
Gruppo Toscana Aeroporti



BILANCIO 2015

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

Toscana Aeroporti S.p.a.

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

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

P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

Sommario

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO	4
2. L'AZIONARIATO DELLA CAPOGRUPPO	5
3. CORPORATE GOVERNANCE	6
4. FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.	7
4.1 DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI PRO-FORMA DELL'INCORPORANTE AL 31 DICEMBRE 2014	7
5. ANDAMENTO DEL TITOLO	11
6. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	12
7. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	14
8. HIGHLIGHTS	15
9. PROFILO DELL'ESERCIZIO	16
9.1 SCENARIO MACROECONOMICO	16
9.2 SCENARIO DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	17
9.3 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	17
• 9.3.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	20
• 9.3.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	24
9.4 LE ATTIVITÀ "NON AVIATION"	28
10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2015	29
11. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	31
• 11.1 Conto Economico Consolidato	31
• 11.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	36
• 11.3 Analisi dei flussi finanziari	39
• 11.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	41
• 11.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato	43
12. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	44
13. LE RISORSE UMANE	46

14. SICUREZZA SUL LAVORO.....	47
15. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX D.Lgs. N. 196 DEL 30/6/2003.....	48
16. RICERCA E SVILUPPO.....	48
17. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE.....	49
18. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO E SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI.....	52
• 18.1 Toscana Aeroporti S.p.a.....	52
• 18.2 Parcheggi Peretola S.r.l.....	55
• 18.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	57
• 18.4 Jet Fuel Co. S.r.l.....	59
19. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO.....	61
20. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2015.....	64
21. INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 149-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB.....	65
22. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....	65
23. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO.....	66
BILANCIO CONSOLIDATO - SCHEMI AL 31.12.2015.....	67
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2015.....	74
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO 2015.....	127
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2015 PER I SERVIZI DI REVISIONE (ART.159 DUODECIES DEOL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB).....	133
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2015.....	134
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....	135
BILANCIO D'ESERCIZIO - SCHEMI AL 31.12.2015.....	138
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2015.....	145
ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2015.....	194
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2015.....	200
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....	201
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE.....	204

Signori Azionisti,

la Relazione sulla Gestione al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche "TA", o la "Capogruppo") e delle sue controllate (di seguito Gruppo TA) e al Progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015, approvati dal Consiglio di Amministrazione del 17 marzo 2016, viene redatta conformemente a quanto disposto dalla delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 ed è composta dai prospetti contabili e dalle osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sui fatti più significativi intervenuti nell'esercizio 2015 e dopo la data del 31 dicembre 2015.

I dati finanziari di seguito esposti e commentati sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2015 a cui si fa rinvio, in quanto ai sensi di quanto consentito dalla normativa vigente si è ritenuto più opportuno predisporre un'unica relazione sulla gestione e pertanto fornire un'analisi degli andamenti economico-finanziari ritenuti più espressivi, rappresentati appunto dai dati consolidati.

Il Bilancio consolidato ed il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 sono redatti nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98").

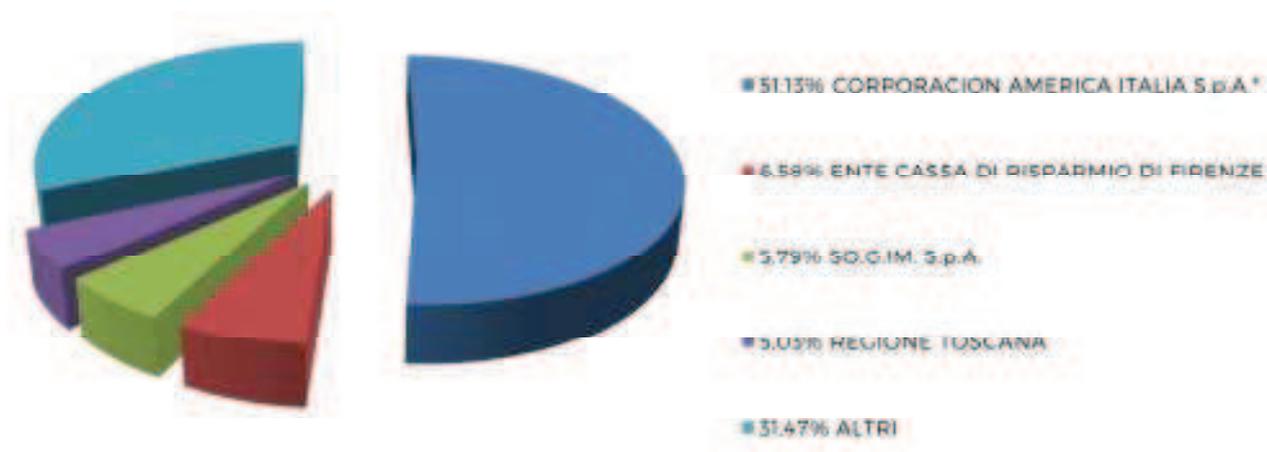
Toscana Aeroporti S.p.a. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo che le infrastrutture e i servizi per i passeggeri.

I dati contabili al 31 dicembre 2015 includono, con il metodo integrale, i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE) e Jet Fuel Co. S.r.l. (di seguito Jet Fuel).

L'attività di revisione contabile del bilancio consolidato e d'esercizio del Gruppo TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a.(PWC).

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 17 marzo 2016, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale di Toscana Aeroporti S.p.a. sottoscritto rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998.



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

Il capitale sociale di Toscana Aeroporti S.p.a. è pari a 30.709.743,90 euro, interamente versato e sottoscritto, rappresentato da n. 18.611.966 azioni ordinarie del valore nominale di 1,65 euro cadauna.

Si ricorda che a seguito della stipula dell'atto di fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. (di seguito "AdF") avvenuta in data 11 maggio 2015, la cui operazione è descritta nel proseguo del presente documento, TA (già Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. - in breve "SAT") ha aumentato il capitale sociale per un importo complessivo di nominali 14.440.743,90 euro, mediante emissione di n. 8.751.966 azioni a servizio del concambio.

Si evidenzia che la totalità delle azioni di TA di proprietà di Corporacion America Italia S.p.A. sono state sottoposte a pegno fino al dicembre 2019 a garanzia del prestito obbligazionario emesso dal socio in questione.

2. L'AZIONARIATO DELLA CAPOGRUPPO

Cariche sociali

In data 15 luglio 2015 l'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.a. ha nominato il Consiglio di Amministrazione i cui quindici componenti rimarranno in carica per tre esercizi (fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2017). L'Assemblea ha inoltre nominato Marco Carrai Presidente del Consiglio di Amministrazione.

In pari data, il Consiglio di Amministrazione, presieduto dal neo Presidente Marco Carrai, ha nominato Gina Giani Amministratore Delegato, Roberto Naldi e Pierfrancesco Pacini Vice Presidenti della Società.

Al Vice Presidente Roberto Naldi sono stati attribuiti poteri, deleghe e responsabilità in materia di indirizzo e di piani strategici della Società. In virtù di tali poteri il Vice Presidente Naldi è da considerarsi esecutivo.

Al consigliere Vittorio Fanti sono stati attribuiti poteri, deleghe e responsabilità in materia di progetti speciali individuati dal Consiglio ivi incluso il progetto afferente la realizzazione della nuova pista e della nuova aerostazione dell'aeroporto di Firenze. In virtù di tali poteri il consigliere Vittorio Fanti è da considerarsi esecutivo.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre provveduto alla costituzione del Comitato Esecutivo composto dal Presidente Marco Carrai (Presidente del Comitato), dall'Amministratore Delegato Gina Giani, dai Vice Presidenti Roberto Naldi e Pierfrancesco Pacini, dal Consigliere Delegato Vittorio Fanti e dai consiglieri Martin Francisco Antranik Eurnekian Bonnarens e Iacopo Mazzei.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, costituito i seguenti Comitati:

- Comitato Controllo e Rischi, composto dai Consiglieri Stefano Bottai, Anna Girello e Iacopo Mazzei;
- Comitato Nomine e Remunerazione, composto dai Consiglieri Stefano Bottai, Elisabetta Fabri e Pierfrancesco Pacini.

Sempre in data 15 luglio 2015 il Consiglio di Amministrazione ha individuato quale Amministratore incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi il Presidente Marco Carrai.

Il Consiglio di Amministrazione, ha inoltre deliberato – previo parere favorevole del Collegio Sindacale – di nominare Marco Gialletti quale Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Per la composizione degli organi sociali si rimanda al paragrafo 7 della presente Relazione al bilancio.

Patti parasociali

In data 16 aprile 2014 Corporacion America Italia S.r.l. (oggi S.p.a.) e SO.G.IM. S.p.a. (che aveva preventivamente esercitato il proprio diritto di recesso dal patto parasociale con la Regione Toscana) hanno stipulato un patto parasociale anche in virtù del quale Corporacion America Italia S.p.a. è in grado di esercitare un'influenza dominante sulla Società AdF (oggi incorporata in Toscana Aeroporti S.p.a.). Il patto aveva una durata di tre anni, rinnovabile alla scadenza.

In data 13 maggio 2015 è stato stipulato un *addendum* al patto parasociale originario tra Corporacion America Italia S.p.a. e SO.G.IM. S.p.a. al fine di adeguarlo alla intervenuta fusione, il cui atto è stato stipulato in data 11 maggio 2015 ed avente efficacia dal 1° giugno 2015.

Infine, si rende noto che, a seguito della nomina del CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. da parte dell'Assemblea degli azionisti tenutasi il 15 luglio 2015, il patto parasociale stipulato in data 23 giugno 2015 tra Ente Cassa di Risparmio di Firenze, Regione Toscana, Provincia di Pisa, Fondazione Pisa, C.C.I.A.A. di Firenze, Comune di Pisa, C.C.I.A.A. di Pisa, è automaticamente decaduto.

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

3. CORPORATE GOVERNANCE

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

Per ulteriori informazioni si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari", annualmente redatta in ottemperanza agli obblighi normativi, che contiene una descrizione generale del sistema di governo societario adottato da Toscana

Aeroporti e riporta le informazioni sugli assetti proprietari e sull'adesione al Codice di Autodisciplina, ivi incluse le principali pratiche di governance applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo d'informativa finanziaria. La suddetta Relazione è consultabile sul sito internet www.toscana-aeroporti.com, sezione "Investor Relations".

4. FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.

La Fusione rientra nel quadro del disegno industriale e strategico già reso noto al mercato con il comunicato stampa congiunto diffuso da SAT ed AdF in data 16 ottobre 2014, volto alla realizzazione dell'integrazione tra SAT e AdF, e rispetta le prescrizioni del Piano Nazionale degli Aeroporti in tema di unico gestore per gli aeroporti di Firenze e Pisa al fine di garantire agli stessi la qualifica di aeroporti di interesse nazionale strategico. L'obiettivo strategico è quello di costituire il sistema aeroportuale toscano "best in class" e di divenire uno dei principali poli aeroportuali italiani. Il progetto d'integrazione è finalizzato a massimizzare lo sviluppo coordinato dell'Aeroporto Galilei di Pisa e dell'Aeroporto Vespucci di Firenze attraverso l'ampliamento dell'offerta delle destinazioni raggiungibili dai due scali, l'aumento dei posti offerti sulle singole rotte, l'aumento del numero di compagnie aeree operanti nel sistema grazie all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali ai volumi di traffico previsti dai Piani di Sviluppo Aeroportuali (PSA) dei due aeroporti.

Alla data di efficacia della Fusione (1° giugno 2015) SAT ha mutato la propria denominazione sociale in "Toscana Aeroporti S.p.a.", società quotata con sede legale a Firenze, il cui capitale sociale è detenuto al 51,13% da Corporacion America Italia S.p.a.. Per ulteriori dettagli in merito all'operazione di fusione per incorporazione di AdF si rinvia al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a." nelle note illustrative.

4.1 DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI PRO-FORMA DELL'INCORPORANTE AL 31 DICEMBRE 2014

Ai fini di una migliore rappresentazione delle dinamiche gestionali del Gruppo TA, si riportano di seguito i dati pro-forma dell'incorporante al 31 dicembre 2014 (inclusi nel Documento Informativo Equivalente del 22 maggio 2015).

I dati pro-forma sono stati redatti con la finalità di presentare gli effetti della operazione di Fusione sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo SAT (oggi Toscana Aeroporti) come se tale operazione fosse avvenuta nel periodo a cui si riferiscono i dati pro-forma presentati, secondo i criteri e le modalità previste dalla raccomandazione Consob n. DEM 1052803 del 5 luglio 2001 e secondo le modalità di redazione previste nel documento tecnico allegato alla stessa (c.d. Documento Informativo Equivalente).

Pertanto:

- a) con riferimento alla situazione patrimoniale-finanziaria, le rettifiche pro-forma sono state apportate assumendo che la Fusione si sia perfezionata il 31 dicembre 2014;
- b) con riferimento al conto economico, le rettifiche pro-forma sono state apportate assumendo che la Fusione si sia perfezionata all'inizio del periodo cui si riferisce il conto economico stesso (1 gennaio 2014);

- d) conseguentemente, in considerazione delle diverse finalità dei dati pro-forma rispetto a quelli di un Bilancio consolidato, ed avendo riguardo al fatto che gli effetti sono calcolati con un diverso riferimento temporale per la rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e dei flussi finanziari, la situazione patrimoniale-finanziaria, il conto economico consolidato pro-forma ed il rendiconto finanziario pro-forma devono essere letti ed interpretati separatamente senza ricercare collegamenti o corrispondenze contabili tra i documenti;
- e) le rettifiche pro-forma hanno preso in considerazione e rappresentato gli effetti patrimoniali, economici e finanziari di entità significativa che sono direttamente correlati all'operazione per la quale sono richiesti i dati pro-forma;
- f) le rettifiche pro-forma apportate sono confortate da evidenze oggettive ed indipendentemente verificabili;
- g) le rettifiche pro-forma sono state determinate rispettando i criteri di valutazione ed i principi contabili internazionali IAS/IFRS, omologati dalla Commissione Europea;
- h) le rettifiche pro-forma sono state determinate, per quanto possibile, utilizzando modalità e criteri sostanzialmente coerenti con quelli adottati in sede di redazione del primo bilancio successivo alla Fusione, in cui sono riflessi gli effetti della Fusione.

Ne consegue che, come già evidenziato nel Documento Informativo Equivalente nonostante il rispetto dei criteri generali enunciati in precedenza, permangono dei limiti intrinseci nella natura stessa dei dati pro-forma, in quanto si tratta di rappresentazioni basate su assunzioni. Pertanto, esse non sono da ritenersi rappresentative dei risultati che si sarebbero ottenuti qualora le operazioni considerate nella redazione dei dati pro-forma fossero realmente avvenute alla data presa a riferimento. I dati pro-forma riproducono una situazione ipotetica e non intendono pertanto raffigurare in alcun modo una situazione patrimoniale ed economica attuale o prospettica di Toscana Aeroporti.

I Prospetti Consolidati Pro-Forma includono:

- A) i dati storici relativi al Bilancio consolidato annuale del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014, redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- B) i dati storici relativi al Bilancio consolidato annuale del Gruppo AdF al 31 dicembre 2014, redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- C) l'aggregazione (somma) dei dati relativi al Gruppo SAT e al Gruppo AdF al 31 dicembre 2014;
- D) le rettifiche pro-forma per riflettere l'operazione di Fusione;
- E) i dati consolidati pro-forma del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 ottenuti sommando ai dati aggregati le rettifiche pro-forma.

Di seguito i prospetti di Conto economico consolidato e di Stato patrimoniale consolidato pro-forma dell'Emittente per il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014.

(migliaia di euro)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRO-FORMA AL 31 DICEMBRE 2014

	Gruppo SAT	Gruppo AdF	Aggregato	Rettifiche Pro-Forma	Gruppo SAT Pro-forma
	(A)	(B)	(C) = (A)+(B)	(D)	(E) = (C) + (D)
Ricavi operati Aviation	49.592	30.092	79.685	-	79.685
Ricavi operati Non Aviation	17.320	10.227	27.546	-	27.546
Ricavi per servizi di costruzione	6.589	2.853	9.442	-	9.442
Altri ricavi operativi	1.764	1.415	3.179	-	3.179
TOTALE RICAVI (A)	75.265	44.587	119.852	-	119.852
Costi per materie prime, suss. di consumo e di merci	(1.152)	(2.660)	(3.812)	-	(3.812)
Costi del personale	(22.864)	(15.788)	(38.652)	-	(38.652)
Costi per servizi	(26.693)	(12.369)	(39.062)	-	(39.062)
Costi per servizi di costruzione	(6.276)	(2.717)	(8.993)	-	(8.993)
Altre spese operative	(4.581)	(1.475)	(6.056)	-	(6.056)
TOTALE COSTI (B)	(61.565)	(35.009)	(96.574)	-	(96.574)
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	13.699	9.578	23.277	0	23.277
Ammortamenti	(4.176)	(3.560)	(7.736)	-	(7.736)
Accantonamenti a fondo rischi ed oneri	(1.724)	(898)	(2.622)	-	(2.622)
Accantonamenti e svalutazioni	(107)	(66)	(173)	-	(173)
RISULTATO OPERATIVO	7.693	5.054	12.747	0	12.747
Proventi finanziari	289	872	1.161	(830)	331
Oneri finanziari	(873)	(1.187)	(2.060)	-	(2.060)
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(584)	(315)	- 899	(830)	(1.729)
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	7.109	4.739	11.848	(830)	11.018
Imposte di esercizio	(2.774)	(1.758)	(4.532)	11	(4.521)
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	4.335	2.981	7.316	(819)	6.498
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	(136)	0	(136)	-	(136)
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	4.199	2.981	7.180	(819)	6.361

(migliaia di euro)

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA CONSOLIDATA PRO - FORMA AL 31 DICEMBRE 2014	Gruppo SAT	Gruppo AdF	Aggrega to	Rettifi che Pro- Forma	Gruppo SAT Pro- forma
	(A)	(B)	(C) = (A)+(B)	(D)	(E) = (C) + (D)
Diritti di concessione	67.695	65.245	132.940	0	132.940
Brevetti e immobilizzazioni in corso	8.165	197	8.362	0	8.362
Totale attività immateriali	75.860	65.442	141.302	0	141.302
					0
Terreni e fabbricati, immobili impianti e macchinari	21.064	5.490	26.554	0	26.554
Totale attività materiali	21.064	5.490	26.554	0	26.554
Partecipazioni in altre imprese	1.791	87	1.878	(1.723)	155
Partecipazioni in imprese Collegate	482	0	482	0	482
Totale partecipazioni	2.273	87	2.360	(1.723)	637
Crediti vari e altre attività non correnti	3.488	298	3.786	315	4.101
Totale altre attività non correnti	3.488	298	3.786	315	4.101
Totale attività non correnti	102.685	71.317	174.002	(1.408)	172.594
Rimanenze	0	0	0	0	0
Crediti verso clienti	13.727	6.548	20.275	0	20.275
Altri crediti	3.683	7.759	11.442	(789)	10.653
Cassa e mezzi equivalenti	25.091	11.754	36.845	0	36.845
Totale attività correnti	42.501	26.061	68.562	(789)	67.773
TOTALE ATTIVITA'	145.185	97.378	242.563	(2.197)	240.367
Patrimonio netto del Gruppo	66.598	44.210	110.808	(2.375)	108.434
Patrimonio netto di Terzi	138	0	138	0	138
TOTALE PATRIMONIO NETTO	66.736	44.210	110.946	(2.375)	108.571
TFR e altri fondi relativi al personale	4.207	2.962	7.169	0	7.169
Fondi rischi e oneri (compreso ripristino e sostituzione)	10.554	8.758	19.312	0	19.312
Passività fiscali differite	0	476	476	0	476
Passività finanziarie non correnti	24.700	10.623	35.323	0	35.323
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.839	0	1.839	0	1.839
Totale passività medio lungo termine	41.300	22.819	64.119	0	64.119
Scoperti bancari e finanziari	2.068	11.908	13.976	0	13.976
Debiti verso fornitori	17.142	6.628	23.770	0	23.770
Fondi di ripristino e sostituzione	1.758	1.188	2.946	0	2.946
Altri debiti	16.182	10.625	26.807	178	26.985
Totale passività correnti	37.150	30.349	67.499	178	67.677
TOTALE PASSIVITA'	78.450	53.168	131.618	178	131.796
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	145.185	97.378	242.563	(2.197)	240.367

Le rettifiche pro-forma riportate nei prospetti contabili pro-forma esposti in precedenza riguardano:

- l'elisione dei rapporti infragruppo tra il Gruppo SAT ed il Gruppo AdF afferenti i dividendi distribuiti e percepiti reciprocamente nel corso dell'esercizio 2014 dall'Incorporanda e dall'Incorporante;
- l'eliminazione dal conto economico della plusvalenza realizzata da AdF a seguito della vendita della partecipazione detenuta in SAT in quanto simulata come transazione su azioni proprie con conseguente contabilizzazione diretta a patrimonio netto in accordo allo IAS 32;
- l'elisione della partecipazione detenuta da SAT in AdF in contropartita al Patrimonio Netto a seguito della fusione per incorporazione di AdF in SAT;
- i costi per aumento di capitale connessi all'operazione di Fusione e relativi ai compensi riconosciuti ai consulenti che hanno assistito l'Incorporanda e l'Incorporante nella realizzazione dell'operazione al netto dei relativi effetti fiscali¹.

Per maggiori dettagli si rimanda al Documento Informativo Equivalente pubblicato sul sito della società.

5. ANDAMENTO DEL TITOLO

Per i listini europei il 2015 è stato nel complesso positivo, tra cui le *performance* migliori sono state registrate da Milano (+12,7%), Francoforte (+9,6%) e Parigi (+8,5%) mentre Madrid ha registrato un ribasso del 6,2%.

