i contratti di noleggio veicoli di durata pari a 48 mesi
- 3,996% per i contratti di noleggio veicoli di durata pari a 72 mesi
- 4,458% per i contratti di noleggio veicoli di durata pari a 24 mesi
- 4,734% per i contratti di noleggio veicoli di durata pari a 12 mesi
- 4,05% per i contratti di noleggio veicoli di durata pari a 60 mesi

## 7.22 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 1.295 migliaia di euro (1.226 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferiscono:

- alla componente non corrente del debito verso Cemes per l'acquisizione del 51% delle quote di Cemes Aeroporti (oggi Toscana Aeroporti Costruzioni) per 477 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 818 migliaia di euro.

## Debiti con scadenza superiore a 5 anni

La società ha in essere dei finanziamenti con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito delle Note 7.20 Passività finanziarie e 7.21 Passività finanziarie per diritti d'uso.

## PASSIVITA' CORRENTI

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

## 7.23 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 3.825 migliaia di euro (2.544 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è composta dal saldo delle imposte a carico delle società controllate del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel primo semestre 2024.

#### 7.24 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 6.316 migliaia di euro (8.813 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	5.235	7.962	(2.726)
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	590	696	(106)
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	0	11	(11)
Erario c/Iva	154	30	124
Imposte locali	337	113	223
<b>Altri debiti tributari</b>	<b>6.316</b>	<b>8.813</b>	<b>(2.497)</b>

#### 7.25 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 28,4 milioni di euro (35,6 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e registrano un decremento di 7,2 milioni di euro.

#### 7.26 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.345 migliaia di euro (1.563 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

#### 7.27 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 12,6 milioni di euro (11 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	30.06.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	2.793	2.853	(60)
Canoni concessori	4.086	3.423	664
Ratei e risconti passivi	1.387	497	890
Servizio antincendio	1.201	1.207	(7)
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	468	466	3
Organi istituz. c/competenze	538	447	91
Acconti da clienti	343	316	27
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	1.000	0
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	817	816	1
<b>Altri debiti esigibili entro l'anno</b>	<b>12.633</b>	<b>11.025</b>	<b>1.608</b>

In particolare:

- Il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- I risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.
- Il debito verso Cemes si riferisce alla componente di prezzo da corrispondere entro i prossimi 12 mesi.

## 9. ALTRE INFORMAZIONI

#### Impegni e Garanzie

Al 30 giugno 2024 gli impegni e garanzie sono composte da 10.377 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 11.121 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	<b>30.06.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>VARIAZIONE</b>
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	10.377	10.502	(124)
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	11.121	11.298	(177)

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

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

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

30 giugno 2024 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
<b>Attività</b>			
Crediti commerciali	-	27.984	27.984
Altre attività finanziarie	538		538
Altri crediti	-	5.331	5.331
Strumenti finanziari derivati	63		63
Cassa e mezzi equivalenti	-	19.442	19.442
<b>Totale</b>	<b>600</b>	<b>52.757</b>	<b>53.357</b>

30 giugno 2024 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
<b>Passività</b>			
Passività finanziarie	-	87.769	87.769
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.818	3.818
Debiti commerciali ed altre passività	-	38.170	38.170
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>129.756</b>	<b>129.756</b>

### Livelli gerarchici di valutazione del fair value

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

Si distinguono i seguenti livelli:

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

### Informazioni relative agli strumenti finanziari

In data 4 luglio 2024 sono stati finalizzati contratti derivati *interest rate swap*, a valere sul finanziamento meglio descritto alla nota 7.20, per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

L'operazione di acquisto dei contratti derivati a copertura dei flussi finanziari (cash flow hedge) per nominali di 87,7 milioni di euro (*Tranche Loan Facility A*) concessi dal pool di primari istituti finanziari costituiti da

Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

### **Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2024**

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

La Legge 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), aveva introdotto un contributo annuale di 30 milioni di euro da ripartire fra tutti gli aeroporti italiani sulla base delle Unità di Traffico consuntivate.

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 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

Si segnala che nel dicembre 2023 e nel gennaio 2024 sono intervenute due sentenze della Corte di Giustizia Tributaria e della Corte di Cassazione sulla tematica del Fondo Antincendio che si sono pronunciate in termini sfavorevoli per le società di gestione aeroportuale.

La Corte di Cassazione, in particolare, nel pronunciarsi sulle annualità del Fondo 2007, 2008, 2009 e 2010 (già annullate sia in primo grado dalla Corte di Giustizia Tributaria che in secondo grado dalla Commissione Tributaria Regionale), ha sancito la debenza delle somme del Fondo Antincendi da parte delle società di gestione aeroportuale.