L'andamento del titolo Toscana Aeroporti (ticker: TYA) ha registrato un andamento positivo nel 2015 (+10,7%), non distante dall'andamento del FTSE MIB (+12,0%).



¹ Si tratta dell'importo stimato totale alla data della redazione dei prospetti pro-forma. Il dato consuntivo, al netto dell'effetto fiscale, è pari a 864 migliaia di euro).

Di seguito i principali dati relativi ai prezzi di riferimento per il titolo Toscana Aeroporti nel corso del 2015:

Prezzo azione	
Prezzo apertura (2 gennaio 2015)	€ 13,40
Prezzo minimo (15 gennaio 2015)	€ 13,01
Prezzo massimo (28 maggio 2015)	€ 17,00
Prezzo chiusura (30 dicembre 2015)	€ 14,83
Prezzo medio (*)	€ 15,19
Capitalizzazione di Borsa al 30/12/2015	€ 276,0M

(*) Media aritmetica dei prezzo di riferimento dal 02/01/2015 al 30/12/2015

6. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

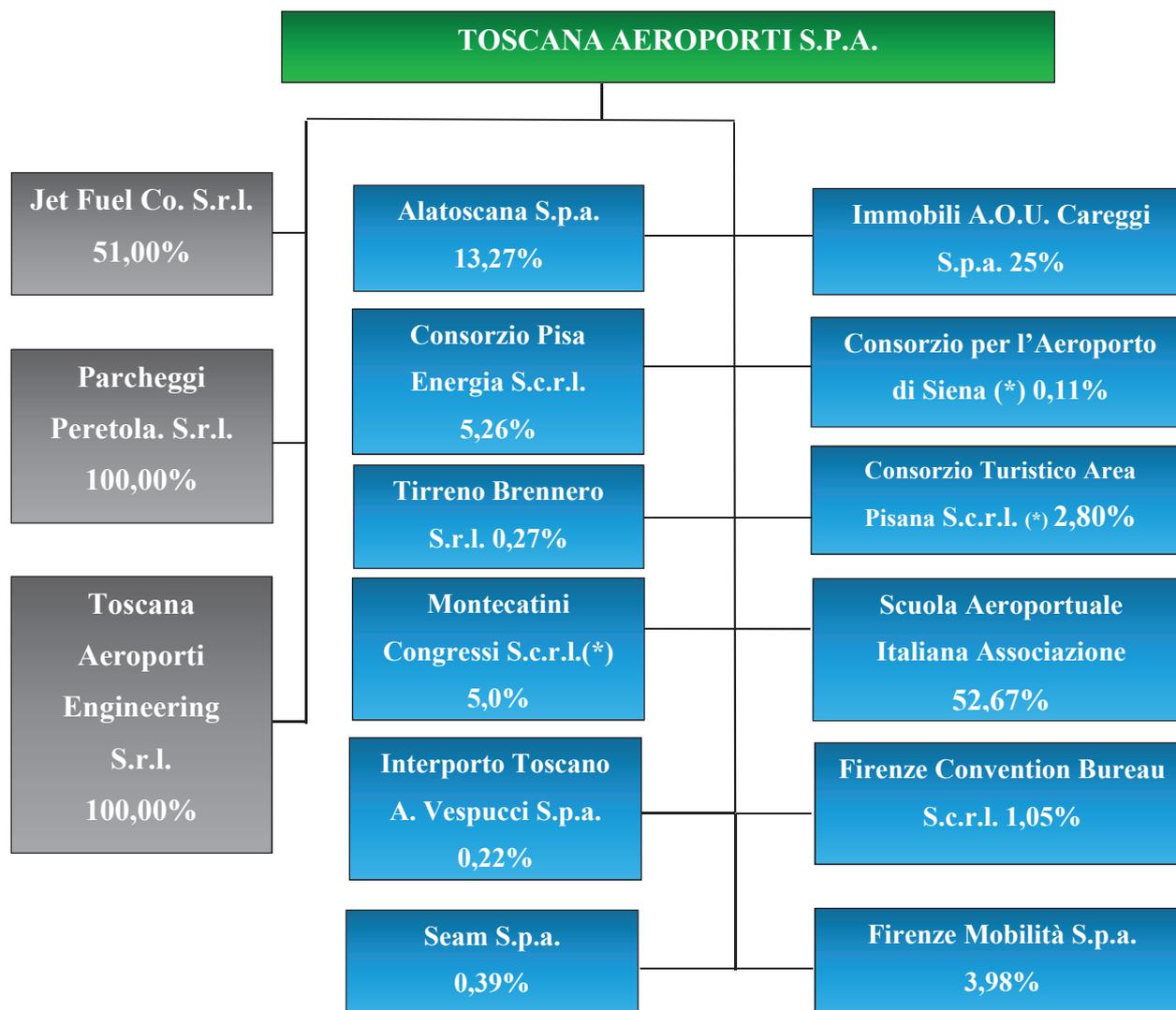
Dati legali della Capogruppo

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 - Repertorio Economico

Amministrativo: FI n.637708 - Capitale sociale interamente versato: Euro 30.709.743,90.



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

 **Società Controllate** - Jet Fuel Co, S.r.l. (di seguito Jet Fuel), Parcchegi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.. Ai fini del consolidamento, si segnala che Toscana Aeroporti detiene il 33,33% dei diritti amministrativi e patrimoniali ed il 51% dei diritti di voto di Jet Fuel Co. srl. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo sulle società controllate e sull'area di consolidamento si rinvia allo specifico paragrafo delle note illustrative.

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

Consolidamento Integrale

Società	Sede	Capitale Sociale (€)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.709.743,90	108.183	Capogruppo
Parcchegi Peretola S.r.l.	Firenze	50.000,00	2.768	100,00
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Pisa	80.000,00	110	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150.000,00	271	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto

Società	Sede	Capitale Sociale(€)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Immobili A.O.U. Careggi S.p.a.	Firenze	200.000,00	591	25,00
Alatoscana S.p.a.	M.di Campo (Li)	2.910.366,20	2.866	13,27

7. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI
Gina GIANI ¹
Roberto NALDI
Pierfrancesco PACINI
Vittorio FANTI
Leonardo BASSILICHI
Giovanni Battista BONADIO
Stefano BOTTAI
Martin Francisco Antranik EURNEKIAN BONNARENS
Elisabetta FABRI
Anna GIRELLO
Iacopo MAZZEI
Angela NOBILE
Saverio PANERAI
Ana Cristina SCHIRINIAN

Carica ricoperta

Presidente
Amministratore Delegato
Vice Presidente Esecutivo
Vice Presidente
Consigliere Delegato
Consigliere

Collegio Sindacale

Paola SEVERINI
Silvia BRESCIANI
Tania FROSALI
Roberto GIACINTI
Antonio MARTINI

Carica ricoperta

Presidente ²
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI

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

Marco GIALLETTI

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

¹ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Generale.

² Nominata dal M.E.F. nei primi giorni di settembre 2015 a seguito delle dimissioni rassegnate in data 30 luglio 2015 dal precedente presidente Loredana Durano.

8. HIGHLIGHTS

Operazione di Fusione per incorporazione	<p>Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori progressivi fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014, nonché delle variazioni fra i due esercizi (anno 2015 Gruppo TA ed anno 2014 Gruppo SAT), sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.</p>
Risultati Economici consolidati del 2015 vs 2014	<p>Ricavi pari a 132.590 migliaia di euro, in aumento di 57.325 migliaia di euro rispetto a 75.265 migliaia di euro del Gruppo SAT nel 2014.</p> <p>M.O.L. pari a 25.548 migliaia di euro, in incremento di 11.848 migliaia di euro rispetto a 13.699 migliaia di euro del Gruppo SAT nel 2014.</p> <p>Risultato Operativo pari a 12.344 migliaia di euro, in incremento di 4.651 migliaia di euro rispetto al risultato di 7.693 migliaia di euro del Gruppo SAT nel 2014.</p> <p>Risultato ante imposte pari a 12.590 migliaia di euro, in aumento di 5.480 migliaia di euro rispetto al risultato di 7.109 migliaia di euro del Gruppo SAT nel 2014.</p> <p>Utile di esercizio del Gruppo 2015 pari a 8.498 migliaia di euro contro un utile di esercizio 2014 di 4.199 migliaia di euro del Gruppo SAT, in incremento di 4.299 migliaia di euro.</p> <p>Indebitamento Netto pari a 12.739 migliaia di euro al 31 dicembre 2015, rispetto a 1.677 migliaia di euro del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014.</p>
Risultati Economici consolidati del 2015 vs Pro-forma 2014	<p>Ricavi pari a 132.590 migliaia di euro, in aumento di 12.737 migliaia di euro rispetto a 119.859 migliaia di euro del Pro-forma 2014.</p> <p>M.O.L. pari a 25.548 migliaia di euro, in incremento di 2.270 migliaia di euro rispetto a 23.277 migliaia di euro del Pro-forma 2014.</p> <p>Risultato Operativo pari a 12.344 migliaia di euro, in riduzione di 404 migliaia di euro rispetto al risultato di 12.747 migliaia di euro del Pro-forma 2014.</p> <p>Risultato ante imposte pari a 12.590 migliaia di euro, in aumento di 1.571 migliaia di euro rispetto al risultato di 11.018 migliaia di euro del Pro-forma 2014.</p> <p>Utile di esercizio del Gruppo 2015 pari a 8.498 migliaia di euro contro un utile di esercizio 2014 di 6.361 migliaia di euro del Pro-forma, in incremento di 2.136 migliaia di euro.</p> <p>Indebitamento Netto pari a 12.739 migliaia di euro al 31 dicembre 2015, rispetto a 12.454 migliaia di euro del Pro-forma al 31 dicembre 2014.</p>
Investimenti del 2015	<p>Nel corso del 2015 sono stati effettuati investimenti di Gruppo per complessivi 22,1 milioni di euro, riguardanti principalmente l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa (14,6 milioni di euro) e la rimodulazione e sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze (2,4 milioni di euro).</p>
Il traffico	<p>Nell'esercizio 2015 in esame il Sistema Aeroportuale Toscano¹ ha trasportato 7,2 milioni di passeggeri, registrando una crescita complessiva del 4,2% nella componente passeggeri e dell'1% nella componente movimenti rispetto ai dati aggregati di passeggeri e movimenti degli scali di Pisa e Firenze dell'anno 2014.</p> <p>Nel 2015 il Sistema Aeroportuale Toscano si conferma il 4° Sistema Aeroportuale Italiano per numero di passeggeri.</p>

¹ Per Sistema Aeroportuale Toscano si intende l'aggregazione delle infrastrutture aeroportuali di Firenze e Pisa coordinate da uno stesso Gestore.

L'Azionariato della Capogruppo	<p>In data 13 maggio 2015 è stato stipulato un <i>addendum</i> al patto parasociale originario tra Corporacion America Italia S.p.a. e SO.G.IM. S.p.a. al fine di adeguarlo alla intervenuta fusione, il cui atto è stato stipulato in data 11 maggio 2015 ed avente efficacia 1 giugno 2015.</p> <p>Infine, si rende noto che, a seguito della nomina del CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. da parte dell'Assemblea degli azionisti tenutasi il 15 luglio 2015, il patto parasociale stipulato in data 23 giugno 2015 tra Ente Cassa di Risparmio di Firenze, Regione Toscana, Provincia di Pisa, Fondazione Pisa, C.C.I.A.A. di Firenze, Comune di Pisa, C.C.I.A.A. di Pisa, è automaticamente decaduto.</p>
Cariche sociali	<p>In data 15 luglio 2015 l'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.a. ha nominato il Consiglio di Amministrazione. L'Assemblea ha, inoltre, nominato Marco Carrai Presidente del Consiglio di Amministrazione. In pari data il Consiglio di Amministrazione ha nominato Gina Giani Amministratore Delegato, Roberto Naldi e Pierfrancesco Pacini Vice Presidenti del Consiglio di Amministrazione, Vittorio Fanti Consigliere Delegato ai progetti speciali.</p> <p>In pari data il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, costituito il Comitato Esecutivo.</p> <p>In data 30 luglio 2015 il Presidente del Collegio sindacale, Durano Loredana, ha rassegnato le proprie dimissioni. Nominata dal MEF con comunicazione prot.68043 del 4 settembre 2015 e con efficacia 9 settembre 2015, il nuovo Presidente del Collegio sindacale di Toscana Aeroporti, ai sensi dell'art.21 dello Statuo Sociale, è la d.ssa Paola Severini (attuale Direttore della Ragioneria Territoriale dello Stato di Perugia).</p>
Evoluzione della gestione	<p>I positivi segnali di crescita del traffico passeggeri registrati nei primi due mesi del 2016 dei due scali toscani (+3,4% nel bimestre 2016), gli operativi voli ad oggi confermati dalle compagnie aeree, le nuove importanti destinazioni annunciate per la stagione estiva 2016 e, in generale, i potenziali effetti benefici sul trasporto aereo della riduzione del prezzo del petrolio, sono elementi che ci consentono di guardare con fiducia ai risultati 2016.</p>

9. PROFILO DELL'ESERCIZIO

9.1 SCENARIO MACROECONOMICO

Come nel 2014 anche nel 2015 la crescita dell'economia mondiale si è attestata a circa il 3%, con dinamiche differenziate per aree geografiche, in un contesto inflazionistico ridotto nei paesi occidentali e con prezzi delle materie prime condizionate dalla ulteriore drastica riduzione del prezzo del petrolio.

Negli Stati Uniti la crescita si è consolidata (+2,5% circa), permettendo il graduale programma di rientro del deficit federale e un processo di normalizzazione della politica monetaria. Ne è scaturito un rafforzamento del dollaro con riflessi positivi sulle bilance commerciali dei paesi UE.

L'area euro ha visto un miglioramento della crescita complessiva in uno scenario d'inflazione marginale, che ha indotto la BCE a confermare importanti programmi di interventi monetari.

Per quanto riguarda l'Italia, dopo tre anni consecutivi di contrazione del PIL, si è registrata una crescita che si avvicina all'1%. Il lieve miglioramento della pensione al consumo e

dell'occupazione conferma la necessità sia di ulteriori riforme strutturali, che migliorino la competitività, sia di politiche comunitarie non di semplice rigido controllo degli impegni statali ma anche di sostegno agli investimenti.

9.2 SCENARIO DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

Secondo i dati diffusi da ACI Europe, nel 2015 il traffico passeggeri degli aeroporti europei ha registrato una crescita complessiva del 5,2% rispetto al 2014, con un incremento del traffico di linea sia nei Paesi UE (+5,6%) che nei Paesi non-UE (+3,9%). In lieve crescita il traffico merci (+0,7% rispetto all'anno precedente).

I risultati registrati nel 2015 si inseriscono in una struttura di mercato del trasporto aereo in continua evoluzione, che potrebbe beneficiare del già citato crollo del prezzo del greggio sui mercati in termini di riduzione di costi ed aumento di profitti. La maggior parte delle compagnie aeree ha infatti in essere contratti di hedging a prezzi superiori a quelli attuali.

Si conferma nel 2015 il trend di crescita per il sistema aeroportuale italiano, trend iniziato nel 2014 dopo 2 anni di contrazione (2012-2013). Gli aeroporti italiani hanno infatti registrato, rispetto al 2014, un incremento del traffico passeggeri, pari al 4,5%, un aumento dei volumi di merce trasportata pari al 3,6% e un incremento del numero complessivo dei movimenti degli aeromobili pari all'1%.

Nello specifico, nel corso del 2015, nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti sono transitati complessivamente 157.200.746 passeggeri, corrispondenti a quasi 7 milioni di passeggeri in più rispetto al 2014.

Si conferma anche per il 2015, che l'incremento del numero dei passeggeri ha interessato la quasi totalità degli scali italiani, attestando una capacità di crescita del traffico aereo in tutte le aree del nostro Paese.

Estremamente positivo, come accennato, il dato relativo al settore cargo, che vede nel 2015, il totale delle merci movimentate attestarsi a 985.532 tonnellate, ovvero a circa 34 mila tonnellate in più rispetto al 2014.

9.3 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel 2015 oltre 7,2 milioni di passeggeri registrando una crescita complessiva del 4,2%, pari a +288.825 passeggeri transitati rispetto al 2014.

Il tasso di crescita del traffico passeggeri consuntivato dal sistema aeroportuale toscano nel 2015 (+4,2%) è in linea a quanto registrato dal sistema aeroportuale italiano che si attesta al +4,5% rispetto al 2014 come riportato nella successiva tabella¹.

Di seguito, in dettaglio, le diverse componenti del traffico per il periodo gennaio-dicembre 2015 con il relativo confronto rispetto al 2014:

¹ Fonte dati: Assaeroporti.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR. % 2015/14
Passeggeri commerciali	7.205.355	6.916.062	289.093	4,2%
Nazionali (Linea + Charter)	1.836.354	1.772.069	64.285	3,6%
Internazionali (Linea + Charter)	5.368.801	5.143.993	224.808	4,4%
Passeggeri Aviazione Generale	19.475	19.743	-268	-1,4%
TOTALE PASSEGGERI	7.224.630	6.935.805	288.825	4,2%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR. % 2015/14
Movimenti Commerciali	63.435	62.205	1.230	2,0%
Nazionali (Linea + Charter)	15.671	15.645	26	15%
Internazionali (Linea + Charter)	46.779	45.916	863	1,9%
Cargo	985	844	141	16,7%
Movimenti Aviazione Generale	10.349	10.817	-468	-4,3%
TOTALE MOVIMENTI	73.784	73.022	762	1,0%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR. % 2015/14
Tonnellaggio Commerciale	3.732.013	3.680.174	51.839	1,4%
Nazionali (Linea + Charter)	890.389	933.962	-43.573	-4,7%
Internazionali (Linea + Charter)	2.766.562	2.676.962	89.600	3,3%
Cargo	75.062	69.250	5.812	8,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	143.396	142.544	852	0,6%
TOTALE TONNELLAGGIO	3.875.409	3.822.718	52.691	1,38%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR. % 2015/14
Merce via aerea (Kg)	8.333.851	7.831.701	502.150	6,4%
Merce via superficie (Kg)	509.934	545.722	-35.788	-6,6%
Posta (Kg)	89.736	101.770	-12.034	-11,8%
TOTALE MERCE E POSTA	8.933.521	8.479.193	454.328	5,4%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR. % 2015/14
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	7.313.965	7.020.597	293.368	4,2%

Gennaio - Dicembre 2015			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Roma (sistema)	46.297.409	6,4
	Milano (sistema)	38.676.303	5,5
	Venezia (sistema)	11.134.335	3,8
1	Catania	7.105.487	-2,7
2	Bologna	6.889.742	4,7
3	Napoli	6.163.188	3,4
4	Palermo	4.910.791	7,4
5	Pisa	4.804.812	2,6
6	Bari	3.972.105	8,0
7	Cagliari	3.719.289	2,2
8	Torino	3.666.582	6,8
9	Verona	2.591.255	-8,6
10	Firenze	2.419.818	7,5
11	Lamezia Terme	2.342.406	-2,8
12	Brindisi	2.258.292	4,4
13	Olbia	2.240.016	5,3
Sistema Aeroportuale Italiano		157.200.784	4,5
Sistema Aeroportuale Toscano (FLR/PSA)		7.224.630	4,2

Nota: Il sistema aeroportuale di Roma include gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino, quello di Milano gli scali di Malpensa, Linate e Bergamo Orio al Serio; il sistema di Venezia include gli scali di Venezia e Treviso.

Nel 2015, il Sistema Aeroportuale Toscano si conferma il 4° Sistema Aeroportuale Italiano per numero di passeggeri, dopo quelli di Roma, Milano e Venezia.

Nello stesso periodo, gli aeroporti toscani sono stati collegati con 94 destinazioni di cui 13 nazionali e 81 internazionali, (18 operate in entrambi gli scali) e sono stati serviti da 36 compagnie aeree (di cui 6 operanti in entrambi gli scali), 21 lata e 15 Low Cost (di seguito anche "LC").

Si riporta di seguito il dettaglio delle destinazioni e delle compagnie in questione.

N. destinazioni servite Gennaio-Dicembre 2015 - Sistema Aeroportuale Toscano							
destinazioni nazionali:		23	Birmingham*	47	Glasgow PIK	71	Nantes
1	Alghero	24	Bordeaux	48	Goteborg	72	New Castle
2	Bari	25	Bristol	49	Helsinki	73	New York JFK
3	Brindisi	26	Bruxelles	50	Ibiza	74	Oslo
4	Cagliari	27	Bruxelles CRL	51	Istanbul	75	Parigi BVA
5	Catania	28	Bucharest	52	Kefalonia	76	Parigi CDG
6	Comiso	29	Budapest	53	Kos	77	Parigi ORY
7	Crotone	30	Chania	54	Las Palmas	78	Praga
8	Lamezia T.	31	Colonia/Bonn	55	Leeds-Bradford	79	Riga
9	Is. D'Elba (M. Campo)	32	Copenaghen	56	Lione	80	Rodi
10	Olbia	33	Cork	57	Lisbona	81	Salonicco
11	Palermo	34	Cracovia	58	Liverpool	82	Santorini
12	Roma FCO	35	Danzica	59	Londra LCY	83	Siviglia
13	Trapani	36	Dublino	60	Londra LGW	84	Spalato
destinazioni internazionali:		37	Dusseldorf	61	Londra LHR	85	Stoccarda
14	Amburgo	38	Dusseldorf NRN	62	Londra LTN	86	Stoccolma ARN
15	Amsterdam	39	East Midlands	63	Londra STN	87	Stoccolma NYO
16	Atene	40	Edimburgo	64	Madrid	88	Tel Aviv
17	Barcellona	41	Eindhoven	65	Malta	89	Tenerife
18	Barcellona GRO	42	Fez	66	Manchester	90	Tirana
19	Belfast	43	Francoforte	67	Marrakech	91	Valencia
20	Berlino SXF	44	Francoforte HHN	68	Mikonos	92	Varsavia
21	Berlino TXL	45	Fuerteventura	69	Monaco	93	Vienna
22	Billund	46	Ginevra	70	Mosca	94	Zurigo

Compagnie Aeree operanti Gennaio-Dicembre 2015 Sistema Aeroportuale Toscano**			
1	Aegean Airlines	19	Germanwings
2	Air Baltic	20	Hop!
3	Air Berlin	21	Iberia
4	Air Dolomiti	22	Jet2.com
5	Air France	23	KLM
6	Alitalia	24	Meridiana
7	Arkea Airlines	25	Lufthansa
8	Austrian Airlines	26	Niki
9	Blue Panorama	27	Norwegian Air S.
10	BlueAir	28	Ryanair
11	British Airways	29	SAS
12	Brussels Airlines	30	Silver Air
13	City Jet	31	Swiss
14	Delta Air Lines	32	Transavia
15	easyJet	33	Turkish Airline
16	Etihad Regional	34	Volotea
17	Finnair	35	Vueling Airline
18	Flybe*	36	Wizz Air

* La compagnia aerea FlyBe ha operato fino al 28 marzo 2015 il collegamento Firenze- Birmingham-con sei frequenze settimanali

** Le compagnie aeree sono espresse in ordine alfabetico

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico annuo 2015 con relativo confronto verso il 2014, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Passeggeri commerciali	4.796.962	4.676.013	120.949	2,6%
Nazionali (Linea + Charter)	1.448.687	1.370.121	78.566	5,7%
Internazionali (Linea + Charter)	3.348.275	3.305.892	42.383	1,3%
Passeggeri Aviazione Generale	7.850	7.798	52	0,7%
TOTALE PASSEGGERI	4.804.812	4.683.811	121.001	2,6%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Movimenti Commerciali	35.714	35.093	621	1,8%
Nazionali (Linea + Charter)	11.625	10.951	674	6,2%
Internazionali (Linea + Charter)	23.104	23.298	-194	-0,8%
Cargo	985	844	141	16,7%
Movimenti Aviazione Generale	3.801	3.775	26	0,7%
TOTALE MOVIMENTI	39.515	38.868	647	1,7%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Tonnellaggio Commerciale	2.317.687	2.327.286	-9.599	-0,4%
Nazionali (Linea + Charter)	662.891	682.162	-19.271	-2,8%
Internazionali (Linea + Charter)	1.579.734	1.575.874	3.860	0,2%
Cargo	75.062	69.250	5.812	8,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	61.655	61.405	250	0,4%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.379.342	2.388.691	-9.349	-0,39%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Merce via aerea (Kg)	8.261.572	7.722.145	539.427	7,0%
Merce via superficie (Kg)	345.421	386.237	-40.816	-10,6%
Posta (Kg)	89.736	101.770	-12.034	-11,8%
TOTALE MERCE E POSTA	8.696.729	8.210.152	486.577	5,9%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	4.891.779	4.765.913	125.867	2,6%

Nel corso del 2015 sono transitati dall'aeroporto di Pisa 4.804.812 passeggeri, in aumento del 2,6% rispetto scorso anno. Pisa si posiziona all'11° posto tra gli Aeroporti Italiani per numero di passeggeri.

Il traffico di linea passeggeri è complessivamente aumentato del 2,7% (+123.567 passeggeri) rispetto al 2014. Questo per l'incremento registrato sia dal traffico di linea nazionale (+5,9%, pari a +79.492 passeggeri) che da quello internazionale (+1,4%, pari a +44.075 passeggeri).

Prosegue il trend di crescita del fattore di riempimento dei voli di linea che registra, un incremento di 2,2 punti percentuali (82,5% il fattore di riempimento 2015 ed 80,2% il fattore di riempimento 2014). A fronte di una sostanziale stabilità dei posti offerti (-0,1%) si registra infatti una crescita del traffico passeggeri di linea del 2,7%.

Il traffico passeggeri dei voli dirottati, incluso nel traffico commerciale, rappresenta lo 0,9% del traffico totale (pari a 41.206 passeggeri, +65,1% rispetto allo stesso periodo 2014). La quota proveniente da Firenze rappresenta circa il 70%.

Rispetto al 2014, il traffico charter, inserito nel traffico commerciale, ha registrato un calo del 38,6%, (-18.867 passeggeri), dovuto principalmente alla sospensione dei voli *outgoing* verso l'Egitto e la Tunisia e dei voli *incoming* dalla Russia a causa degli accadimenti socio-politici di tali Paesi che hanno caratterizzato l'anno appena trascorso.

Il traffico dei voli di Aviazione Generale nel 2015 è sostanzialmente in linea con quanto registrato nell'anno 2014 (+0,7%).

Di seguito i principali fattori che hanno determinato l'andamento del traffico di linea passeggeri dell'aeroporto Galilei di Pisa nel 2015:

- **Ryanair:** piena operatività dei voli quadri settimanali per Comiso (operativo da aprile 2014), e Crotone (operativo da settembre 2014), e del volo per Lisbona (operativo da aprile 2014) che passa da 2 a 3 frequenze a partire dalla stagione estiva. Si ricorda inoltre l'incremento delle frequenze settimanali per Palermo (da 11 a 14), Tenerife (passata da 1 a 3 nella stagione invernale) e Madrid (da 6 a 7 nella stagione invernale e da 7 a 9 in quella estiva). Nella stagione estiva 2015¹ Ryanair ha collegato l'aeroporto di Pisa con 46 destinazioni, operando una media di oltre 30 voli al giorno.
- **Turkish Airlines:** piena operatività del collegamento diretto Pisa-Istanbul inaugurato il 26 giugno 2014 che incrementa le operazioni passando, a partire da aprile, da 4 a 5 frequenze settimanali.
- **Transavia France:** ha operato a partire dal 13 aprile 2014 il collegamento su Parigi Orly (con AB320-178 posti o B737-189 posti) e che ha in parte compensato le operazioni di AirFrance su Parigi Charles de Gaulle (2 voli giornalieri operati con CRJ-700 da 72 posti) presenti sino al 29 marzo 2014. Il volo è stato sospeso con la stagione invernale 2015/16 per riprendere nella stagione estiva 2016.
- **Alitalia:** il vettore ha incrementato le frequenze settimanali per Roma Fiumicino (passate da 21 a 24), operate con aeromobili ATR-72 da 68 posti, ed operai collegamenti annuali per Catania, Praga e Tirana. Da aprile è tornato operativo il collegamento per Berlino Tegel (2 frequenze settimanali) operate anche nella stagione invernale, mentre in alta stagione sono stati operati i collegamenti verso Olbia (4 frequenze settimanali), e Mosca Sheremetyevo (3 frequenze settimanali).
- **Volotea:** il vettore spagnolo ha operato nella stagione estiva i voli per Bordeaux, Nantes (2 frequenze settimanali) e Atene (2 frequenze settimanali da fine maggio a fine agosto).
- **easyJet:** il vettore inglese opera a partire da aprile 2 freq/sett per Amburgo, e dal 23 maggio 2 freq/sett per Manchester. Le due nuove destinazioni vanno ad aggiungersi a quelle operate dalla compagnia aerea su Pisa (Parigi Orly, Londra Gatwick, Bristol, Berlino Schoenefield e Londra Luton).
- **Delta Air Lines:** dal 16 giugno al 7 settembre il vettore statunitense ha operato il volo diretto per New York (4 freq/sett per tutto giugno e dal 1 al 7 settembre e 6 freq/sett in luglio ed agosto).
- **Air Baltic:** dal 13 giugno al 13 settembre ha operato il nuovo volo per Riga (2 freq/sett).

¹ La stagione estiva ("Summer") 2015 corrisponde al periodo 29 marzo 2015-24 ottobre 2015.

- **Aegean Airlines:** la compagnia aerea greca ha operato, dal 26 giugno al 28 settembre, 2 frequenze settimanali per Atene.
- Si ricordano inoltre i collegamenti stagionali operati da: **Finnair** (Helsinki, fino a 2 freq/sett), **SAS** (Stoccolma, Copenaghen, Oslo, fino a 2 freq/sett), **Norwegian Air Shuttle** (Stoccolma, Copenaghen, Oslo, fino a 3 freq/sett), **Germanwings** (Colonia/Bonn, 5 freq/sett) e **Jet2.com** (Manchester fino a 6 freq/sett; Belfast, East Midland e Leeds-Bradford 1 freq/sett e New Castle 2 freq/sett)

Nel 2015 l'aeroporto di Pisa è stato collegato con 79 destinazioni di linea operate da 20 compagnie aeree di cui 10 IATA e 10 LC.

N. destinazioni servite Gennaio-Dicembre 2015 - Aeroporto di Pisa							
destinazioni nazionali:		19	Belfast	39	Fez	59	Manchester
1	Alghero	20	Berlino SXF	40	Francoforte HHN	60	Marrakech
2	Bari	21	Berlino TXL	41	Fuerteventura	61	Monaco
3	Brindisi	22	Billund	42	Glasgow PIK	62	Mosca
4	Cagliari	23	Bordeaux	43	Goteborg	63	Nantes
5	Catania	24	Bristol	44	Helsinki	64	New Castle
6	Comiso	25	Bruxelles CRL	45	Ibiza	65	New York JFK
7	Crotone	26	Bucharest	46	Istanbul	66	Oslo
8	Lamezia T.	27	Budapest	47	Kefalonia	67	Parigi BVA
9	Is. D'Elba (M. Campo)	28	Chania	48	Kos	68	Parigi ORY
10	Olbia	29	Colonia/Bonn	49	Las Palmas	69	Praga
11	Palermo	30	Copenaghen	50	Leeds-Bradford	70	Riga
12	Roma FCO	31	Cork	51	Lisbona	71	Rodi
13	Trapani	32	Cracovia	52	Liverpool	72	Salonicco
destinazioni internazionali:		33	Danzica	53	Londra LGW	73	Siviglia
14	Amburgo	34	Dublino	54	Londra LHR	74	Stoccolma ARN
15	Amsterdam	35	Dusseldorf NRN	55	Londra LTN	75	Stoccolma NYO
16	Atene	36	East Midlands	56	Londra STN	76	Tenerife
17	Barcellona	37	Edimburgo	57	Madrid	77	Tirana
18	Barcellona GRO	38	Eindhoven	58	Malta	78	Valencia
						79	Varsavia

Compagnie Aeree operanti Gennaio-Dicembre 2015 Aeroporto di Pisa*			
1	Aegean Airlines	11	Lufthansa
2	Air Baltic	12	Norwegian Air S.
3	Alitalia	13	Ryanair
4	Blue Panorama	14	SAS
5	British Airways	15	Silver Air
6	Delta Air Lines	16	Transavia
7	easyJet	17	Turkish Airline
8	Finnair	18	Volotea
9	Germanwings	19	Vueling
10	Jet2.com	20	Wizz air

* Le compagnie aeree sono espresse in ordine alfabetico

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2015 sono stati 25 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il 69,6% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei, mentre quello domestico il 30,4%.

Il prospetto che segue evidenzia l'incidenza percentuale di ciascun paese europeo sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Galilei nel corso del 2015 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2014:

Traffico pax di linea	2015	2014	Var	Var %	% on TOT
Italia	1.436.241	1.356.925	79.316	5,8%	30,4%
Gran Bretagna	921.650	970.743	-49.093	-5,1%	19,5%
Spagna	540.532	525.983	14.549	2,8%	11,4%
Francia	348.951	339.452	9.499	2,8%	7,4%
Germania	282.759	259.165	23.594	9,1%	6,0%
Paesi Bassi	221.239	209.891	11.348	5,4%	4,7%
Belgio	153.762	153.918	-156	-0,1%	3,3%
Albania	133.997	130.510	3.487	2,7%	2,8%
Marocco	77.615	79.588	-1.973	-2,5%	1,6%
Grecia	66.637	71.618	-4.981	-7,0%	1,4%
Svezia	62.210	59.667	2.543	4,3%	1,3%
Polonia	59.575	57.686	1.889	3,3%	1,3%
Irlanda	59.082	59.199	-117	-0,2%	1,3%
Portogallo	51.187	26.789	24.398	91,1%	1,1%
Romania	49.792	47.704	2.088	4,4%	1,1%
Danimarca	46.719	43.618	3.101	7,1%	1,0%
Malta	45.434	40.732	4.702	11,5%	1,0%
Turchia	43.936	22.979	20.957	91,2%	0,9%
Ungheria	42.059	33.259	8.800	26,5%	0,9%
Norvegia	24.031	51.679	-27.648	-53,5%	0,5%
Repubblica Ceca	21.820	29.394	-7.574	-25,8%	0,5%
Stati Uniti	17.022	14.158	2.864	20,2%	0,4%
Russia	12.746	14.446	-1.700	-11,8%	0,3%
Finlandia	3.797	3.118	679	21,8%	0,1%
Lettonia	2.807	0	2.807	-	0,1%
TOTALE	4.725.788	4.602.221	123.567	2,7%	100,0%

Nel 2015 il traffico domestico ha registrato una crescita del 5,8% rispetto al 2014. Tale risultato è principalmente da ascrivere alla piena operatività dei voli Ryanair su Comiso e Crotona (operativi rispettivamente da Aprile e Settembre 2014) ed al già citato incremento delle frequenze settimanali su Palermo oltre ad un incremento del fattore riempimento voli globale del mercato di 3,8 p.ti percentuali.

Il mercato britannico, che si conferma primo tra i mercati esteri (921.650 passeggeri; 19,5% sul totale mercati) registra un calo del 5,1% rispetto al 2014. Questo a causa della riduzione effettuata ad opera di British Airways su Londra Gatwick (8 frequenze settimanali contro i 2 voli giornalieri dello scorso anno), della cancellazione dei voli da/per Bornemouth e della riduzione del volo per Leeds-Bradford ad opera di Ryanair. Si ricorda l'introduzione del collegamento per Manchester, ad opera di easyJet a far data dal 23 maggio 2015.

In crescita del 2,8% il mercato spagnolo (540.532 passeggeri transitati nell'anno). Tale risultato è dovuto ai già citati incrementi di frequenze settimanali su Madrid e Tenerife oltre ad un incremento del fattore di riempimento voli (di seguito anche "Load Factor") sulle rotte spagnole (+2,9 p.ti %).

Il mercato Francia è in crescita del 2,8% rispetto al 2014. Le nuove operazioni di Transavia France su Parigi Orly e all'incremento di frequenze ad opera di Ryanair su Parigi Beauvais, controbilanciano la cancellazione delle operazioni di Air France su Parigi Charles De Gaulle. Il mercato cresce anche grazie ai nuovi collegamenti verso Nantes e Bordeaux del vettore Volotea.

In crescita anche il mercato Germania (+9,1%) grazie all'operazione easyJet su Amburgo, all'incremento di frequenze su Francoforte Hann da parte di Ryanair e l'operazione Alitalia su Berlino anche nella stagione invernale.

In crescita, grazie ai collegamenti Ryanair per Lisbona e Turkish Airlines per Istanbul anche i mercati Portogallo (+24.381 passeggeri) e Turchia (+20.957 passeggeri). Si ricorda che i voli hanno iniziato ad operare rispettivamente nell'aprile 2014 e nel giugno 2014.

Il mercato Norvegia, in calo del 53,3%, risente della cancellazione ad opera di Ryanair dei voli stagionali per Haugesund e per Oslo Torp. La destinazione Oslo rimane comunque nel network dell'aeroporto Galilei grazie alle operazioni di Norwegian Air Shuttle e SAS.

Traffico Merci e Posta

I dati di traffico cargo registrati nel 2015 dall'aeroporto di Pisa evidenziano una crescita dell'+5,9% (pari a +486.397 Kg di merce e posta trasportati). Tale risultato è dovuto principalmente alla **ripresa delle operazioni su Pisa di DHL**. Dal 2 aprile 2014 il vettore courier ha iniziato nuovamente ad operare sull'Aeroporto di Pisa, collegandolo direttamente al suo Hub di Lipsia.

Si ricorda inoltre, che dal 3 novembre 2015 DHL ha incrementato le proprie operazioni su Pisa grazie all'apertura del servizio di merce in import.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico annuo con il relativo confronto sul 2014, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Passeggeri commerciali	2.408.193	2.240.049	168.144	7,5%
Nazionali (Linea + Charter)	387.667	401.948	-14.281	-3,6%
Internazionali (Linea + Charter)	2.020.526	1.838.101	182.425	9,9%
Passeggeri Aviazione Generale	11.625	11.945	-320	-2,7%
TOTALE PASSEGGERI	2.419.818	2.251.994	167.824	7,5%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Movimenti Commerciali	27.721	27.112	609	2,2%
Nazionali (Linea + Charter)	4.046	4.494	-448	-10,0%
Internazionali (Linea + Charter)	23.675	22.618	1.057	4,7%
Movimenti Aviazione Generale	6.548	7.042	-494	-7,0%
TOTALE MOVIMENTI	34.269	34.154	115	0,3%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Tonnellaggio Commerciale	1.414.326	1.352.888	61.438	4,5%
Nazionali (Linea + Charter)	227.498	251.800	-24.302	-9,7%
Internazionali (Linea + Charter)	1.186.828	1.101.088	85.740	7,8%
Tonnellaggio Aviazione Generale	81.741	81.139	602	0,7%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.496.067	1.434.027	62.040	4,33%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
Merce via aerea (Kg)	72.279	109.556	-37.277	-34,0%
Merce via superficie (Kg)	164.513	159.485	5.028	3,2%
TOTALE MERCE E POSTA	236.792	269.041	-32.249	-12,0%
	Progr. al 31.12.15	Progr. al 31.12.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.422.186	2.254.684	167.502	7,4%

Nel 2015 l'aeroporto di Firenze ha registrato 2.419.818 passeggeri, con un incremento del 7,5 % (+167.824 passeggeri) rispetto al 2014. Il **traffico passeggeri per ciascun mese del 2015** si è attestato su livelli da **record per lo scalo** (ad eccezione del mese di dicembre). Tali risultati sono stati determinati dall'**incremento** dei **movimenti** di linea (+ **2,5 %**) e dei **posti offerti** di linea (+**3,9%**), con un incremento più che proporzionale dei passeggeri (+7,5%) grazie anche all'aumento del **load factor** (+**2,7%**) che passa dal 75,6% del 2014 al 78,3% del 2015.

Si riportano di seguito i principali fattori che hanno determinato i record di traffico del 2015.

- **Iberia:** a partire dal 1 aprile 2015, il vettore ha attivato il collegamento per Madrid con 6 frequenze settimanali operato con A319 da 141 posti;
- **Arkia Airlines:** la compagnia aerea israeliana ha operato nella stagione estiva 2015 il collegamento per Tel Aviv con due frequenze settimanali con E190 da 110 posti;
- **Alitalia:** a partire da giugno il vettore ha reintrodotta i più capienti AB319 da 138 posti ed ha ridotto la presenza degli E175 da 88 posti. Le operazioni su Roma (3/4 voli giornalieri) sono operate attualmente con un mix di AB319, EMB190 da 100 posti e EMB175 da 88 posti;
- **Blue Air:** il vettore rumeno, a partire dal 20 marzo 2015, ha aperto il collegamento per Bucarest con 3 frequenze settimanali con B737-500 da 141 posti;

- **Blue Panorama:** da marzo a settembre la compagnia aerea ha operato la rotta per Tirana con 4 frequenze settimanali con ATR 72 da 64 posti
- **Swiss Airlines:** a partire dal 30 marzo 2015, ha attivato il collegamento quadrisettimanale per Ginevra con DashQ-400 da 76 posti;
- **Vueling:** piena operatività del secondo AB319 basato a Firenze ad aprile 2014. Il vettore opera un totale 17 di destinazioni, incluse le destinazioni stagionali di Olbia (2 frequenze settimanali dal 22 giugno al 7 settembre) , e Tel Aviv (1 volo settimanale dal 4 luglio al 4 ottobre).
- **KLM:** nella stagione estiva 2015 il vettore, ha incrementato le frequenze per Amsterdam passando da 3 a 4 voli giornalieri operati con E190 da 100 posti;
- **British Airways Cityflyer:** piena operatività del collegamento per Londra City inaugurato il 27 marzo 2014 passando da 4 a 6 frequenze settimanali fino a 9 frequenze settimanali a luglio ed agosto;
- **Brussels Airlines:** durante la stagione estiva ha incrementato le frequenze per Bruxelles passando da 10 a 11 collegamenti settimanali operati con RJ100 da 97 posti;
- **Air France:** piena operatività dell'A318 da 131 posti per i 5 collegamenti giornalieri per Parigi CDG durante la stagione invernale e 44 frequenze settimanali durante la stagione estiva.