Si rimane però in una situazione di impasse giuridica in quanto la Corte ha mancato di pronunciarsi sul contrasto esistente tra la norma istitutiva del Fondo Antincendi Aeroportuale (art. 1, comma 1328, legge n. 296/2006) e la Novella del 2009 (l. n. 2/2009), che ha dato una differente destinazione alle risorse nella fase di impiego del gettito.

Pertanto, a fronte dell'accertamento della natura di tributo vincolato del Fondo Antincendi Aeroportuale (al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti) è proprio la Novella del 2009 che non consente per legge che possa esser rispettato tale vincolo di destinazione, soprattutto nella fase d'impiego del gettito.

Per quanto riguarda specificamente Toscana Aeroporti, posto che la società, dalla sottoscrizione dei Contratti di Programma con Enac relativi agli aeroporti di Pisa e Firenze (intervenuta rispettivamente nel 2009 e nel 2015), ha sempre provveduto a versare le somme richieste per il Fondo, l'importo complessivo delle somme che ipoteticamente la stessa Toscana Aeroporti potrebbe essere chiamata a versare – in relazione alle annualità antecedenti alla sottoscrizione dei Contratti di Programma – è pari a circa 2 Milioni di Euro.

Tenuto conto del contesto complessivo, ad avviso del legale di Toscana Aeroporti, ad eccezione di limitate circostanze il rischio di soccombenza relativo all'insieme di contenziosi relativi al Fondo Antincendio può qualificarsi tra il remoto e il possibile. In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 30 giugno 2024, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

b) Fondo rischi e oneri per passività di natura giuslavoristica (441 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 30 giugno 2024 evidenzia un fondo rischi e oneri di 441 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da contenziosi di natura giuslavoristica con personale dipendente aventi rischio di soccombenza probabile o dal completamento del processo di rinnovo del CCNL, ad oggi ancora in corso.

c) 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:

- 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 2023 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. In data 24 aprile 2023 si è tenuta la successiva udienza in cui il procedimento è stato rinviato alla data del 2 luglio 2024 per la precisazione delle conclusioni.
- contenzioso (giudizio r.g. 69546/2018) avente per oggetto la restituzione dei maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l’art. 11 terdecies royalties sui carburanti) nel periodo 1997-2005, richiesti da Alitalia alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. A tal riguardo il giudice ha richiesto una CTU che, dopo avere raccolto tutte le informazioni al riguardo ed incontrato le CTP dei gestori aeroportuali chiamati in causa (fra cui TA), ha depositato nel luglio 2023 la sua relazione definitiva. La Società, sulla base delle informazioni in possesso, non ritiene sia ancora definibile l’ammontare della potenziale passività di cui al contenzioso richiamato. In data 21 settembre 2023 è avvenuto il deposito di note scritte ex art.127 ter c.p.c. a seguito delle quali il giudice, ritenendo la causa matura per la decisione, ha rinviato il giudizio all’udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni. In esito all’udienza del 18 aprile 2024 il Giudice, stante l’avvenuto decesso del difensore di Eni, ha dichiarato l’estinzione del giudizio. A causa del decesso del legale di ENI, Alitalia ha riassunto la causa con ricorso ed Eni si è costituita. Non è ancora stata fissata la nuova udienza. Il legale di TA ha valutato come possibile il rischio di soccombenza. Si segnala che sono in essere ulteriori contenziosi aventi oggetto analogo, avviati da altre compagnie aeree, per i quali il legale di TA ritiene il rischio di soccombenza fra remoto e possibile e la passività potenziale a carico del Gruppo non ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Capogruppo.
- contenzioso promosso da NIT – Nuove Iniziative Toscane, con atto di citazione del 10 settembre 2022, 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. L’oggetto del contenzioso in particolare verte sull’avveramento, o meno, delle condizioni sospensive cui è subordinato l’acquisto definitivo dell’area suddetta. 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. L’udienza del 22 maggio 2023 è stata quindi differita al 14 settembre 2023 con termine per il deposito di note scritte all’11 settembre 2023. L’11 settembre 2023 è avvenuto il deposito delle note scritte a seguito delle quali sono state depositate le conclusioni e le repliche, rispettivamente in data 7 dicembre 2023 e in data 29 dicembre 2023. Il rischio massimo per TA può consistere nell’acquisto obbligato dell’area oggetto del contenzioso con il pagamento della somma pattuita in sede contrattuale (72 milioni di euro), oltre a rivalutazione, interessi, spese legali ed eventuali oneri a titolo risarcitorio. La sentenza n.4729, pubblicata in data 3° maggio 2024, ha rigettato le domande di parte attrice e accolto la domanda riconvenzionale di parte convenuta. Ha quindi condannato NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori e delle spese legali. Qualora NIT presentasse ricorso, il rischio di soccombenza rimane possibile.