Nel 2015 l'aeroporto di Firenze è stato collegato con 33 destinazioni di linea operate da 22 compagnie aeree:

N. destinazioni servite Gennaio- Dicembre 2015 - Aeroporto di Firenze			
destinazioni nazionali:		16	Francoforte
1	Bari	17	Ginevra
2	Cagliari	18	Ibiza
3	Catania	19	Lione
4	Is. D'Elba (M. Campo)	20	Londra LCY
5	Olbia	21	Londra LGW
6	Palermo	22	Madrid
7	Roma FCO	23	Monaco
destinazioni internazionali:		24	Mykonos
8	Amsterdam	25	Parigi CDG
9	Barcellona	26	Parigi ORY
10	Berlino TXL	27	Santorini
11	Birmingham	28	Spalato
12	Bruxelles	29	Stoccarda
13	Bucarest	30	Tel Aviv
14	Copenaghen	31	Tirana
15	Dusseldorf	32	Vienna
		33	Zurigo

Compagnie Aeree operanti Gennaio- Dicembre 2015 Aeroporto di Firenze*			
1	Air Berlin	12	Etihad Regional
2	Air Dolomiti	13	Flybe**
3	Air France	14	Hop!
4	Alitalia	15	Iberia
5	Arkia	16	KLM
6	Austrian Airlines	17	Lufthansa
7	Blue Air	18	Meridiana
8	Blue Panorama	19	Niki
9	British Airways	20	Silver Air
10	Brussels Airlines	21	Swiss Airlines
11	Cityjet	22	Vueling

* Le compagnie aeree sono espone in ordine alfabetico

** La compagnia aerea FlyBe ha operato fino al 28 marzo 2015 il collegamento Firenze- Birmingham con sei frequenze settimanali

Traffico di Linea Passeggeri suddiviso per Nazione

Nel 2015, il traffico internazionale ha costituito il 77,3% del traffico totale dei passeggeri. L'aeroporto di Firenze è collegato con 16 nazioni.

Traffico pax di linea	2015	2014	Var	Var %	% on TOT
Francia	546.012	488.449	57.563	11,8%	22,7%
Germania	537.799	560.475	-22.676	-4,0%	22,4%
Italia	386.709	400.347	-13.638	-3,4%	16,1%
Spagna	197.502	140.576	56.926	40,5%	8,2%
Svizzera	192.234	184.170	8.064	4,4%	8,0%
Paesi bassi	188.380	147.091	41.289	28,1%	7,8%
Regno Unito	185.867	182.767	3.100	1,7%	7,7%
Austria	49.870	54.829	-4.959	-9,0%	2,1%
Belgio	48.932	48.900	32	0,1%	2,0%
Romania	22.937	0	22.937	100,0%	1,0%
Danimarca	18.190	16.677	1.513	9,1%	0,8%
Grecia	11.682	9.348	2.334	25,0%	0,5%
Albania	7.751	0	7.751	100,0%	0,3%
Israele	5.770	0	5.770	100,0%	0,2%
Croazia	3.024	1.111	1.913	172,2%	0,1%
Rep. Ceca	777	368	409	111,1%	0,0%
TOTALE	2.403.436	2.235.108	168.328	7,5%	100,0%

Come si osserva dalla tabella soprastante, il mercato francese si conferma il mercato principale con 546.012 passeggeri trasportati (22,7% del totale), in crescita del + 11,8% rispetto al 2014 grazie alla maggiore capacità offerta da parte di Air France (con l'introduzione dell'aeromobile AB318 da 131 posti) ed all'incremento di frequenze per Parigi Orly da parte di Vueling.

Il mercato tedesco, secondo mercato, è in lieve calo (-4%) sia a causa della sospensione da parte di Air Berlin delle operazioni nella stagione invernale verso Stoccarda e Dusseldorf sia a causa della mancata introduzione delle frequenze estive aggiuntive operate nel 2015

Il mercato italiano (386.709 passeggeri) registra un decremento del 3,4% rispetto al 2014 a causa della cancellazione dei collegamenti per Palermo e Catania da parte di Volotea e dall'utilizzo da parte di Alitalia di un Aeromobile E175 (88 posti) con minor capacità rispetto all' AB319 (138 posti). Tale riduzione è stata in parte compensata dall'incremento del fattore di riempimento dei voli di Vueling per le rotte nazionali e dall'introduzione del collegamento per Olbia sempre ad opera del vettore spagnolo.

Da evidenziare le crescite registrate dal mercato Spagna (+40,5%) e Paesi Bassi (+28,1%) grazie all'avvio delle operazioni di Iberia per Madrid ed all'incremento di frequenze di Vueling per Barcellona e ai già citati incrementi di frequenze ad opera di KLM su Amsterdam.

Il mercato Gran Bretagna registra una lieve crescita dell'1,7% (+3.100 passeggeri) grazie alla piena operatività del collegamento operato da British Airways Cityflyer per Londra City inaugurato nella stagione estiva del 2014 e ad una crescita del fattore di riempimento dei voli operati da Cityjet.

Di rilievo la crescita del mercato Romania (+22.937 passeggeri) grazie all'apertura del collegamento verso Bucarest ad opera di Blue Air.

9.4 LE ATTIVITÀ “NON AVIATION”

I Servizi Commerciali

I “Servizi Commerciali” rappresentano l'insieme delle attività Non Aviation relative a: Retail (esercizi commerciali), Food (ristorazione), Autonoleggi, Sub-concessione di aree (spazi locativi), Altre sub-concessioni (attività minori), Gestione degli spazi pubblicitari/Advertising e Gestione dei Parcheggi.

Principali iniziative Non Aviation 2015 aeroporto di Pisa

Attività “Autonoleggi”

Anche nel 2015, l'aeroporto di Pisa ha rappresentato per il comparto aeroportuale del noleggio auto senza conducente un importante punto di riferimento organizzativo e di logistica. Questo ha consentito un importante incremento delle performance registrando circa 167.000 contratti di noleggio (+8% sul 2014). Il settore, ritenuto strategico da TA, ha permesso di avviare anche nel 2015 importanti iniziative orientate a consolidare e sviluppare tale business. In particolare si evidenziano:

- la realizzazione, da agosto, di 10 postazioni totalmente attrezzate per lo svolgimento delle attività di “dry cleaning”. Tale servizio viene direttamente commercializzato da TA alle Società di Autonoleggio che lo svolgono in “self service”;
- l'avvio delle negoziazioni per la prosecuzione contrattuale con tutte le Società che operano sullo scalo. Le negoziazioni, iniziate nel mese di settembre con previsione di conclusione per tutte le Società nel 2016, hanno generato ricavi aggiuntivi (nel 2015) per circa 450 migliaia di euro, derivanti da “contributi una tantum” che le Società hanno corrisposto a fronte degli investimenti effettuati e da effettuare nel periodo di rinnovo contrattuale;

Attività “Parking”

La strategia di differenziazione delle politiche di *pricing* dei parcheggi, attuata da TA a partire dall'inizio del periodo di crisi (2008), ha consentito alla Società negli ultimi anni di limitare significativamente la generalizzata contrazione dei ricavi di questo settore. Tra le principali iniziative attuate dalla Capogruppo nel settore “Parking” nel corso del 2015 si segnalano:

- l'attivazione del “Sistema TELEPASS” di accesso ai parcheggi P2 e P3. Tale sistema consente una più rapida gestione degli ingressi e delle uscite dai suddetti parcheggi particolarmente in uso ad una utenza business;
- per gli altri parcheggi gestiti (P1 e P4) si sono continuate le strategie tariffarie avviate nei precedenti esercizi.

Attività “Food&Retail”

Area “Airside”: a seguito di lavori di riqualificazione dell'area imbarchi “controlli passaporti” al piano 1° del Terminal è stato possibile riservare un'area di circa 35 mq. dove ha preso avvio nel mese di luglio 2015 un'attività di Wine Bar. Tale attività si è aggiunta al punto di ristoro Gate Caffè e consente la consumazione di piatti espressi con prodotti tipici della regione.

Principali iniziative Non Aviation 2015 aeroporto di Firenze

Attività “Parking”

Le principali iniziative implementate nel 2015 presso l'aeroporto di Firenze sono:

- l'attivazione del "Sistema TELEPASS" di accesso ai parcheggi P1 e P2. Tale sistema consente una più rapida gestione degli ingressi e delle uscite dai suddetti parcheggi particolarmente in uso ad una utenza business;
- la sottoscrizione con il Comune di Firenze di una modifica della Convenzione per la gestione del parcheggio P1 di lunga sosta. A tal proposito, a fronte della presa in carico della manutenzione della Via del Termine, è stato possibile ottenere l'applicazione di una politica tariffaria di maggior favore per il parcheggio in questione ed in linea con i prezzi praticati dai concorrenti direttamente insistenti nelle vicinanze del sedime aeroportuale (nuove tariffe in vigore da gennaio 2016) nonché la possibilità di utilizzare un maggior numero di stalli per attività diverse dal parcheggio, quali ad esempio gli autonoleggi oggi ubicati in area remota.

Attività "Food&Retail"

L'affidamento in subconcessione per un intero anno della gestione dei negozi Duty free, prima gestiti direttamente dalla Società (inizio effettivo della subconcessione ottobre 2014). Tale rilevante operazione ha determinato un maggior margine di circa 150 migliaia di euro sul 2015. Il Bilancio 2015 incorpora direttamente ricavi per 1,4 milioni di euro verso il subconcessionario, quando il Bilancio 2014 presentava ricavi diretti per 4,1 milioni di euro e costi diretti per 2,85 milioni di euro.

10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2015

Lo sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Firenze

Il Master Plan 2014-2029, elaborato coerentemente con il Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 30 settembre 2014 che inserisce l'aeroporto di Firenze tra gli aeroporti strategici italiani, è stato approvato in linea tecnica da ENAC in data 3 novembre 2014. Il Master Plan 2014-2029 è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs n. 152/2006 ed al rilascio della Conformità Urbanistica ai sensi dell'articolo 81 DPR 616/1977.

L'iter procedurale di Valutazione di Impatto Ambientale del Piano in oggetto è stato avviato da parte di ENAC in data 24 marzo 2015 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il Master Plan 2014-2029 prevede la riqualificazione dell'attuale scalo aeroportuale di Firenze, con realizzazione della nuova pista di volo e dei relativi raccordi e piazzali aeromobili, la realizzazione del nuovo Terminal Passeggeri, della viabilità di accesso e dei parcheggi, la realizzazione in area Ovest dell'area logistica, oltre alle opere propedeutiche necessarie alla realizzazione del nuovo sistema aeroportuale.

Nell'ambito della procedura di VIA, facendo seguito alla richiesta di integrazioni espressa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 21 luglio 2015, sono stati predisposti tutti gli approfondimenti progettuali ed i chiarimenti richiesti che sono stati depositati in data 4 settembre 2015 e contestualmente trasmessi a tutti gli Enti competenti. Ad oggi la procedura di VIA risulta ancora in corso e si stima che la conclusione della procedura suddetta possa avvenire nei prossimi dodici mesi e, nel contempo, la Società si sta adoperando per valutare la migliore struttura finanziaria al riguardo.

Lavori per l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste e raccordi) dell'aeroporto Galilei e per la mitigazione dell'impatto acustico sulla città di Pisa

Il 27 marzo 2015 è stata inaugurata la riapertura della pista principale dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa. I lavori ultimati alla data del presente documento hanno riguardato la riqualificazione della pavimentazione della pista principale e la realizzazione di un nuovo raccordo tra la pista principale e quella secondaria. Quest'ultimo intervento ha consentito l'anticipo della corsa al decollo degli aeromobili e la conseguente riduzione dell'impatto acustico sulla città di Pisa. Il piano degli interventi ha anche riguardato l'adeguamento impiantistico e delle luci pista (AVL) che consentono il miglioramento dell'operatività dello scalo in condizioni di bassa visibilità ed il passaggio della categoria operativa della pista principale da CAT I a CAT II. I lavori non hanno condizionato la continuità operativa dell'aeroporto, che è stata garantita tramite l'utilizzo della pista di volo secondaria. Entro l'estate 2016 è prevista l'ultimazione complessiva degli interventi per l'adeguamento della portanza delle superfici di sicurezza (c.d. "Strip e R.E.S.A."). L'investimento complessivo ammonta a circa 20 milioni di euro.

Delocalizzazione insediamento residenziale Borgo di via Cariola e sviluppo infrastrutture aeroportuali sull'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa

Nel 2015 è proseguito, nel rispetto dell'Accordo di Programma sottoscritto nel dicembre 2013, l'intervento di delocalizzazione dell'insediamento residenziale (Borgo Via Cariola) confinante con la zona est del piazzale aeromobili e in prossimità della testata nord della pista secondaria. La delocalizzazione del Borgo di via Cariola, nel quale risiedevano 44 nuclei familiari, si è resa necessaria per:

- 1) liberare l'area per consentire lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali a servizio dell'utenza come previsto dal Master Plan aeroportuale (ampliamento piazzali aeromobili, parcheggi per "rent a car", parcheggi dipendenti aeroportuali);
- 2) eliminare fattori di rischio per la popolazione residente quali l'inquinamento acustico, ambientale e il rischio aeronautico connesso alla vicinanza delle piste di volo come previsto dalle prescrizioni del decreto VIA del 2002.

Il costo del progetto di delocalizzazione è di 16,5 milioni di euro di cui 10 milioni resi disponibili dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso l'ENAC, 3 milioni di euro da parte della Regione Toscana, e fino ad un massimo di 3,5 milioni di euro da parte di Toscana Aeroporti. In particolare l'investimento di TA ha riguardato lo sviluppo dell'infrastruttura come sopra descritto. Alla data del presente documento sono stati sottoscritti n. 40 (su n. 44 totali) atti di cessione volontaria degli immobili del Borgo di Via Cariola per un corrispondente importo liquidato agli ex-proprietari di circa 12 milioni di euro (importi erogati dal ministero dei Trasporti), oltre a circa 760 migliaia di euro per investimenti effettuati da TA. Il completamento del processo di delocalizzazione è previsto entro la fine del 2016. Le nuove aree saranno destinate ad attività di carattere aviation e non aviation.

Livelli tariffari 2015-2018 dell'Aeroporto Galilei - Approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con delibera n. 22 del 12 marzo 2015, ha autorizzato l'aeroporto di Pisa ad applicare, a partire dal 16 aprile 2015, i nuovi livelli dei diritti regolamentati per l'anno 2015. Il modello tariffario prevede per gli anni 2016-2018

l'aggiornamento, attraverso consultazioni annuali con gli utenti aeroportuali, dei diritti regolamentati determinati sulla base dei consuntivi annuali di traffico, investimenti ed indicatori di qualità ed ambiente. Nel corso del mese di ottobre 2015 si è svolta positivamente la consultazione annuale con gli utenti ai quali è stata inviata l'informativa delle nuove tariffe 2016 in vigore dal 1° gennaio.

Livelli tariffari 2015-2018 dell'Aeroporto Vespucci - Approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con delibera n. 35 del 7 maggio 2015, ha autorizzato lo scalo di Firenze ad applicare, a partire dal 26 maggio 2015, i nuovi livelli dei diritti regolamentati per l'anno 2015. Come per lo scalo di Pisa, il modello tariffario prevede per gli anni 2016-2018 l'aggiornamento, attraverso consultazioni annuali con gli utenti aeroportuali, dei diritti regolamentati determinati sulla base dei consuntivi annuali di traffico, investimenti ed indicatori di qualità ed ambiente. Nel corso del mese di ottobre 2015 si è svolta positivamente la consultazione annuale con gli utenti ai quali è stata inviata l'informativa delle nuove tariffe 2016 in vigore dal 1° gennaio.

11. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

PREMESSA

Come riportato nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a.", con il perfezionamento dell'operazione in questione le operazioni della società incorporata sono state imputate al bilancio di TA ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due esercizi fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 ed il Gruppo TA (già Gruppo SAT) al 31 dicembre 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

Per il dettaglio delle voci di conto economico si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative.

11.1 Conto Economico Consolidato

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati del Conto Economico Consolidato del 2015 e del 2014.

Dati in migliaia di euro	2015	2014 (1)	Var. Ass. 2015/2014	VAR. %
RICAVI				
Ricavi aviation	83.853	49.554	34.299	69,2%
Ricavi non aviation	25.151	17.320	7.832	45,2%
Ricavi per servizi di costruzione	18.616	6.589	12.027	182,5%
Altri ricavi e proventi	4.969	1.802	3.167	175,7%
TOTALE RICAVI (A)	132.589	75.265	57.324	76,2%
COSTI				
Materiali di consumo	1.236	856	380	44,4%
Costi del personale	39.775	22.854	16.921	74,0%
Costi per servizi	41.068	26.907	14.162	52,6%
Oneri diversi di gestione	2.004	803	1.201	149,7%
Canoni aeroportuali	5.269	3.871	1.398	36,1%
Costi per servizi di costruzione	17.690	6.276	11.414	181,9%
TOTALE COSTI (B)	107.042	61.565	45.476	73,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	25.547	13.699	11.848	86,5%
Incid.% su ricavi totali	19,3%	18,2%		
Ammortamenti e svalutazioni	8.359	4.176	4.183	100,2%
Acc. f.do rischi e ripristini	4.682	1.724	2.958	171,6%
Acc. f.do svalutazione crediti	163	107	56	52,7%
RISULTATO OPERATIVO	12.343	7.693	4.650	60,4%
Incid.% su ricavi totali	9,3%	10,2%		
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	1.768	289	1.479	511,1%
Oneri finanziari	-1.565	-873	-692	79,2%
Utile (perdita) da partecipazioni	42	0	42	n.s.
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	246	-584	829	-142,1%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	12.589	7.109	5.480	77,1%
Imposte di periodo	-4.042	-2.774	-1.268	45,7%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	8.547	4.335	4.212	97,2%
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	-50	-136	87	-63,6%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	8.498	4.199	4.299	102,4%
Utile per azione (€)	0,618	0,426	0,192	45,1%

Note:

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

Ai sensi di quanto richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che i dati sintetici di conto economico riportati sono agevolmente riconciliabili con quelli indicati nei prospetti di bilancio.

Inoltre, in accordo con la Raccomandazione CESR/05-178b sugli indicatori alternativi di performance, TA presenta nell'ambito del presente Bilancio Consolidato, in aggiunta alle grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcune grandezze derivate da queste ultime, ancorchè non previste dagli IFRS (Non-GAAP Measures).

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

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

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

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

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

L'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del 2015 ammonta a 25,5 milioni di euro.

L'**EBIT** del 2015 si attesta a 12,3 milioni di euro.

Il **Risultato ante imposte** del 2015 è pari a 12,6 milioni di euro.

Infine, il 2015 si chiude con un **Risultato netto di esercizio di Gruppo** pari a 8.498 migliaia di euro, **in miglioramento di 4.299 migliaia di euro** rispetto a quanto registrato nel 2014 dal Gruppo SAT. Tale risultato di esercizio è influenzato anche dall'incorporazione delle voci di conto economico di AdF (si veda a tal proposito il conto economico gestionale successivamente illustrato).

* * *

Comparazione dei risultati economici del 2015 con i dati economici Pro-forma del 2014.

Per offrire al lettore una migliore comprensione dei prospetti sopra esposti ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito il prospetto di Conto Economico Gestionale del 2015, con evidenza dei valori economici comparati con i valori Pro-forma del 2014 come da Documento Equivalente.

In ogni caso, per un dettaglio dei saldi di conto economico del 2015, si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative.

Dati in migliaia di euro	2015	PRO-FORMA 2014	Var. Ass. 2015/2014	VAR.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	83.853	79.685	4.168	5,2%
Ricavi non aviation	25.151	27.546	-2.395	-8,7%
Altri ricavi e proventi	4.969	3.179	1.790	56,3%
Totale ricavi operativi	113.973	110.410	3.563	3,2%
Ricavi per servizi di costruzione	18.616	9.442	9.174	97,2%
TOTALE RICAVI (A)	132.589	119.852	12.737	10,6%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.236	3.812	-2.576	-67,6%
Costi del personale	39.775	38.652	1.123	2,9%
Costi per servizi	41.068	39.062	2.007	5,1%
Oneri diversi di gestione	2.004	1.805	199	11,0%
Canoni aeroportuali	5.269	4.250	1.018	24,0%
Totale costi operativi	89.352	87.582	1.770	2,0%
Costi per servizi di costruzione	17.690	8.993	8.697	96,7%
TOTALE COSTI (B)	107.042	96.574	10.467	10,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	25.547	23.277	2.270	9,8%
Incid.% su ricavi totali	19,3%	19,4%		
Incid.% su ricavi operativi	22,4%	21,1%		
Ammortamenti e svalutazioni	8.359	7.736	623	8,1%
Acc. f.do rischi e ripristini	4.682	2.622	2.060	78,6%
Acc. f.do svalutazione crediti	163	173	-10	-5,6%
RISULTATO OPERATIVO	12.343	12.747	-404	-3,2%
Incid.% su ricavi totali	9,3%	10,6%		
Incid.% su ricavi operativi	10,8%	11,5%		
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	1.768	331	1.437	433,6%
Oneri finanziari	-1.565	-2.060	495	-24,1%
Utile (perdita) da partecipazioni	42	0	42	n.s.
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	246	-1.729	1.974	n.s.
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	12.589	11.018	1.571	14,3%
Imposte di periodo	-4.042	-4.521	479	-10,6%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	8.547	6.498	2.050	31,5%
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	-50	-136	87	-63,6%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	8.498	6.361	2.136	33,6%

Il totale dei ricavi del 2015 si incrementa di 12,7 milioni di euro rispetto al 2014, pari ad un +10,6%.

In particolare, nel 2015 si registra un incremento del 5,2% dei ricavi operativi Aviation, principalmente a seguito della crescita del traffico aereo aggregato (+4,2% in termini di World Load Unit - *di seguito anche "WLU"* - fra i due esercizi), ed un calo dei ricavi Non Aviation dell'8,7% per effetto principale dei mancati ricavi diretti derivanti dalla subconcessione dei negozi a gestione diretta dello scalo di Firenze (ARC) a far data dal 1 ottobre 2014.