### **Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche**

Per quanto riguarda il relativo dettaglio si rinvia all’apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni al 31 dicembre 2023, di cui all’art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante il primo semestre 2024, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

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

#### **Rapporti con parti correlate**

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio d'esercizio al 30 giugno 2024 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

#### **Operazioni atipiche e/o inusuali**

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto come non vi siano operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del primo semestre 2024.

#### **Eventi ed operazioni significative non ricorrenti**

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nel primo semestre 2024 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

#### **Eventi successivi**

In data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento (rif. paragrafo 8. Fatti di rilievo avvenuti nel corso dei primi sei mesi del 2024) per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

In data 25 luglio 2024 l'assemblea dei Soci di TA ha deliberato la distribuzione di un dividendo straordinario di ammontare complessivo di 7.000.000 euro, a valere su parte della "riserva straordinaria", di importo unitario pari a 0,3761 euro.

Nei mesi di luglio ed agosto il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di 2.002.763 passeggeri in crescita del +6% rispetto ai medesimi mesi del 2023 e del +11,5% rispetto ai mesi di luglio ed agosto pre-pandemia.

#### **Autorizzazione alla pubblicazione**

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 16 settembre 2024 e messo a disposizione del pubblico secondo le modalità e nei termini di legge.

Per il Consiglio di Amministrazione  
**Il Presidente**  
(Marco Carrai)

**ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE  
ABBREVIATO 2024**

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2024 (importi in migliaia di Euro)**

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	231.749	3.735	16.458	35.384	1.488	<b>288.814</b>
Fondo ammortamento	(74.709)	-	(15.909)	-	(1.241)	<b>(91.859)</b>
<b>A- Valore al 31-12-23</b>	<b>157.041</b>	<b>3.735</b>	<b>550</b>	<b>35.384</b>	<b>247</b>	<b>196.956</b>
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisizione di nuovi business	-	-	-	-	-	-
Acquisti	146	-	129	2.193	-	<b>2.468</b>
Riclassifiche	218	-	32	(250)	-	<b>0</b>
Ammortamenti	(3.315)	(0)	(177)	-	(21)	<b>(3.513)</b>
<b>B- Saldo variazioni</b>	<b>(2.952)</b>	<b>(0)</b>	<b>(16)</b>	<b>1.944</b>	<b>(21)</b>	<b>(1.045)</b>
Costo storico	232.113	3.735	16.619	37.328	1.488	<b>291.282</b>
Fondo ammortamento	(78.024)	(0)	(16.086)	-	(1.262)	<b>(95.372)</b>
<b>Valore al 30.06.2024 (A+B)</b>	<b>154.089</b>	<b>3.735</b>	<b>533</b>	<b>37.328</b>	<b>226</b>	<b>195.911</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL  
PRIMO SEMESTRE 2024 (importi in migliaia di Euro)**

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMMLI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	25.463	27.681	1.801	123	19.431	<b>74.500</b>
Fondo ammortamento	(8.871)	(22.584)	(1.198)	-	(18.008)	<b>(50.661)</b>
<b>A- Valore al 31-12-23</b>	<b>16.592</b>	<b>5.098</b>	<b>603</b>	<b>123</b>	<b>1.424</b>	<b>23.839</b>
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisizione di nuovi business	-	-	-	-	-	-
Acquisti	46	463	-	231	72	<b>812</b>
Disinvestimenti	-	-	-	-	(2)	<b>(2)</b>
Ammortamenti	(121)	(608)	(65)	-	(314)	<b>(1.107)</b>
Storno fondi amm. anni prec.	-	-	-	-	2	<b>2</b>
B- Saldo variazioni	(75)	(145)	(65)	231	(241)	<b>(295)</b>
Costo storico	25.509	28.145	1.801	354	19.502	<b>75.310</b>
Fondo ammortamento	(8.992)	(23.192)	(1.263)	-	(18.319)	<b>(51.766)</b>
<b>Valore al 30.06.2024 (A+B)</b>	<b>16.517</b>	<b>4.953</b>	<b>538</b>	<b>354</b>	<b>1.182</b>	<b>23.544</b>

## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	30 GIUGNO 2024			30 GIUGNO 2023		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
<b><u>Società collegate</u></b>						
<b><i>Toscana Aeroporti Handling srl</i></b>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	349	47,0%	744	378	66,0%	572
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	335	95,5%	351	1.006	88,6%	1.136
Crediti commerciali	63	0,2%	27.633	1.396	6,5%	21.344
Debiti commerciali	9	0,0%	28.421	265	0,9%	31.075
Ricavi aviation	1	0,0%	36.680	1	0,0%	32.207
Ricavi non aviation	145	0,7%	19.408	143	0,9%	16.271
Altri ricavi	167	8,2%	2.048	201	5,4%	3.721
Costi per servizi	784	4,2%	18.744	242	7,6%	3.202
Oneri diversi di gestione	0,0	0,0%	903	0,05	0,0%	922
<b><i>Atoscana Spa</i></b>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	387	52,1%	744	188	32,8%	572
Altri ricavi	11	0,5%	2.048			
<b><i>A.C. Quasarda scarl</i></b>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7	1,0%	744	7	1,3%	572
Crediti commerciali	-	0,0%	27.633	25	0,1%	21.344
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,0%	7.756	281	22,0%	1.275
Debiti Commerciali	1.626	5,7%	28.421	2.304	7,4%	31.075
Altri ricavi	998	48,7%	2.048	2.379	14,6%	16.271
Costi per servizi	945	5,0%	18.744	2.259	70,5%	3.202
<b><u>Altre parti correlate</u></b>						
<b><i>Ptti Immagine srl</i></b>						
Ricavi non aviation	13	0,07%	19.408			
<b><i>Sol Spa</i></b>						
Costi per servizi	6	0,03%	18.744			
<b><i>Firene Fiera Spa</i></b>						
Ricavi non aviation	2	0,01%	19.408			
<b><i>AQ Engineering Uruguay S.A.</i></b>						
Costi per servizi	152	0,8%	18.744	667	20,8%	3.202
Debiti Commerciali	152	0,5%	28.421	341	1,1%	31.075
<b><i>Servizi alla strada Spa</i></b>						
Costi per servizi	0,5	0,00%	18.744			
<b><i>Unione Industriale Pisana</i></b>						
Oneri diversi di gestione	40	4,4%	903	40	4,3%	922
<b><i>Industria Servizi Spa</i></b>						
Costi per servizi	55	0,3%	18.744			
<b><i>Talento all'opera Onlus</i></b>						
Oneri diversi di gestione	5	0,6%	903	5	0,5%	922
<b><i>Corporacion America Italia srl</i></b>						
Crediti commerciali	1	0,0%	28.421	1	0,0%	21.344
Passività fiscali per imposte correnti	655	17,11%	3.825			
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,00%	7.756			
Imposte di periodo	(50)	N.S.	(2.805)	(52)	N.S.	1.172
<b><i>Cedicoor S.A.</i></b>						
Debiti Commerciali	28	0,1%	28.421			
Attività immateriali	28	0,01%	195.911			
<b><i>Industria Servizi Formazione Srl</i></b>						
Costi per servizi	3	0,02%	18.744			
<b><i>Frenze Mobilità Srl</i></b>						
Costi per servizi	116	0,6%	18.744			
<b><i>Alha Airlines Handling Agents Spa</i></b>						
Ricavi non aviation	2	0,01%	19.408			
Crediti commerciali	1	0,00%	28.421			

All. D

---

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2023  
AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14  
MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI**

---

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

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024:

- 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, 16 settembre 2024

*Per il Consiglio di Amministrazione*  
Roberto Naldi (Amministratore Delegato)

*Il Dirigente Preposto*  
Marco Gialletti



---

**RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA KPMG**

---



# Gruppo Toscana Aeroporti

**Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024**  
(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.  
17 settembre 2024



KPMG S.p.A.  
 Revisione e organizzazione contabile  
 Viale Niccolò Machiavelli, 29  
 50125 FIRENZE FI  
 Telefono +39 055 213391  
 Email it-fmauditaly@kpmg.it  
 PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

## Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

*Agli Azionisti di  
 Toscana Aeroporti S.p.A.*

### Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti del conto economico e del conto economico complessivo, della situazione patrimoniale-finanziaria, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dalle relative note illustrative, del Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2024. Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### Portata della revisione contabile limitata

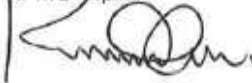
Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale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

### Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2024 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Firenze, 17 settembre 2024

KPMG S.p.A.



Riccardo Cecchi  
 Socio

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e la controllata italiana KPMG di diritto tedesco affiliata al KPMG internazionale. Capitale sociale di Euro 1.000.000,00.

Riccardo Cecchi (Socio)  
 Riccardo Cecchi (Socio)  
 Calisto Tanzi (Presidente)  
 Laura Maria Nanni (Socio)  
 Paolo Palumbo (Socio)  
 Pasquale Roma (Socio)  
 Enrico Caracciolo (Socio)

Società per azioni  
 Capitale sociale  
 Euro 10.000.000,00  
 Registro Imprese di Milano (Toscana Aeroporti S.p.A.)  
 R.E.A. Milano N. 513887  
 Imposta IVA 01700000155  
 C.A.P. numero 50100  
 Sede legale: Via della Pace, 25  
 20121 Milano (MI) Italia