L'incremento dei ricavi per servizi di costruzione (+97,2% pari a 9,2 milioni di euro) è dovuto principalmente ai maggiori investimenti su beni in concessione effettuati sullo scalo di Pisa nel corso dell'esercizio in esame (pista e raccordi per un valore di 14,6 milioni di euro). Si rammenta come tale componente di ricavo corrisponda ai costi sostenuti per lavori in concessione e maggiorati di un mark-up del 5%, iscritto ai fini della copertura dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta dal Gruppo secondo quanto previsto dall'IFRIC 12 ed abbia come contropartita l'iscrizione dei Beni in concessione (ai sensi dello IAS 11) tra le Attività Immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo la Concessione di gestione totale dei due scali.

Gli altri ricavi operativi nel 2015 risultano in crescita di circa 1,8 milioni di euro rispetto al 2014. Tale voce accoglie fundamentalmente il rilascio a conto economico di passività appostate nei Bilanci precedenti in conseguenza dell'aggiornamento di stima degli ammontari ritenuti attendibili al fine di estinguere le obbligazioni in corso alla data di approvazione del presente bilancio. Per i dettagli si rinvia alle Note Illustrative, al paragrafo Altre informazioni.

Il totale dei costi del 2015 è pari a 107 milioni di euro e si incrementa di 10,5 milioni di euro rispetto al 2014, pari ad un +10,8%.

La riduzione di 2,6 milioni di euro dei costi per materie prime e materiali di consumo e merci deriva principalmente da un minor approvvigionamento di merci da destinare alla vendita in quanto, a far data dal 1° ottobre 2014, la società incorporata ha ceduto in subconcessione la gestione diretta dei negozi ARC (Airport Retail Corner) ad un primario operatore nazionale specializzato nella gestione dei negozi in regime di Duty Free, con l'obiettivo di migliorarne i margini di profitto.

La variazione dei costi del personale, pari a +1,1 milioni di euro, deriva principalmente dall'impatto sulle retribuzioni dai maggiori organici del Gruppo ed, in misura minore, dal rinnovo del CCNL.

La variazione dei costi per servizi, pari a 2 milioni di euro, deriva principalmente da maggiori costi per servizi operativi esterni, servizi di manutenzione, costi di comunicazione e prestazioni professionali legati sia allo sviluppo degli aeroporti che allo start-up di Toscana Aeroporti.

L'incremento dei costi per servizi di costruzione è legato, come per la corrispondente voce di ricavo precedentemente descritta, ai maggiori investimenti sostenuti sulle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa.

Gli oneri diversi di gestione ed i canoni aeroportuali si incrementano di 1,2 milioni di euro principalmente per effetto dell'aumento dei canoni concessori a seguito del maggior traffico consuntivato nel 2015 e della partenza delle nuove tariffe aeroportuali sullo scalo di Firenze che ha determinato il cessare delle prescrizioni della L. 248/05, ovvero della riduzione del canone aeroportuale del 75% a compensazione dell'applicazione di minori corrispettivi agli utenti di pari entità.

Per quanto sopra il Margine Operativo Lordo del Gruppo, pari a 25,5 milioni di euro nel 2015, registra un incremento di circa 2,3 milioni di euro (+9,8%).

Gli ammortamenti si incrementano di 0,6 milioni di euro per effetto dei maggiori investimenti sostenuti dal Gruppo nel periodo in esame.

Gli accantonamenti a fondo rischi e ripristini si incrementano di 2,06 milioni di euro a seguito di maggiori accantonamenti al fondo di ripristino (1,3 milioni di euro) ed al fondo rischi (765 migliaia di euro).

Di conseguenza, il Risultato Operativo del Gruppo, pari a 12,3 milioni di euro nel 2015, registra una flessione di 404 migliaia di euro (-3,2%).

La gestione finanziaria mostra un saldo positivo di 246 migliaia di euro, derivante principalmente dalla vendita delle azioni detenute da parte da SAT nella società AdF, pari all'1,42% del Capitale Sociale, qualificata come *available for sale* e valutata al fair

value. Tale vendita è intervenuta in data 6 maggio 2015, ossia prima della data di stipula dell'atto di fusione nonché della data di efficacia della fusione ed ha generato nel 2015 un provento finanziario di circa 1,6 milioni di euro completamente realizzato verso terzi. Considerato che la cessione della partecipazione in questione è avvenuta prima della stipula dell'atto di fusione e della data di efficacia della stessa ed è inoltre stata effettuata verso soggetti terzi diversi anche dal socio di riferimento (Corporacion America Italia S.p.a.), gli amministratori hanno rilevato l'importo della plusvalenza a conto economico. Premesso quanto sopra, l'Utile ante imposte passa da 11 milioni di euro a 12,6 milioni di euro, registrando un incremento del +14,3%.

Le imposte di esercizio sono pari a 4 milioni di euro. Il tax rate del 2015, pari al 32%, risulta inferiore al 41% del 2014 per effetto dello sgravio fiscale introdotto dalla Finanziaria 2015 in tema di deducibilità dell'Irap e dal fatto che il provento finanziario generato dalla vendita delle azioni AdF è assoggettato ad un minor carico fiscale (regime c.d. "Pex").

Il risultato netto di esercizio del Gruppo, infine, registra un incremento di 2,1 milioni di euro (+33,6%) passando da 6,4 milioni di euro a 8,5 milioni di euro.

11.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori patrimoniali fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 siano poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

Pertanto, per il dettaglio delle voci patrimoniali si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative al Bilancio Consolidato.

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** al 31 dicembre 2015 ed al 31 dicembre 2014. Per offrire al lettore una migliore comprensione del prospetto sotto esposto ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito anche la colonna della Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata **Pro-forma** riclassificata al 31 dicembre 2014 come da Documento Equivalente¹.

¹ Rispetto al prospetto pubblicato nel Documento Equivalente esposto nell'apposito paragrafo, sono stati effettuati degli accorpamenti di voci ed un maggior dettaglio di voci patrimoniali. Inoltre, è stata riclassificata la voce " Passività fiscali differite" per 476 migliaia di euro nella voce "Crediti vari ed altre attività non correnti" con il segno opposto. Di conseguenza i Totali patrimoniali differiscono dallo schema del Documento equivalente per effetto di tale compensazione. Si segnala altresì che gli stessi dati Pro-forma non siano stati oggetto di approvazione da parte degli Amministratori nè di certificazione da parte della società di revisione.

ATTIVO	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE	31.12.2014	
				PRO-FORMA	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI					
- Attività immateriali	155.100	75.860	79.240	141.302	13.798
- Attività materiali	26.344	21.064	5.281	26.554	-209
- Partecipazioni	678	2.273	-1.595	637	41
- Attività finanziarie	2.407	2.298	110	2.018	389
- Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	2.162	2.032	130	1.607	555
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	186.692	103.526	83.165	172.118	14.574
ATTIVITA' CORRENTI					
- Crediti verso i clienti	19.188	13.727	5.461	20.275	-1.087
- Crediti verso imprese collegate	181	364	-182	364	-182
- Crediti tributari	2.359	300	2.059	5.097	-2.738
- Crediti verso altri esigibili entro l'anno	1.809	2.177	-368	5.192	-3.383
- Cassa e mezzi equivalenti	32.296	25.091	7.205	36.845	-4.549
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	55.835	41.659	14.175	67.773	-11.938
TOTALE ATTIVO	242.526	145.185	97.341	239.891	2.635
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE	31.12.2014	
				PRO-FORMA	VARIAZIONE
CAPITALE E RISERVE					
- Patrimonio netto di Gruppo	110.399	66.598	43.801	108.434	1.965
- Patrimonio netto di Terzi	127	138	-10	138	-10
TOTALE PATRIMONIO NETTO	110.526	66.736	43.790	108.571	1.955
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE					
- Fondi rischi e oneri	3.815	33	3.782	3.609	206
- Fondi di ripristino e sostituzione	18.759	10.520	8.239	15.702	3.057
- TFR e altri fondi relativi al personale	6.473	4.207	2.266	7.169	-696
- Passività finanziarie	40.534	24.700	15.834	35.323	5.211
- Altri debiti esigibili oltre l'anno	805	1.839	-1.034	1.839	-1.034
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	70.386	41.300	29.086	63.643	6.743
PASSIVITA' CORRENTI					
- Scoperti bancari	0	0	0	10.500	-10.500
- Finanziamenti	4.502	2.068	2.434	3.476	1.026
- Debiti tributari	10.008	5.887	4.121	7.665	2.343
- Debiti commerciali e diversi	47.104	29.195	17.909	46.036	1.068
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	61.614	37.150	24.464	67.677	-6.063
TOTALE PASSIVITA'	132.000	78.450	53.550	131.320	680
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	242.526	145.185	97.341	239.891	2.635

La variazione del totale attivo e del totale passivo e patrimonio netto, in aumento di 97,3 milioni di euro rispetto i dati del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014, deriva principalmente dall'incorporazione delle voci componenti l'Attivo patrimoniale AdF.

Fra le attività non correnti si segnala la variazione positiva derivante dagli investimenti del Gruppo effettuati nel corso del 2015, pari a 22,1 milioni di euro, e il decremento della voce

Partecipazioni, per circa 1,5 milioni di euro, derivante dalla vendita delle azioni detenute da parte di SAT in AdF prima della data di efficacia della fusione.

Si segnala inoltre che, all'interno delle attività correnti, la voce cassa e mezzi equivalenti mostra, a livello di Gruppo, un valore al 31 dicembre 2015 pari a 32,3 milioni di euro rispetto ai 25,1 milioni di euro registrati al 31 dicembre 2014 dalla società incorporante (+7,2 milioni di euro), nonostante gli investimenti effettuati nel corso del 2015 in esame e la distribuzione dei dividendi di circa 6,8 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro relativi ad AdF e 3,9 milioni di euro relativi a SAT).

Il Patrimonio netto registra un incremento di 43,8 milioni di euro, per il combinato effetto della riduzione della riserva *fair value*, a seguito della vendita delle azioni AdF (per circa 1,6 milioni di euro), e dell'apporto del capitale netto di fusione conseguente l'incorporazione del Gruppo AdF (per circa 41,3 milioni di euro). Quest'ultimo importo è riscontrabile nel Prospetto di movimentazione del Patrimonio netto consolidato come somma della voce "Aumento di capitale a servizio della fusione per incorporazione di AdF" per 14,4 milioni di euro e della voce "Altri movimenti derivanti dalla fusione per incorporazione di AdF" per 26,9 milioni di euro, equivalente al Patrimonio netto del Gruppo AdF al 31 dicembre 2014 pari a 44,2 milioni di euro al netto dei Dividendi erogati prima della stipula dell'atto di fusione per 2,9 milioni di euro. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto specificato nelle Note illustrative.

Inoltre, a seguito dell'aumento di capitale rilevato in SAT a completamento dell'incorporazione di AdF, si registra la riduzione delle riserve per 864 migliaia di euro conseguente l'imputazione a Patrimonio netto dei costi qualificati come spese a servizio dell'aumento di capitale conseguente l'operazione di fusione.

Per ulteriori dettagli, si rimanda al "Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto".

Tra le Passività a medio lungo termine si segnala l'incremento delle voce Passività finanziarie per circa 15,8 milioni di euro derivante sia dal finanziamento acquisito dalla società incorporata per circa 9,2 milioni di euro, sia dall'ulteriore movimentazione della società incorporante per 6,6 milioni di euro. Tale voce include i due finanziamenti a medio lungo termine che prevedono un'apertura di credito per un importo massimo complessivo pari a 60 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro acquisiti a seguito dell'incorporazione di AdF, finalizzata alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo.

A seguito dell'incorporazione delle voci patrimoniali di AdF, il totale delle passività correnti al 31 dicembre 2015 registra un incremento di 24,5 milioni di euro.

Si evidenzia, inoltre, che al 31 dicembre 2015 sono state completamente chiuse le linee di credito a breve termine per 10,5 milioni di euro provenienti dalla società incorporata e che la voce finanziamenti, per complessivi 4,5 milioni di euro, accoglie la quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine del Gruppo TA.

CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 31 dicembre 2015 ed al 31 dicembre 2014, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	CONSOLIDA TO 31.12.2015	CONSOLIDA TO 31.12.2014	Var. Ass. 2015/2014	PRO-FORMA 31.12.2014	Var. Ass. 2015/2014
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	186.692	103.526	83.165	172.118	14.573
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	-33.574	-18.514	-15.060	-22.774	-10.800
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	-29.852	-16.599	-13.253	-28.320	-1.533
CAPITALE INVESTITO	123.265	68.413	54.853	121.025	2.240
PATRIMONIO NETTO	110.526	66.736	43.790	108.571	1.955
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	12.739	1.677	11.062	12.454	285

Le attività immobilizzate registrano un incremento di 83,2 milioni di euro sostanzialmente riconducibile all'incorporazione delle voci patrimoniali AdF ed agli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio in esame per complessivi 22,1 milioni di euro, tra cui l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa (piste e raccordi) per circa 14,6 milioni di euro e per 2,4 milioni di euro per la rimodulazione e sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze.

Il capitale circolante netto, di 33,6 milioni di euro al 31 dicembre 2015, si incrementa di 15,1 milioni di euro per effetto combinato dell'incremento dei debiti verso fornitori a seguito degli investimenti del Gruppo e dell'incorporazione del capitale circolante netto AdF.

Le passività non finanziarie a medio lungo termine incrementano di circa 13,2 milioni di euro per effetto principale dell'aumento della parte non corrente del Fondo di ripristino e sostituzione (8,2 milioni di euro), del Fondo rischi (3,8 milioni di euro) e del Fondo TFR (2,3 milioni di euro) in seguito all'incorporazione del capitale circolante netto AdF.

Per effetto di quanto detto sopra, il Capitale investito del Gruppo TA al 31 dicembre 2015 si incrementa di 54,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014, con un saldo al 31 dicembre 2015 di circa 123,3 milioni di euro.

11.3 Analisi dei flussi finanziari

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

Come si evince, al 31 dicembre 2015 la disponibilità monetaria risulta positiva per 32,3 milioni di euro. Tale dato risulta influenzato dall'incorporazione delle voci di bilancio AdF e dalle attività di gestione e di investimento del 2015.

<i>migliaia di euro</i>	2015	2014
ATTIVITA' OPERATIVA		
Utile di esercizio	8.547	4.335
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti	8.359	4.176
- Altri accantonamenti e svalutazioni	2.564	1.278
- Variazione Fondo rischi e oneri	(186)	(841)
- Variazione netta del TFR e altri fondi	(370)	(244)
- Oneri finanziari dell'esercizio	1.565	873
- Proventi da cessione partecipazioni	(1.638)	-
- Variazione netta imposte differite	(735)	(96)
- Imposte di periodo	4.042	2.774
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</i>	<i>22.147</i>	<i>12.255</i>
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.087	736
- (Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	5.554	948
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	5.309	(1.686)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(1.792)	1.109
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</i>	<i>10.158</i>	<i>1.107</i>
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	32.305	13.361
- Interessi passivi pagati	(1.068)	(429)
- Imposte pagate	(4.513)	(1.574)
Flusso di cassa delle attività operative	26.724	11.358
ATTIVITA' d' INVESTIMENTO		
- Disponibilità liquide apportate per effetto dell'incorporazione di AdF	11.754	-
- Acquisto di attività materiali	(3.124)	(1.470)
- Cessione di attività materiali	129	-
- Acquisto di attività immateriali	(18.952)	(6.131)
- Crediti immobilizzati	-	2.181
- Prezzo di realizzo da cessione partecipazioni	1.766	-
Disponibilità liq. Generate dall'attività d'investimento	(8.426)	(5.419)
FLUSSO DI CASSA DI GESTIONE	18.298	5.939
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(6.830)	(887)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	10.000	9.186
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(14.263)	(1.886)
Disponibilità liquide nette derivanti / (impiegate) dall'att. fin.	(11.093)	6.412
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	7.205	12.351
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	25.092	12.740
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	32.297	25.092

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2015, si evidenziano in particolare:

- 1,77 milioni di euro relativo al prezzo di realizzo da cessione della partecipazione in AdF - Aeroporto di Firenze, pari al 1,42% del capitale sociale, con la conseguente vendita di n. 128.599 azioni perfezionata in data 6 maggio 2015, che ha determinato un provento finanziario pari a 1,6 milioni di euro;
- Il rimborso in linea capitale di 3,9 milioni di euro a valere sui finanziamenti a medio lungo termine stipulati dal Gruppo;
- Il tiraggio di 10 milioni di euro a valere sul finanziamento a medio lungo termine di 40 milioni di euro, per far fronte agli investimenti effettuati nel corso del 2015 sullo scalo di Pisa;
- Nel mese di maggio 2015 sono stati distribuiti dividendi per complessivi 6,8 milioni di euro relativi al risultato conseguito al 31 dicembre 2014 dalla società incorporante, per 3,9 milioni di euro, e dalla società incorporata per 2,9 milioni di euro;
- Nel 2015 sono stati investiti 22,1 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali, fra cui 14,6 milioni per il potenziamento delle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa e 2,4 milioni di euro per la rimodulazione e sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze.

In generale, il flusso di cassa generato dall'attività operativa pari a circa 26,7 milioni di euro ed emergente dalla fusione retroattiva al 1 gennaio, sarebbe stato in grado di finanziare l'assorbimento netto di liquidità legato agli investimenti per 20,2 milioni di euro. Di conseguenza il tiraggio del finanziamento effettuato dalla incorporante prima della fusione per circa 10 milioni di euro e a servizio del piano degli investimenti è stato utile anche allo spegnimento dei debiti finanziari a breve termine della incorporata per un importo di 10,5 milioni di euro.

11.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n° 6064293 del 28 luglio 2006.

Per offrire al lettore una migliore comprensione del prospetto sotto esposti ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito anche la colonna della Posizione Finanziaria Netta Consolidata Pro-forma al 31 dicembre 2014 come da Documento Informativo Equivalente.

<i>migliaia di euro</i>	31.12.2015 Consolidato	31.12.2014 Consolidato	Var. Ass. 2015/2014	31.12.2014 pro- forma	Var. Ass. daPro- forma
A. Cassa e banche	32.296	25.091	7.205	36.845	(4.549)
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	32.296	25.091	7.205	36.845	(4.549)
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	-	-	-	10.500	10.500
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.502	2.068	2.434	3.476	1.026
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	-	-	-	-	-
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	4.502	2.068	2.434	13.976	9.474
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	(27.795)	(23.023)	(4.771)	(22.869)	(4.925)
K. Debiti bancari non correnti	40.534	24.700	15.834	35.323	5.211
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	-	-	-	-	-
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	40.534	24.700	15.834	35.323	5.211
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	12.739	1.677	11.062	12.454	285

Le voci riportate nella posizione finanziaria netta risentono dell'incorporazione dei valori patrimoniali AdF.

Tra i debiti finanziari correnti si segnala la quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine del Gruppo TA per complessivi 4,5 milioni di euro.

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di 40,5 milioni di euro, quale quota non corrente dei due finanziamenti in essere che prevedono un'apertura di credito, per un importo massimo complessivo pari a 60 milioni di euro, finalizzata alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo.

Si rammenta come, al 31 dicembre 2015, la società incorporante abbia effettuato tiraggi per 10 milioni di euro ad esaurimento della disponibilità di 40 milioni di euro prevista dal contratto di finanziamento. Inoltre, nel corso del 2015 in esame, si evidenziano rimborsi delle quote capitali come stabilito dai due contratti di finanziamento in essere, per complessivi 3,9 milioni di euro.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Passività finanziarie" della Nota illustrativa al bilancio consolidato.

Si segnala che la voce cassa e banche accoglie:

a) un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario Intesa San Paolo-MPS;

b) un importo di circa 2,2 milioni di euro, incassati dalla incorporata AdF in data 18 marzo 2013 dal Ministero dei Trasporti, a seguito della sentenza n. 2403/2012, a titolo di

risarcimento dei danni patiti per il mancato adeguamento dei diritti negli anni 1999-2005, oltre a rivalutazione monetaria e interessi di legge. Con atto di citazione in appello l'Avvocatura Generale dello Stato ha d'altra parte citato AdF (oggi TA) innanzi alla Corte di Appello di Roma, chiedendo, in riforma della sentenza impugnata del Tribunale di Roma n. 2403/2012, la dichiarazione del difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario e l'accertamento che nulla è dovuto dal Ministero appellante a titolo risarcitorio per mancato aggiornamento dei diritti aeroportuali. Pertanto l'importo di cui sopra, secondo quanto previsto dai principi contabili internazionali (IAS 37), non ha avuto né avrà impatti sul conto economico del Gruppo fino all'ultimo grado di giudizio. In ogni caso, nell'ottica del principio di prudenza cui viene costantemente orientata la gestione, lo stesso importo è stato integralmente depositato su un conto di deposito separato, sul quale maturano interessi che vengono a loro volta ivi reinvestiti, e non verrà utilizzato fino alla definitiva assegnazione alla Capogruppo con l'ultimo grado di giudizio.

L'indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2015, risulta pari a 12,74 milioni di euro, in incremento di 11,06 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014. Tale incremento è sostanzialmente riconducibile all'incorporazione dei valori patrimoniale AdF ed all'ulteriore tiraggio del mutuo da parte della società incorporante.

Si segnala infine che l'Indebitamento Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2015, se paragonato allo stesso dato al 31 dicembre 2014 (Pro-forma), evidenzia un incremento di 285 migliaia di euro.

11.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato

In accordo con la Raccomandazione CESR/05-178b sugli indicatori alternativi di performance, il Gruppo TA presenta nell'ambito della Relazione sulla Gestione, in aggiunta alle grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcune grandezze derivate da queste ultime, ancorché non previste dagli IFRS (Non-GAAP Measures). Tali grandezze sono presentate al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione di Gruppo e non devono essere considerate alternative a quelle previste dagli IFRS.

In particolare gli indicatori alternativi di performance utilizzati sono i seguenti (per ciascun singolo indicatore viene esposto in nota il relativo metodo di calcolo).

Gli indici di redditività	31.12.2015 Consolidato	31.12.2014 Consolidato	31.12.2014 Pro- Forma
ROE Risultato netto / Patrimonio netto	7,69%	6,50%	5,98%
ROE lordo Utile ante imposte / Patrimonio netto	11,39%	10,65%	10,15%
ROI Risultato operativo / Capitale Investito Netto ⁽¹⁾	10,01%	11,25%	10,53%
ROS Risultato operativo / Ricavi ⁽²⁾	10,74%	11,15%	11,50%
RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI Oneri finanziari/Ricavi ⁽²⁾	1,36%	1,27%	1,86%
RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI EBITDA/Oneri finanziari	16,3	15,7	11,3

Gli indici patrimoniali	31.12.2015 Consolidato	31.12.2014 Consolidato	31.12.2014 Pro- Forma
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA' Attività correnti / Passività correnti	0,91	1,14	0,99
QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,12	0,03	0,11
RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA Indebitamento (PFN) / EBITDA	0,50	0,12	0,54
QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA Patrimonio netto / Attività non correnti	0,59	0,65	0,63

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

(2) Ricavi al netto dei ricavi da costruzioni (con solo mark-up).

12. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine del 2015 ammontano a 22,1 milioni di euro, di cui 18,95 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 3,15 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali. Nel corso del 2015, inoltre, il Gruppo ha effettuato ripristini e sostituzioni sui beni in concessione per un importo pari a 1,55 milioni di euro

Gli investimenti in **Immobilizzazioni immateriali** hanno riguardato principalmente i diritti di concessione a seguito fondamentalmente degli investimenti per il potenziamento delle aree di manovra dello scalo di Pisa (14,6 milioni di euro) e dai lavori di ampliamento dei piazzali aeromobili dello scalo fiorentino (450 migliaia di euro).

L'incremento delle immobilizzazioni in corso deriva soprattutto dalla rimodulazione e sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze (2,4 milioni di euro, di cui circa 0,9 milioni di euro relativi allo studio di impatto ambientale, circa 0,7 milioni di euro relativi alla nuova pista di volo e circa 0,6 milioni di euro relativi al nuovo terminal passeggeri).

Gli investimenti in **immobilizzazioni materiali** hanno riguardato principalmente gli interventi dello scalo di Pisa sulle aree inerenti la delocalizzazione del Borgo Cariola (476

migliaia di euro) e l'acquisto di autoveicoli e mezzi di rampa (1,5 milioni di euro), la realizzazione di nuovi impianti pubblicitari (127 migliaia di euro) e l'acquisto di hardware (305 migliaia di euro).

Secondo quanto previsto dall'art. 10 della L. 72/83, il Gruppo informa che nel 2015 non ha provveduto ad alcuna rivalutazione degli *asset* ai sensi di leggi speciali.

La seguente tabella riporta il dettaglio degli investimenti del Gruppo TA al 31 dicembre 2015:

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	Totale
Totale Investimenti di Gruppo al 31.12.2015					22.097
A) Immobilizzazioni Immateriali				18.952	
- software				327	
- diritti di concessione				15.764	
interventi di potenziamento aree di manovra	PSA	14.629			
ampliamento Piazzale Aeromobili	FLR	450			
ampliamento caserma VVF	PSA	158			
pensilina caricabatterie Piazzale Ovest	FLR	104			
impianti speciali aerostazione	PSA	105			
Interventi commerciali vari	PSA	76			
Torre faro piazzale est e ovest fase I	FLR	61			
altri minori	PSA/FLR	182			
- immob. in corso				2.861	
rimodulazione e sviluppo masterplan 2014-2029	FLR	2.109			
progettazione nuovo modulo terminal per riconfigurazione flussi passeggeri e nuovi uffici	FLR	285			
nuovo Terminal est lotto 1 (arrivi)	PSA	356			
altri minori	FLR	111			
progettazioni idrauliche e sistemi AVL	FLR	70			
B) Immobilizzazioni Materiali				3.145	
- terreni e fabbricati (*)				652	
delocalizzazione Borgo Cariola apt PSA	PSA	476			
Interventi aree via cariola (edificio rent a car)	PSA	165			
altri minori	PSA	12			
- autoveicoli	PSA/FLR			151	
- attrezzature ind.li e comm.li	PSA/FLR			66	
- impianti e macchinari				1.881	
mezzi trasporto PRM (ambulift)	PSA/FLR	352			
impianti pubblicitari	PSA/FLR	127			
nastri semoventi	FLR	134			
cinque scale passeggeri motorizzate con copertura antipioggia	FLR	349			
mezzo ripristino wc con elevatore	FLR	99			
mezzo per rifornimento acqua potabile con elevatore	FLR	55			
trattore per sfalcio erba e sgombero neve	FLR	43			
loader	PSA	108			
sollevatore	PSA	67			
dollies	PSA	67			
ETDS security	PSA	142			
nuove aree passeggeri	PSA	61			
riqualifica mezzi di rampa	PSA	81			
altri minori	PSA/FLR	196			
- altri beni				395	
macchine elettroniche (HW)	PSA/FLR	305			
mobili e arredi	PSA/FLR	90			

(*) Terreni e fabbricati di proprietà Toscana Aeroporti.

13. LE RISORSE UMANE

PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili, a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si segnala, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

Gli organici del Gruppo

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al 2015 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2014:

	2015	2014	Δ+/-	Δ%	Di cui Pisa	Di cui Firenze
Dirigenti	10,8	9,0	1,8	20,4%	-0,2	2
Impiegati	501,8	296,6	205,2	69,2%	4,4	200,7
Operai	193,8	95,5	98,3	102,9%	1,9	96,4
TOSCANA AEROPORTI	706,4	401,1	305,3	76,1%	6,2	299,1

Jet Fuel	10,0	11,6	-1,6	-13,8%	-1,6	0,0
-----------------	-------------	-------------	-------------	---------------	-------------	------------

Gruppo	716,4	412,7	303,7	73,6%	4,6	299,1
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	--------------

Nota.: 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

Nel 2015 l'organico medio dei dipendenti **TA** ha registrato un incremento in termini assoluti di 303,7 EFT, rispetto allo stesso periodo del 2014, principalmente per effetto dell'incorporazione di AdF.

Si segnala come nel corso del 2015 siano stati assunti 49 dipendenti a tempo indeterminato, con un incremento di circa il 7% rispetto alla forza lavoro a tempo indeterminato dell'anno precedente.

Il numero dei dipendenti della controllata **Jet Fuel**, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto, ha registrato un decremento di 1.6 EFT.

Si rammenta invece come le controllate Parcheggi Peretola S.r.l. e TAE S.r.l. non abbiano personale impiegato direttamente.

Il costo del personale del Gruppo nel 2015 è pari a 39,8 milioni di euro, in aumento di 16,9 milioni di euro rispetto al 2014 (+74%). Anche tale incremento è principalmente conseguente all'incorporazione di AdF.

Per meglio comprendere l'andamento degli organici del Gruppo di seguito viene riportata la tabella con l'organico medio annuo (espresso in Equivalent Full Time) relativo al 2015 e le variazioni rispetto all'analogo periodo PRO-FORMA 2014.

	2015	PRO-FORMA 2014	Δ+/-	Δ%
Dirigenti	10,8	10,9	-0,1	-0,8%
Impiegati	501,8	485,9	15,9	3,3%
Operai	193,8	181,2	12,7	7,0%
TOSCANA AEROPORTI	706,4	677,9	28,5	4,2%
Jet Fuel	10,0	11,6	-1,6	-13,8%
Gruppo	716,4	689,5	26,9	3,9%

- Nel 2015 l'organico medio del Gruppo ha registrato un incremento in termini assoluti di 26,9 EFT rispetto allo stesso periodo del 2014 (+3,9%).
- L'organico medio dei dipendenti TA ha registrato un incremento in termini assoluti di 28,5 EFT (+4.2%), rispetto allo stesso periodo del 2014 alla luce di un incremento del traffico passeggeri (ed UTA) del 4.2%.
- Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto, ha registrato un decremento di 1,6 EFT.
- Le controllate Parcheggio Peretola S.r.l. e TAE S.r.l. non hanno personale impiegato direttamente.

Formazione e Addestramento Tecnico

La Società ha perseguito anche nel 2015 le *policy* di formazione/addestramento già delineate nelle precedenti annualità. Nel 2015 sono state complessivamente realizzate in totale 23.135 ore di formazione ed addestramento, di cui il 35% per il personale operante a FLR ed il 65% per quello operante a PSA, suddiviso tra un 25% di formazione ed un 75% di addestramento.

14. SICUREZZA SUL LAVORO

Nel 2015 il Servizio Prevenzione e Protezione (SPP) di TA ha continuato a mantenere il costante presidio sugli aspetti più rilevanti in materia di salute e sicurezza. Sotto il profilo organizzativo, nel settembre 2015 è stato nominato dal Datore di Lavoro il Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione unico per entrambi i siti aeroportuali ed il Medico Competente coordinatore.

In particolare, nel corso dell'anno 2015, si segnalano i seguenti eventi di maggior rilievo.

Certificazione BS OHSAS 18001:2007

Nel mese di ottobre 2015 è stata mantenuta (con zero non conformità) la Certificazione con DNV sulla norma BS OHSAS 18001:2007 per Toscana Aeroporti, già acquisita da SAT Spa nel novembre del 2013. Ciò consente alla Società di essere "compliant" relativamente a quanto previsto dall'art 16 comma 3 e dall'art. 30 del D.lgs. 81/08, con importanti riflessi anche sugli aspetti della responsabilità amministrativa delle società per i reati inerenti la sicurezza sul lavoro e previsti dal D.lgs. 231/2001.

Valutazione dei rischi e dispositivi di protezione

Nel corso dell'anno è stata effettuata la valutazione del rischio relativa alle seguenti aree:

1. rischio chimico (analisi chimico-biologiche di monitoraggio della qualità dell'aria) per i siti di Firenze e Pisa;
2. rischio fisico (analisi del rumore e delle vibrazioni) per il sito di Pisa;

Prova di emergenza ed evacuazione

Sono state effettuate nei due scali, le annuali prove di gestione dell'emergenza ed evacuazione disposta dal D.M. 10/03/98, in collaborazione con i Vigili del Fuoco ed il Servizio di Prevenzione e Protezione della Polizia di Frontiera. Nello specifico, sui due scali, sono state effettuate le seguenti esercitazioni:

1) Scalo aeroportuale di Firenze

- 28 maggio - Prova Evacuazione Terminal Imbarchi (scenario: principio incendio sala imbarchi)
- 11 dicembre - Prova di gestione emergenza PEA

2) Scalo aeroportuale di Pisa

- 6 marzo: scenario sinistro deposito carburante, organizzata congiuntamente con JET FUEL (deposito carburante avio)
- 29 maggio: scenario incendio sala partenze piano terra
- 5 agosto: scenario atto doloso organizzata congiuntamente con Polaria

Formazione e informazione

Nel 2015, oltre i programmi in corso di formazione sulla sicurezza prevista dall'Accordo Stato-Regioni, sono stati realizzati i seguenti percorsi formativi ed informativi:

- per il sito di Pisa, è stata avviata la formazione per 22 nuovi addetti alla gestione delle emergenze;
- per il sito di Pisa, sono stati formati 5 nuovi preposti;

E' proseguita l'attività d'informazione, coinvolgimento e confronto su tematiche varie con gli RLS, con il Medico Competente e con l'Esperto Qualificato in materia di radioprotezione.

Infortuni

A livello aggregato, il trend dell'andamento degli infortuni nel 2015 è pressoché in linea con quello dell'anno 2014 (complessivamente nei due scali si sono registrati 25 infortuni nel 2015 contro 23 infortuni nel 2014).

Non si sono registrate denunce in corso di malattie professionali riconosciute.

15. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX D.Lgs. N. 196 DEL 30/6/2003

La legge 35 del 2012 ha abrogato l'istituto del Documento Programmatico sulla Sicurezza eliminando il punto 19 e sotto punti relativi allo stesso nell'allegato B al testo unico sulla privacy. A seguito della fusione societaria e nell'ambito delle attività di monitoraggio della Funzione Compliance, Toscana Aeroporti ha preso i provvedimenti necessari affinché i dati personali vengano trattati nel rispetto della normativa vigente.

16. RICERCA E SVILUPPO

L'anno 2015 ha visto Toscana Aeroporti impegnata in un processo di ristrutturazione, rinnovo ed unificazione dei sistemi informativi degli aeroporti di Pisa e Firenze

proseguendo, attraverso lo sviluppo dei propri sistemi informatici, nell'implementazione del piano d'interventi mirato all'ottimizzazione dei processi aziendali.

In particolare, nel corso del 2015, Toscana Aeroporti ha:

- ristrutturato il sistema di informativa al pubblico dell'aeroporto di Pisa potenziando il numero di punti informativi presenti all'interno dell'aerostazione;
- ristrutturato l'infrastruttura di rete Wi-Fi dell'aeroporto di Pisa uniformando al contempo le modalità di accesso e fruizione del servizio per entrambi gli aeroporti;
- realizzato il sito Internet istituzionale di Toscana Aeroporti;
- implementato un nuovo sistema unico di posta elettronica aziendale;
- predisposta una connessione in fibra ottica dedicata ad alte prestazioni per il collegamento diretto tra i due aeroporti. Tale connettività risulta propedeutica sia per una migliore condivisione dei servizi presenti sui due scali, sia per la definizione di un piano congiunto di Disaster Recovery & Business Continuity;
- installato un sistema di Telepresence presso entrambi gli aeroporti per permettere al personale dei due scali di effettuare riunioni da remoto agevolando lo svolgimento delle attività lavorative;
- uniformato i sistemi di Business Intelligence, in cui confluiscono i dati di entrambi gli scali, con la definizione di specifici cruscotti per la Direzione e la funzione Commerciale Aviation;
- predisposto presso l'aeroporto di Pisa un sistema di Helpdesk per la gestione centralizzata delle segnalazioni in ambito ICT;
- rinnovato il parco PC tramite attivazione di un contratto di noleggio al fine di garantire maggiori performance ed adeguati livelli di sicurezza;
- installato il sistema Telepass presso i parcheggi lunga sosta e sosta breve dell'aeroporto di Firenze.

17. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

Alla data del 31 dicembre 2015 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti società collegate:

- **Immobili A.O.U. Careggi S.p.a.** (società costituita per gestire gli spazi commerciali del nuovo ingresso dell'ospedale Careggi di Firenze – c.d. NIC) – Partecipazione detenuta da TA: 25,00% del capitale sociale (25% al 31 dicembre 2014). Costituita l'11 maggio 2012 fra l'Azienda Ospedaliera Universitaria Careggi (proprietaria al 75%) e T.A. (già SAT). Ha la sua sede legale presso l'Ospedale di Careggi in Firenze ed una sede amministrativa presso l'aeroporto Galilei di Pisa. Al 31 dicembre 2015 la collegata ha un capitale sociale pari a 200 migliaia di euro (interamente versato), ha registrato ricavi per 885 migliaia di euro (642 migliaia di euro nel 2014) ed ha chiuso il bilancio 2015 con un utile di 182 migliaia di euro (155 migliaia di euro nel 2014) ed un patrimonio netto di 591 migliaia di euro (409 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

Alla data del 31 dicembre 2015 TA ha in essere un contratto con la collegata riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore complessivo annuo pari a 91 migliaia di euro, un corrispettivo variabile sui ricavi per un valore di circa 77 migliaia di euro ed un recupero spese trasferte per un valore di 3 migliaia di euro.

- **Alatoscana S.p.a.** (società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba) - Partecipazione detenuta da TA: 13,27% (13,27% al 31 dicembre 2014) del capitale sociale. Alatoscana S.p.a. ha registrato ricavi nel 2015 pari a 1,29 milioni di euro (1,19 milioni di euro nel 2014) ed ha chiuso il Bilancio 2015 con un utile netto di 19 migliaia di euro (37 migliaia di euro nel

2014) ed un Patrimonio Netto di 2,87 milioni di euro (2,84 milioni di euro al 31 dicembre 2014).

Alla data del 31 dicembre 2015 è in corso di rinnovo il contratto con la partecipata, in continuità con i precedenti esercizi, riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore complessivo annuo pari a 40 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2015 risultano i seguenti rapporti con società correlate:

- Delta Aerotaxi S.r.l.

- Un contratto passivo per TA relativo alla manutenzione ordinaria ed alla custodia dell'hangar presso lo scalo di Firenze dato in sub concessione a Delta Aerotaxi, che ha determinato nel 2015 costi pari a 35 migliaia di euro.
- Una serie di contratti attivi tra TA e Delta Aerotaxi S.r.l. che prevedono:
 - la sub concessione di uffici, aviorimessa e altre tipologie di locali presso lo scalo di Firenze per un valore nel 2015 pari a 132 migliaia di euro di ricavi per TA;
 - la sub concessione di servizi a terzi di "hangaraggio" e manutenzione aeromobili, oltre ad ulteriori servizi accessori svolti presso lo scalo di Firenze, per un ricavo complessivo nel 2015 pari a 84 migliaia di euro.
 - La sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore nel 2015 pari a 92 migliaia di euro di ricavi per TA;
 - ricavi per 224 migliaia di euro per la fatturazione di diritti e tasse aeroportuali, inerenti l'aviazione generale dello scalo di Pisa e circa 2 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta;
- Infine, sono presenti nel bilancio di TA ulteriori ricavi per circa 22 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- Corporate Air Services S.r.l.

- Un contratto tra TA e Corporate Air Services S.r.l., società che gestisce l'aviazione generale presso lo scalo di Firenze, subentrata a Delta Aerotaxi S.r.l. a partire dall'11 giugno 2007, nonché indirettamente collegata a TA per il tramite di SO.G.IM. S.p.a., azionista di TA, che prevede la sub concessione di detta attività per un valore complessivo nel 2015 pari a 106 migliaia di euro di ricavi.
- TA ha inoltre maturato nei confronti della parte correlata Corporate Air Services S.r.l., al 31 dicembre 2015:
 - ricavi per 567 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze, 2 migliaia di euro dello scalo di Pisa e per circa 4 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e per l'erogazione del liquido de-icing dello scalo fiorentino;
 - La sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore nel 2015 pari a 33 migliaia di euro di ricavi per TA;
 - ricavi per 7 migliaia di euro relativi al riaddebito delle spese di assicurazione per la copertura RCT e delle penali PPR registrate presso lo scalo di Firenze.

- Delifly S.r.l.

- In data 13 Giugno 2007 AdF (oggi TA) e Delifly S.r.l. (parte correlata per il tramite di SO.G.IM. S.p.A) hanno stipulato un contratto in virtù del quale AdF (oggi TA) si è impegnata a sub concedere a Delifly dal 1° Settembre 2007 fino al 31 dicembre 2015 un'area di circa mq. 122 che Delifly utilizza esclusivamente per installarvi un

manufatto amovibile, da utilizzare per l'erogazione dei servizi di catering per aviazione generale presso lo scalo di Firenze, per un valore nel 2015 di 3 migliaia di euro di ricavi.

- A fronte della sub concessione dell'area sopra indicata e dei relativi servizi di catering, Delifly corrisponde a TA, per tutta la durata del contratto, un importo determinato sulla base del minimo garantito pattuito e del Tariffario dei beni in uso esclusivo in vigore, con un ricavo maturato nel 2015 pari a 22 migliaia di euro.
- Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly S.r.l. ulteriori ricavi per 4 migliaia di euro relativi al riaddebito delle utenze, delle spese per la copertura assicurativa RCT ed all'assegnazione di tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- ICCAB S.r.l.

- ICCAB S.r.l. è parte correlata di TA in quanto il consigliere di amministrazione di TA Saverio Panerai esercita un'influenza notevole su ICCAB S.r.l., ai sensi del regolamento operazioni con parti correlate adottato dalla Consob.
Si fa presente come AdF (oggi TA) abbia sub concesso ad ICCAB fino al 31 dicembre 2015 un locale di circa mq. 40 ubicato presso lo scalo di Firenze che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali di vendita, per un valore nel 2015 di 47 migliaia di euro di ricavi.
- Un contratto attivo tra AdF (oggi TA) ed ICCAB che prevede la sub concessione di spazi pubblicitari all'interno dell'aeroporto di Firenze, per un valore nel 2015 di 36 migliaia di euro di ricavi.
- Un contratto attivo che prevede la sub concessione di un locale ubicato in area air side dello scalo di Pisa che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali di vendita, per un valore nel 2015 di 70 migliaia di euro di ricavi.
- Infine, il Gruppo, nel corso del 2015, ha maturato nei confronti di ICCAB S.r.l. ulteriori ricavi per 7 migliaia di euro relativi al riaddebito di servizi comuni dei due scali.

- Corporacion America Italia S.p.a.

- TA ha affidato a tale parte correlata l'incarico di consulenza di natura tecnico-operativa, volto alla messa a disposizione delle conoscenze e metodologie nell'ambito di attività di analisi negli aspetti di pianificazione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, che ha determinato nel 2015 costi pari a circa 13 migliaia di euro. TA ha inoltre maturato ricavi verso la parte correlata nel corso del 2015 per un valore pari a 40 migliaia di euro a fronte di spese di trasferta sostenute dal Gruppo.

- Helpport Uruguay S.A.

- Nel corso del 2015 Toscana Aeroporti Engineering ha commissionato a tale parte correlata (società controllata dal Gruppo Corporation America specializzata nello sviluppo e nella progettazione di infrastrutture aeroportuali), contratti di progettazione per un importo pari a 731 migliaia di euro.

- Comune di Firenze

- Un contratto attivo tra AdF (oggi TA) ed il Comune di Firenze che prevede la subconcessione di un locale ad uso ufficio di mq. 13 ubicato al piano terra landside dello scalo di Firenze, per un valore nel 2015 di circa 5 migliaia di euro di ricavi per attività di informazione turistica.

- A.L.H.A. S.p.a.

- Un contratto attivo in via di rinnovo tra AdF (oggi TA) ed A.L.H.A che prevede la subconcessione di un locale ad uso ufficio di mq. 264 ubicato al piano terra landside dello scalo di Firenze, per un valore nel 2015 di circa 27 migliaia di euro di ricavi. Si segnalano ulteriori 6 migliaia di euro di ricavi relativi al riaddebito di servizi comuni e tessere parcheggio. Infine, nello scalo di Pisa, si registrano 2 migliaia di euro di ricavi per servizi di magazzinaggio.

- PisaMo S.p.a.

- Società in-house dell'azionista Comune di Pisa. Alla data del 31 dicembre 2015 TA vanta un credito residuo di 427 migliaia di euro (427 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) nei confronti della parte correlata. Gli Amministratori ritengono tale credito irrilevante, ai fini dei rischi, in considerazione del fatto che è coperto da un finanziamento europeo già approvato ed in corso di trasferimento a PisaMo tramite il Comune di Pisa.

Si fa presente come i termini che regolano i rapporti con i soggetti identificati quali parti correlate sono definiti in base a contratti stipulati a normali condizioni di mercato. Per ulteriori dettagli si rimanda allo schema "Allegato C" delle note Illustrative al Bilancio consolidato e d'esercizio.

Si precisa, infine, che nel 2015 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate.

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

18.1 Toscana Aeroporti S.p.a.

I prospetti di seguito esposti sono estratti dal Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 cui si fa rinvio, redatto nel rispetto dei principi contabili internazionali (IFRS) emessi dall'International Accounting Standard Board (IASB) e omologati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

Come riportato nel presente documento al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a.", con il perfezionamento dell'operazione in questione le operazioni della società incorporata sono state imputate al bilancio di TA ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due esercizi fra Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 e SAT al 31 dicembre 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

Per offrire al lettore una migliore comprensione dei prospetti ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito il prospetto di Conto Economico Gestionale del 2015, con evidenza dei valori economici comparati con i valori Pro-forma del 2014. In ogni caso, per un dettaglio dei saldi di conto economico del 2015, si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative al Bilancio d'esercizio.

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2015	2014 (1)	Var. Ass. 2015/2014	2014 PRO- FORMA (2)
RICAVI				
Ricavi aviation	82.403	47.864	34.540	77.744
Ricavi non aviation	23.830	17.320	6.511	26.574
Ricavi per servizi di costruzione	18.616	6.589	12.027	9.442
Altri ricavi e proventi	5.005	1.813	3.192	3.226
TOTALE RICAVI (A)	129.855	73.586	56.269	116.986
COSTI				
Materiali di consumo	1.177	776	401	3.715
Costi del personale	39.094	22.089	17.006	37.887
Costi per servizi	40.099	26.389	13.710	38.914
Oneri diversi di gestione	1.927	795	1.132	988
Canoni aeroportuali	5.269	3.871	1.398	4.251
Costi per servizi di costruzione	17.802	6.276	11.527	8.993
TOTALE COSTI (B)	105.368	60.195	45.173	94.747
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	24.487	13.391	11.096	22.239
Incid.% su ricavi totali	18,9%	18,2%		19,0%
Ammortamenti e svalutazioni	8.216	4.162	4.054	7.590
Acc. f.do rischi e ripristini	4.678	1.724	2.954	2.618
Acc. f.do svalutazione crediti	163	107	56	173
RISULTATO OPERATIVO	11.430	7.398	4.032	11.858
Incid.% su ricavi totali	8,8%	10,1%		10,1%
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	2.244	241	2.003	653
Oneri finanziari	-1.531	-866	-666	-2.053
Utile (perdita) da partecipazioni	0	0	0	0
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	713	-625	1.337	-1.400
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	12.143	6.773	5.369	10.458
Imposte di esercizio	-3.827	-2.679	-1.149	-4.235
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	8.315	4.095	4.221	6.223

Note:

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

(2) Per i dettagli circa i dati Pro-forma 2014 si veda quanto riportato al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze Spa" delle Note illustrative.

Non vengono fornite note di commento, in considerazione di quanto già descritto con riferimenti ai dati consolidati e tenendo conto delle differenze poco significative tra i due bilanci.

ATTIVO	31.12.2015	31.12.2014 (1)	VARIAZIONE	31.12.2014 PRO- FORMA
ATTIVITA' NON CORRENTI				
- Attività immateriali	149.345	75.853	73.492	135.435
- Attività materiali	26.174	21.034	5.140	26.397
- Partecipazioni	3.921	2.228	1.694	3.843
- Attività finanziarie	2.406	2.298	108	2.018
- Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	3.159	1.965	1.194	2.695
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	185.005	103.377	81.628	170.388
ATTIVITA' CORRENTI				
- Crediti verso i clienti	18.994	13.473	5.520	20.026
- Crediti verso imprese collegate	181	364	-182	364
- Crediti verso società controllate	162	230	-68	230
- Crediti tributari	2.177	0	2.177	4.797
- Crediti verso altri esigibili entro l'anno	1.757	2.078	-321	5.090
- Cassa e mezzi equivalenti	31.417	24.792	6.625	36.183
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	54.689	40.938	13.751	66.690
TOTALE ATTIVO	239.694	144.315	95.379	237.078

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio d'esercizio di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. In particolare sono state riclassificate le "Imposte anticipate entro l'anno" all'interno delle "Imposte anticipate oltre l'anno" per un valore al 31 dicembre 2014 di 842 migliaia di euro. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2015	31.12.2014 (1)	VARIAZIONE	31.12.2014 PRO- FORMA
CAPITALE E RISERVE				
TOTALE PATRIMONIO NETTO	108.183	66.500	41.682	106.391
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE				
- Fondi rischi e oneri	3.784	33	3.751	3.583
- Fondi di ripristino e sostituzione	18.759	10.520	8.239	15.702
- TFR e altri fondi relativi al personale	6.232	4.013	2.219	6.975
- Passività finanziarie	40.534	24.700	15.834	35.323
- Altri debiti esigibili oltre l'anno	805	1.839	-1.034	1.839
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	70.114	41.106	29.008	63.423
PASSIVITA' CORRENTI				
- Scoperti bancari	0	0	0	10.500
- Finanziamenti	4.502	2.068	2.434	3.476
- Debiti tributari	9.852	5.736	4.116	7.038
- Debiti commerciali e diversi	47.044	28.905	18.139	46.250
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	61.398	36.709	24.689	67.264
TOTALE PASSIVITA'	131.512	77.815	53.697	130.687
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	239.694	144.315	95.379	237.078

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio d'esercizio di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. In particolare è stata riclassificata la voce "Scoperti bancari e finanziamenti" in due voci separate. La voce "Scoperti bancari" rappresenta l'utilizzo di affidamenti bancari a breve termine e la voce "Finanziamenti" rappresenta la parte corrente delle "Passività finanziarie". Inoltre sono stati riclassificati 124 migliaia di euro nella voce "altri debiti esigibili entro l'anno" esposti al 31 dicembre 2014 nella voce "Debiti verso fornitori". Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

<i>migliaia di euro</i>	31.12.2015 Separato	31.12.2014 Separato	Var. Ass. 2015/2014	31.12.2014 pro- forma
A. Cassa e banche	31.417	24.792	6.625	36.183
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	31.417	24.792	6.625	36.183
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	-	-	-	10.500
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.502	2.068	2.434	3.476
H. Altri debiti finanziari correnti vs società d leasing	-	-	-	-
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	4.502	2.068	2.434	13.976
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	(26.915)	(22.724)	(4.191)	(22.207)
K. Debiti bancari non correnti	40.534	24.700	15.834	35.323
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	-	-	-	-
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	40.534	24.700	15.834	35.323
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	13.619	1.976	11.642	13.116

Il bilancio d'esercizio della Capogruppo al 31 dicembre 2015 rispetta ampiamente i covenants finanziari previsti dai contratti di finanziamento a lungo termine in corso di utilizzo. Per ulteriori considerazioni si veda il paragrafo "Passività finanziarie" delle Note illustrative al Bilancio d'esercizio.

18.2 Parcheggi Peretola S.r.l.

Come riportato al paragrafo "Area di consolidamento" delle Note illustrative al Bilancio Consolidato, la società Parcheggi Peretola S.r.l. è entrata a far parte del Gruppo TA a seguito dell'incorporazione di AdF che ne deteneva il 100% delle quote.

La società ha quale attività preminente la gestione di 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico ed antistanti il Terminal Partenze dell'aeroporto di Firenze.

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

I valori economici del 2015 rilevano un valore della produzione pari a 1.453 migliaia di euro, in incremento di 72 migliaia di euro rispetto al 2014 in virtù dell'aumento del numero annuo di passeggeri dell'Aeroporto di Firenze e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2015 è stato di 850 migliaia di euro, in incremento di 96 migliaia di euro ed un utile netto di esercizio pari a 533 migliaia di euro, in incremento di 82 migliaia di euro rispetto al 2014.

Si espone, qui di seguito, il prospetto sintetico di conto economico secondo la normativa civilistica.

PARCHEGGI PERETOLA - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2.015	2.014	Var. Ass. 2015/2014
RICAVI			
Ricavi non aviation	1.453	1.381	72
Altri ricavi e proventi	0	0	0
TOTALE RICAVI (A)	1.453	1.381	72
COSTI			
Materiali di consumo	1	1	0
Costi del personale	0	0	0
Costi per servizi	546	568	-22
Oneri diversi di gestione	56	58	-2
TOTALE COSTI (B)	603	627	-24
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	850	754	96
Incid.% su ricavi totali	58,5%	54,6%	
Ammortamenti e svalutazioni	73	69	4
RISULTATO OPERATIVO	777	684	93
Incid.% su ricavi totali	53,5%	49,6%	
GESTIONE FINANZIARIA	-0,4	-0,4	0,0
GESTIONE STRAORDINARIA	0	-23	23
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	777	661	116
Imposte di esercizio	-244	-210	-34
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	533	451	82

Nel conto economico la quota prevalente di ricavi è rappresentata dai parcheggi, iscritti in bilancio tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 1.308 migliaia di euro.

Dal lato costi la componente più importante è rappresentata dal costo del servizio di gestione e manutenzione dei parcheggi, effettuate da SCAF S.r.l..

Di seguito il raffronto fra il 31 dicembre 2015 ed il 31 dicembre 2014 della Situazione Patrimoniale-finanziaria.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	2.273	2.302	-29
ATTIVITA' CORRENTI	668	558	110
TOTALE ATTIVO	2.941	2.860	81
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
PATRIMONIO NETTO	2.771	2.689	82
PASSIVITA' CORRENTI	170	171	-1
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	2.941	2.860	81

Parcheggi Peretola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2015 positiva per 533 migliaia di euro (363 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

18.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

Toscana Aeroporti Engineering (nel seguito TAE) è stata **costituita in data 15 gennaio 2015** ed è divenuta operativa nell'agosto dello stesso anno, quale società di ingegneria partecipata e controllata al 100% da Toscana Aeroporti con la «mission» di fornire a Toscana Aeroporti i servizi di «engineering» necessari per l'attuazione del programma di sviluppo dei due scali aeroportuali di Firenze e Pisa.

Nello svolgimento delle attività di ingegneria finalizzate alla progettazione delle opere di Master Plan, TAE si serve del supporto di Helpport Uruguay SA (di seguito Helpport), società correlata e controllata dal Gruppo Corporation America nonché specializzata nello sviluppo e nella progettazione di infrastrutture aeroportuali, sulla base di un accordo quadro già siglato con l'obiettivo di poter usufruire dell'ampia e provata esperienza nel campo della progettazione di infrastrutture aeroportuali.

La prima attività progettuale a cura di TAE si è concretizzata con la redazione del progetto definitivo della nuova pista di volo di Firenze, consegnata ad ENAC il 27/8/2015 e successivamente approvato dall'Ente.

Nello specifico la società ha assegnato i seguenti appalti:

- servizi di rilievo topografico a supporto della progettazione preliminare e definitiva degli interventi inclusi nel Master Plan 2014-2029;
 - campagna di indagini geognostiche e chimiche per la realizzazione della nuova pista di e delle opere accessorie;
 - verifica preventiva per l'esecuzione dei sondaggi puntuali geognostici per la realizzazione della nuova pista di Firenze;
 - servizi di consulenza per indagini catastali dei terreni interessati dai sondaggi geognostici per la realizzazione della nuova pista;
 - servizi di consulenza per la determinazione del più probabile valore di mercato dei terreni interessati dagli espropri per l'attuazione del Master Plan 2014-2029;
 - incarico di consulenza e supporto tecnico-amministrativo al Responsabile Unico del Procedimento (RUP) in fase di verifica e collaudo finale dei rilievi aerofotogrammetrici, topografici e di restituzione dati propedeutici alla progettazione delle opere di cui al Master Plan 2014-2029;
 - incarico di consulenza e supporto al Project Manager e RUP in fase di progettazione delle nuove infrastrutture di volo per le scelte progettuali e le verifiche specialistiche relative alle nuove pavimentazioni aeroportuali e superfici di sicurezza ad esse afferenti;
 - incarico di consulenza e supporto in fase di progettazione delle nuove infrastrutture di volo per le scelte relative agli impianti AVL e idraulici.
- Nel 2015, per i contratti di cui sopra, TAE ha speso 572 migliaia di euro.

Nel corso di tale prima esperienza progettuale, è maturato l'indirizzo operativo di TAE che è quindi passato da una prima ipotesi di «inside out», ovvero affidamento di prestazioni di progettazione completa all'esterno con esternalizzazione dei servizi, a uno schema di «outside in», ovvero affidamento di contributi progettuali mirati all'esterno, con internalizzazione delle attività di completamento della progettazione e coordinamento generale interno a TAE.

Lo sviluppo della prima esperienza di progetto e conseguente nuovo indirizzo hanno contribuito a consolidare il seguente schema operativo:

- Consulenza Helpport sulla base dell'accordo quadro siglato con TAE;
- Consulenze mirate per progettazioni specialistiche affidate con incarichi diretti sotto soglia;
- Titolarità del progetto in capo a TAE.

Inoltre le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del 2015 hanno riguardato la rimodulazione e lo sviluppo del Master Plan 2014-2029 di Firenze e di Pisa.

In particolare:

- Lo studio d'impatto ambientale, la valutazione d'incidenza e di impatto sanitario delle nuove infrastrutture di volo e del nuovo terminal di Firenze.
- La progettazione preliminare delle nuove infrastrutture di volo di Firenze e le verifiche specialistiche relative alle nuove pavimentazioni aeroportuali e superfici di sicurezza ad esse afferenti.
- La progettazione del nuovo modulo terminal per la riconfigurazione dei flussi passeggeri e dei nuovi uffici del Terminal di Firenze.
- La progettazione preliminare di ampliamento del lato est dell'aerostazione passeggeri di Pisa. (terminal arrivi).

Nel 2015, per i contratti di cui sopra, TAE ha speso 731 migliaia di euro interamente verso la parte correlata Helpport.

Al 31 dicembre 2015 la società non ha dipendenti diretti. Le attività di staff sono comunque state svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di servicing siglato tra le parti.

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

Di seguito i valori del conto economico 2015 e della situazione patrimoniale-finanziaria di TAE al 31 dicembre 2015.

T. A. ENGINEERING - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2.015
RICAVI	
Ricavi aviation	-
Ricavi non aviation	-
Ricavi per servizi di costruzione	-
Altri ricavi e proventi	1.517
TOTALE RICAVI (A)	1.517
COSTI	
Materiali di consumo	-
Costi del personale	-
Costi per servizi	1.463
Oneri diversi di gestione	1
TOTALE COSTI (B)	1.464
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	53
Incid.% su ricavi totali	3%
Ammortamenti e svalutazioni	1
RISULTATO OPERATIVO	52
Incid.% su ricavi totali	3%
GESTIONE FINANZIARIA	0
GESTIONE STRAORDINARIA	1
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	53
Imposte di esercizio	- 23
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	30

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	31.12.2015
ATTIVITA' NON CORRENTI	3
ATTIVITA' CORRENTI	1.616
TOTALE ATTIVO	1.619
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2015
PATRIMONIO NETTO	110
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	0
PASSIVITA' CORRENTI	1.509
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	1.619

TAE ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2015 positiva per 53 migliaia di euro.

18.4 Jet Fuel Co. S.r.l.

Jet Fuel Co. s.r.l. è la società che gestisce il deposito carburante centralizzato presso lo scalo aeroportuale di Pisa.

La partecipazione detenuta da TA è pari al 51,0% agli effetti del diritto di voto mentre i diritti patrimoniali ed amministrativi sono esercitati in parti uguali con gli altri soci Refuelling S.r.l. ed Air BP Italia S.p.a. Pertanto ai fini del Consolidamento dell'esercizio 2015 e 2014 è stata considerata al 33% tale quota di patrimonio e di risultato come di pertinenza del Gruppo TA.

Al 31 dicembre 2014, Jet Fuel ha un capitale sociale di 150 migliaia di euro, ha registrato un utile di esercizio pari a 60 migliaia di euro ed un Patrimonio Netto pari a 271 migliaia di euro. Al 31 dicembre 2015 Jet Fuel ha in essere un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel 2015 di 616 migliaia di euro ed un contratto di service amministrativo per un valore di 20 migliaia di euro.

Nel corso del 2015 sono transitati nel deposito 83.613 metri cubi di carburante avio registrando una minore gestione di volumi pari al 16,1% rispetto ai 99.695 metri cubi del 2014. La società ha effettuato servizi di into-plane per 63.989 metri cubi di carburante registrando un a riduzione del 15,5% rispetto ai 75.730 metri cubi del 2014.

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

Si espone, qui di seguito, il prospetto sintetico di conto economico secondo la normativa civilistica.

JET FUEL - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2.015	2.014	Var. Ass. 2015/2014
RICAVI			
Ricavi aviation	2.063	2.403	-339,7
Altri ricavi e proventi	23	22	0,6
TOTALE RICAVI (A)	2.086	2.425	-339,2
COSTI			
Materiali di consumo	96	96	-0,4
Costi del personale	713	760	-46,9
Costi per servizi	515	529	-14,2
Oneri diversi di gestione	6	6	0,3
Canoni aeroportuali	616	715	-99,4
TOTALE COSTI (B)	1.945	2.106	-160,7
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	141	319	-178,5
Incid.% su ricavi totali	6,7%	13,2%	
Ammortamenti e svalutazioni	41	47	-5,3
RISULTATO OPERATIVO	99	273	-173,2
Incid.% su ricavi totali	4,8%	11,2%	
Gestione finanziaria	-2	-1	-0,9
Gestione straordinaria	-5	7	-11,6
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	93	279	-185,7
Imposte di esercizio	-33	-101	68,1
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	60	177	-117,6

I ricavi principali del 2015 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 1.186 migliaia di euro (1.365 migliaia di euro nel 2014) il servizio di stoccaggio carburante e per 853 migliaia di euro il servizio di *into-plane* (1.038 migliaia di euro nel 2014).

I costi principali del 2015 sono rappresentati dal costo del personale (713 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (616 migliaia di euro), noleggio autobotti (175 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (90 migliaia di euro), prestazioni professionali (89 migliaia di euro), assicurazioni industriali (50 migliaia di euro), manutenzione impianto (23 migliaia di euro), ammortamenti (41 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato di esercizio 2015 registra un utile netto 60 migliaia di euro, in deciso calo rispetto all'utile di esercizio registrato nel 2014 dovuto principalmente ai minori volumi gestiti del deposito e dall'*into-plane* come precedentemente esposto.

Di seguito il raffronto fra il 31 dicembre 2015 ed il 31 dicembre 2014 della Situazione Patrimoniale-finanziaria.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	117	149	-33
ATTIVITA' CORRENTI	671	972	-300
TOTALE ATTIVO	788	1.121	-333
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2015	31.12.2014	VARIAZIONE
PATRIMONIO NETTO	271	287	-15
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	186	159	28
PASSIVITA' CORRENTI	331	676	-345
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	788	1.121	-333

Jet Fuel ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2015 positiva per 294 migliaia di euro (299 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

19. 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 OPERATIVI
Rischi connessi alle condizioni generali dell'economia e di settore

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio. La congiuntura negativa che ha coinvolto l'economia nazionale ed internazionale, iniziata nella seconda metà del 2008, ha continuato a far sentire i propri effetti nel 2015. In particolare, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali ed il conseguente calo dei consumi, possono determinare un rallentamento della domanda di trasporto aereo. Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, non si può escludere un impatto negativo sulla situazione economica del Gruppo.

In ogni caso il recente andamento del traffico dei due scali, con crescite significative dei passeggeri registrate nel 2013, nel 2014 e confermate nel 2015, testimonia una particolare attrattività del territorio che di per sé mitiga il rischio in questione.

Rischi relativi alle attività di handling aeroportuale e alla struttura di estrema competitività del relativo mercato

Negli aeroporti con traffico superiore a 2 milioni di passeggeri o 50.000 tonnellate di merci è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra "handling" (Dlgs 18/99). Presso gli Aeroporti di Pisa e di Firenze, ad oggi, tali servizi sono, per la massima parte, effettuati dallo stesso gestore aeroportuale. L'attività di handling svolta da

prestatori terzi di servizi di assistenza a terra diversi da TA operanti sui due scali è attualmente limitata all'attività di aviazione generale.

Nel 2015 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 19,6% sul totale dei ricavi (22,5% sul totale al netto della voce dei ricavi per servizi di costruzione). Il mercato di riferimento degli operatori che svolgono attività legate alla fornitura dei servizi di handling è tradizionalmente caratterizzato da un'accentuata competitività, nonché da una limitata marginalità in termini di risultati economici.

L'aumento della pressione competitiva, da un lato, e la ridotta marginalità connaturata a tali attività, dall'altro, potrebbero avere un effetto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di TA.

RISCHIO NORMATIVO

La Capogruppo, 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 prevedibile, dell'attuale quadro normativo potrebbero avere un impatto negativo sui risultati economici del Gruppo TA.

L'aeroporto Galileo Galilei è situato nelle vicinanze della città di Pisa. Onde evitare i rischi derivanti dalla eccessiva adiacenza del borgo agricolo (c.d. Borgo Cariola) interposto tra la superstrada FI-PI-LI e il sedime aeroportuale, sono state ultimate, alla data della presente, circa l'85% delle demolizioni e delocalizzazioni di urbanizzazioni residenziali del Borgo medesimo.

Un potenziale fattore di rischio del settore aeroportuale è la costante evoluzione del contesto normativo e regolatorio di riferimento nel quale la Capogruppo, come le altre società di gestione, 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 ed il regime dei corrispettivi dei servizi offerti dalle società di gestione. A tal riguardo si fa presente che sia sull'Aeroporto di Pisa che sull'Aeroporto di Firenze si sono concluse positivamente le istruttorie con la nuova Autorità dei Trasporti per la definizione dei nuovi livelli tariffari per il periodo regolatorio 2015-2018. Infatti l'Aeroporto di Pisa ha iniziato ad applicare le nuove tariffe dal 16 di aprile e l'Aeroporto di Firenze dal 26 di maggio 2015. Nel corso del mese di ottobre 2015 si sono svolte positivamente le consultazioni annuali con gli utenti (rispettivamente di Firenze e Pisa) ai quali è stata inviata l'informativa delle nuove tariffe 2016 in vigore dal 1° gennaio.

RISCHI CONNESSI AI RAPPORTI CON I DIPENDENTI E LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

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

Nel recente passato Toscana Aeroporti, sia a Pisa sia a Firenze, non ha subito blocchi significativi del servizio a causa di scioperi e per evitare per quanto possibile il rischio di tali interruzioni la società sta adottando un atteggiamento finalizzato al sano confronto costruttivo con le organizzazioni sindacali. A testimonianza di tale attitudine, è importante menzionare l'avvenuta stipula nel mese di aprile 2015, a valle del confronto (ex art. 47 Legge 428/1990) tra le Società incorporantisi SAT e AdF e le Organizzazioni sindacali, di due accordi specifici relativi alla fusione societaria, ossia un verbale di accordo di esame congiunto e di integrativo aziendale con CGIL-CISL-UGL-UIL ed un verbale di esame congiunto con USB. Tali accordi hanno consentito di gestire in maniera

efficiente, efficace e senza rischi di scioperi o interruzioni del servizio le fasi di fusione e quelle attualmente in corso di integrazione aziendale.

Le recenti azioni di riorganizzazione di alcuni processi Aziendali (sia a Pisa che a Firenze) hanno incontrato l'opposizione delle organizzazioni Sindacali, che è culminata con uno sciopero in entrambi gli aeroporti il 29 febbraio u.s..

La Società ha attualmente in corso contatti con le OO.SS. per verificare se ci sono le condizioni per concludere la vertenza senza ulteriori agitazioni.

RISCHI CONNESSI ALLA DIMINUZIONE DEL TRAFFICO PRESSO I DUE SCALI ED ALLA CONCENTRAZIONE SU ALCUNI VETTORI

Così come per gli altri operatori del settore, anche per la Capogruppo l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più vettori anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico/finanziaria degli stessi, potrebbe avere un impatto significativo sui risultati economici del Gruppo TA.

Nel 2015 TA ha registrato 7.224.630 passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 59,9%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,1% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9% ed al 8,8%.

La Capogruppo ha stipulato anche con i suddetti vettori accordi commerciali pluriennali che prevedono l'impegno degli stessi ad effettuare attività di marketing e pubblicitaria, nonché a raggiungere obiettivi prestabiliti di passeggeri e di voli a fronte dell'impegno della Capogruppo a contribuire alle relative spese e ad erogare incentivi di carattere economico al raggiungimento dei predetti obiettivi. Tali accordi prevedono l'applicazione di penali nel caso di cancellazioni che non siano state determinate da cause di forza maggiore.

Peraltro sulla base dell'esperienza maturata in passato, e benché non vi possa essere alcuna certezza al riguardo, la Capogruppo ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte di uno o più vettori in virtù della probabile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'aeroporto e della capacità della Capogruppo di attrarre nuovi vettori.

Tuttavia non può escludersi che, nonostante l'implementazione dei predetti rimedi, possa trascorrere un determinato lasso di tempo fra il momento dell'interruzione dei voli e quello della loro sostituzione da parte di altri vettori e che tale interruzione possa comunque avere un impatto sostanzialmente negativo sull'operatività e sui risultati economici della Capogruppo. Allo scopo di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori, la Capogruppo persegue, pur nel contesto del settore del trasporto aereo caratterizzato da processi di integrazione e di fusione tra vettori, una strategia di diversificazione delle Compagnie Aeree operanti sui due scali.

RISCHI RELATIVI ALLA DIPENDENZA DA PERSONALE CHIAVE

La Capogruppo ritiene di essersi dotata di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Inoltre, la Capogruppo ha avviato un processo di valorizzazione delle risorse umane in ottica preparatoria all'adozione di un piano di successione. Tuttavia, qualora una o più figure chiave della Capogruppo, quali l'Amministratore Delegato e Direttore Generale ed altri componenti senior del Management, dovessero interrompere la propria collaborazione, si potrebbero avere effetti negativi sulle prospettive, attività e risultati economici e finanziari della Capogruppo. Inoltre il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, nella seduta del 4 febbraio 2014, ha approvato una proposta di accordo con il Direttore Generale, con l'obiettivo di fidelizzare ulteriormente tale importante figura strategica aziendale. Tale accordo, con una durata temporale di 36 mesi, prevede l'applicazione di penalità nel

caso di dimissioni e contestualmente il riconoscimento di una indennità nel caso di interruzione del rapporto (escluso per la giusta causa) conseguente a decisioni assunte dalla Capogruppo.

RISCHI AMBIENTALI

Le attività del Gruppo sono disciplinate da numerose normative dell'Unione Europea, nazionali, regionali e locali in materia ambientale. Il Gruppo ha la priorità di svolgere la propria attività nel massimo rispetto da quanto richiesto dalla normativa ambientale; tuttavia essendo il rischio di responsabilità ambientale insito nell'attività del Gruppo non può esservi certezza che in futuro nuove normative non comportino ulteriori adempimenti da parte del Gruppo.

RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

20. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2015

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

- **Air Berlin:** il vettore riprende le operazioni su Dusseldorf e Stoccarda a partire dalla stagione estiva. Inoltre il vettore tedesco svilupperà significativamente la rotta Firenze-Dusseldorf incrementando dal prossimo 3 maggio 2016 le operazioni (da 1 a 3 voli giornalieri) garantendo così anche un vero e proprio servizio di feederaggio alla clientela business toscana e tedesca verso le destinazioni del proprio network.
- **KLM:** incremento delle frequenze operate su Amsterdam Schipol.
- **British Airways:** incremento delle frequenze operate su London City.
- **AirFrance:** incremento delle frequenze operate su Parigi Charles de Gaulles.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

- **Qatar Airways:** il vettore opererà dal 2 agosto 2016 un volo giornaliero verso l'hub di Doha (AB320 - 144 posti), consentendo molteplici collegamenti verso l'ampio network del vettore, tra cui oltre 150 destinazioni business verso l'Asia.
- **Czech Airlines:** dal 3 maggio 2016 al 28 settembre 2016 il vettore ceco opererà il collegamento Pisa-Praga con 3 frequenze settimanali.
- **Aer Lingus:** dal 18 maggio all'11 settembre il vettore irlandese opererà il collegamento diretto per Dublino, con importanti connessioni verso il Nord America con 3 frequenze settimanali.
- **Eurowings:** il vettore tedesco opererà il nuovo collegamento bisettimanale e stagionale verso Amburgo.
- **Easyjet:** il vettore lowcost inglese espande il proprio network dalla Toscana operando i nuovi collegamenti da Ginevra (bisettimanale da febbraio 2016), Basilea (3 frequenze settimanali dal 28 marzo) e Lione (1 Luglio al 29 Agosto 2 frequenze settimanali).
- **Transavia:** il vettore olandese opera dal prossimo aprile fino a 4 frequenze settimanali verso Monaco.

- **BluPanorama:** dalla prossima stagione estiva incrementa le operazioni su Tirana (da 4 voli a 7).
- **Ryanair:** il vettore irlandese opererà a partire dalla prossima stagione estiva i nuovi voli per Catania (giornaliero da aprile), Berlino (3 frequenze settimanali da aprile), Corfù (2 frequenze settimanali da giugno a settembre) e Sofia (2 frequenze settimanali da aprile);
- **Alitalia:** il vettore interrompe le operazioni dallo scalo di Pisa verso Catania, Berlino, Praga e Tirana a partire dalla stagione estiva. Tali destinazioni resteranno presenti nel network del Galilei grazie alle sopracitate operazioni di Czech Airlines, Ryanair e BluePanorama.
- **Alitalia:** conferma 24 frequenze settimanali per Roma Fiumicino e 4 frequenze settimanali da/per Olbia da luglio a settembre



21. INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 149-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB

L'Allegato D al Bilancio Consolidato, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2015 per i servizi di revisione, e per quelli diversi dalla revisione, resi alla Società dalla Società di revisione ed eventualmente da entità appartenenti alla sua rete.

22. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel mese di Febbraio il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di 396.115 passeggeri, in crescita del 5,3% sullo stesso mese 2015.

Il dato progressivo dei primi due mesi dell'anno è in aumento del 3,4% rispetto allo stesso periodo 2015, per un totale di **796.935** passeggeri complessivamente transitati presso gli scali di Pisa e Firenze da inizio anno.

Aeroporto Galileo Galilei di Pisa

Nel periodo gennaio-febbraio sono transitati dall'aeroporto Galilei di Pisa oltre 520.000 passeggeri, registrando un aumento del 3,8% rispetto allo stesso periodo 2015 (pari a circa +19.000 passeggeri).

L'Aeroporto Galilei di Pisa ha chiuso il mese di febbraio con il traffico passeggeri in crescita (+3,8% pari a oltre 9.600 passeggeri) rispetto a febbraio 2015, per un totale di 261.239 passeggeri transitati.

Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze

Nei primi due mesi dell'anno sono transitati dall'aeroporto Vespucci di Firenze circa 272.000 passeggeri, registrando una crescita del 2,7% rispetto allo stesso periodo 2015 (+7.000 passeggeri).

L'aeroporto Vespucci di Firenze ha chiuso il mese di febbraio consuntivando circa 135.000 passeggeri, in aumento dell'8,2% rispetto allo stesso mese dell'anno passato (+10.000 passeggeri).

I positivi segnali di crescita del traffico passeggeri registrati nei primi due mesi del 2016 dei due scali toscani (+3,4% nel bimestre 2016), gli operativi voli ad oggi confermati dalle compagnie aeree, le nuove importanti destinazioni annunciate per la stagione estiva 2016 e, in generale, i potenziali effetti benefici sul trasporto aereo della riduzione del prezzo del petrolio, sono elementi che ci consentono di guardare con fiducia ai risultati 2016.

23. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio d'esercizio 2015 di Toscana Aeroporti S.p.a. redatto sulla base dei criteri indicati nelle relative Note Illustrative.

Proponiamo che l'**utile netto di esercizio di 8.315.402 euro** sia destinato per:

- **423.928** euro quale accantonamento a **riserva legale** sulla base delle disposizioni statutarie;
- **7.891.474** euro da distribuire come **dividendo** agli azionisti (**0,424 euro per azione**).

Il Consiglio esprime il proprio ringraziamento al Management e al Personale tutto per la collaborazione che ha consentito di realizzare i risultati raggiunti.

Il Consiglio formula inoltre un particolare ringraziamento al Collegio Sindacale per la collaborazione sempre prestata.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO - SCHEMI AL 31.12.2015

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	2015	Di cui Parti correlate	2014 (1)	Di cui Parti correlate	2014 PRO- FORMA (2)
RICAVI						
Ricavi aviation	1	83.853	799	49.554	-	79.685
Ricavi non aviation	2	25.151	749	17.320	105	27.546
Ricavi per servizi di costruzione	3	18.616		6.589		9.442
Altri ricavi e proventi	4	4.969	153	1.802	105	3.179
TOTALE RICAVI (A)		132.589	1.701	75.265	209	119.852
COSTI						
Materiali di consumo	5	1.236		856		3.812
Costi del personale	6	39.775		22.854		38.652
Costi per servizi	7	41.068	49	26.907	-	39.062
Oneri diversi di gestione	8	2.004		803		1.805
Canoni aeroportuali	9	5.269		3.871		4.251
Costi per servizi di costruzione	10	17.690		6.276		8.993
TOTALE COSTI (B)		107.042	49	61.565	-	96.574
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		25.547		13.699		23.277
Ammortamenti e svalutazioni	11	8.359		4.176		7.736
Acc. f.do rischi e ripristini	12	4.682		1.724		2.622
Acc. f.do svalutazione crediti	13	163		107		173
RISULTATO OPERATIVO		12.343	1.653	7.693	209	12.747
GESTIONE FINANZIARIA						
Proventi finanziari	14	1.768		289		331
Oneri finanziari	15	-1.565		-873		-2.060
Utile (perdita) da partecipazioni	16	42		-		-
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		246		-584		-1.729
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		12.589		7.109		11.018
Imposte di periodo	17	-4.042		-2.774		-4.521
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO		8.547		4.335		6.498
Perdita (utile) di es. di pertinenza di Terzi	18	-50		-136		-136
UTILE (PERDITA) DI ES. DEL GRUPPO		8.498		4.199		6.361
Utile per azione (€)	19	0,568		0,426		
Utile diluito per azione (€)	19	0,568		0,426		

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti del 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 2014 è stata modificata. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

(2) Per i dettagli circa i dati Pro-forma Consolidati 2014 si veda quanto riportato al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze Spa" delle Note illustrative.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	2015	2014	2014 PRO- FORMA (1)
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO (A)		8.547	4.335	6.498
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale	44	307	-284	-462
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	24	0	489	489
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		<i>307</i>	<i>205</i>	<i>27</i>
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO (A) + (B)	42	8.855	4.540	6.525
Perdita (utile) complessiva di esercizio di pertinenza di Terzi		-40	-125	-136
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO DEL GRUPPO		8.815	4.415	6.388

(1) Per i dettagli circa i dati Pro-forma Consolidati 2014 si veda quanto riportato al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze Spa" delle Note illustrative.

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

ATTIVO	Note	31.12.2015	31.12.2014 (1)	31.12.2014 PRO- FORMA (2)
ATTIVITA' NON CORRENTI				
ATTIVITA' IMMATERIALI				
Diritti di concessione	20	149.178	67.695	132.940
Diritti di brevetto industriale	21	320	176	373
Immobilizzazioni in corso e acconti	22	5.602	7.989	7.989
Totale Attività Immateriali		155.100	75.860	141.302
ATTIVITA' MATERIALI				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	23	2.122	826	826
Immobili, impianti e macchinari di proprietà		24.222	20.238	25.727
Totale Attività Materiali		26.344	21.064	26.554
PARTECIPAZIONI				
Partecipazioni in altre imprese	24	153	1.791	155
Partecipazioni in imprese Collegate	25	525	482	482
Totale Partecipazioni		678	2.273	637
ATTIVITA' FINANZIARIE				
Depositi cauzionali	26	137	60	60
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	27	2.271	2.237	1.957
Totale Attività Finanziarie		2.407	2.298	2.018
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	28	2.162	2.032	1.608
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		186.692	103.526	172.118
ATTIVITA' CORRENTI				
Rimanenze	29	0	0	0
CREDITI				
Crediti verso i clienti	30	19.188	13.727	20.275
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>668</i>	<i>30</i>	
Crediti verso imprese collegate	31	181	364	364
Crediti verso imprese controllate		0	0	
Crediti tributari	32	2.359	300	5.097
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	33	1.809	2.177	5.192
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>427</i>	<i>427</i>	
Totale Crediti Commerciali e diversi		23.538	16.568	30.928
Cassa e mezzi equivalenti	34	32.296	25.091	36.845
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		55.835	41.659	67.773
TOTALE ATTIVO		242.526	145.185	239.891

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. In particolare sono state riclassificate le "Imposte anticipate entro l'anno" all'interno delle "Imposte anticipate oltre l'anno" per un valore al 31 dicembre 2014 di 842 migliaia di euro. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

(2) Per i dettagli circa i dati Pro-forma Consolidati 2014 ⁷⁰ si veda quanto riportato al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze Spa" delle Note illustrative.

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2015	31.12.2014 (1)	31.12.2014 PRO- FORMA (2)
CAPITALE E RISERVE				
Capitale	35	30.710	16.269	30.710
Riserve di capitale	36	71.951	47.656	72.442
Riserva rettifiche IAS	37	-3.229	-3.229	-3.229
Riserva di fair value	38	0	1.595	0
Utili (perdite) portati a nuovo	39	2.470	107	2.013
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	40	8.498	4.199	6.498
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		110.399	66.598	108.434
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	41	127	138	138
TOTALE PATRIMONIO NETTO		110.526	66.736	108.571
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE				
Fondi rischi e oneri	43	3.815	33	3.609
Fondi di ripristino e sostituzione	44	18.759	10.520	15.702
TFR e altri fondi relativi al personale	45	6.473	4.207	7.169
Passività finanziarie	46	40.534	24.700	35.323
Altri debiti esigibili oltre l'anno	47	805	1.839	1.839
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE		70.386	41.300	63.643
PASSIVITA' CORRENTI				
Scoperti bancari	48	0	0	10.500
Finanziamenti	49	4.502	2.068	3.476
Debiti tributari	50	10.008	5.887	7.665
Debiti verso fornitori	51	28.956	17.018	23.770
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>156</i>	<i>24</i>	
Debiti verso Istituti previdenziali	52	2.556	1.710	2.811
Altri debiti esigibili entro l'anno	53	12.760	8.433	16.233
<i>di cui verso parti correlate</i>				
Fondi di ripristino e sostituzione	44	2.453	1.758	2.946
Acconti	54	379	276	276
Totale debiti commerciali e diversi		47.104	29.195	46.036
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		61.614	37.150	67.677
TOTALE PASSIVITA'		132.000	78.450	131.320
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		242.526	145.185	239.891

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. In particolare è stata riclassificata la voce "Scoperti bancari e finanziamenti" in due voci separate. La voce "Scoperti bancari" rappresenta l'utilizzo di affidamenti bancari a breve termine e la voce "Finanziamenti" rappresenta la parte corrente delle "Passività finanziarie". Inoltre sono stati riclassificati 124 migliaia di euro nella voce "altri debiti esigibili entro l'anno" esposti al 31 dicembre 2014 nella voce "Debiti verso fornitori". Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

(2) Per i dettagli circa i dati Pro-forma Consolidati 2014 si veda quanto riportato al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze Spa" delle Note illustrative.

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	RISERVA DI FAIR VALUE	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2013	16.269	18.941	2.207	24.160	501	-3.229	1.106	3.115	63.070	12	63.083
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	4.199	4.199	125	4.324
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	489	-273	216	-	216
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	489	3.926	4.415	125	4.540
DESTINAZIONE UTILE	-	-	137	1.711	-	-	-	-1.848	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-887	-887	-	-887
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	137	1.711	-	-	-	-2.735	-887	0	-887
PN al 31 dicembre 2014	16.269	18.941	2.344	25.871	501	-3.229	1.595	4.306	66.598	138	66.736
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	8.498	8.498	50	8.547
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	317	317	-10	307
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	0	8.815	8.815	40	8.855
DESTINAZIONE UTILE	-	-	205	5	-	-	-	-210	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-3.885	-3.885	-50	-3.935
RIS. FAIR VALUE DA VENDITA AZIONI ADF AUMENTO DI CAPITALE A SERVIZIO DELLA FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI ADF	14.441	-	-	-	-	-	-	-	14.441	-	14.441
ALTRI MOVIMENTI DERIVANTI DALLA FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI ADF	-	-	-	-	24.948	-	-	1.941	26.890	-	26.890
A RISERVA COSTI PER AUMENTO DI CAPITALE	-	-	-	-	864	-	-	0	-864	-	-864
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	14.441	-	205	5	24.084	-	-1.595	-2.153	34.986	-50	34.936
PN al 31 dicembre 2015	30.710	18.941	2.548	25.876	24.585	-3.229	0	10.968	110.399	127	110.526

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>migliaia di euro</i>	2015	2014
ATTIVITA' OPERATIVA		
Utile di esercizio	8.547	4.335
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti	8.359	4.176
- Altri accantonamenti e svalutazioni	2.564	1.278
- Variazione Fondo rischi e oneri	(186)	(841)
- Variazione netta del TFR e altri fondi	(370)	(244)
- Oneri finanziari dell'esercizio	1.565	873
- Proventi da cessione partecipazioni	(1.638)	-
- Variazione netta imposte differite	(735)	(96)
- Imposte di periodo	4.042	2.774
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</i>	<i>22.147</i>	<i>12.255</i>
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.087	736
- (Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	5.554	948
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	5.309	(1.686)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(1.792)	1.109
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</i>	<i>10.158</i>	<i>1.107</i>
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	32.305	13.361
- Interessi passivi pagati	(1.068)	(429)
- Imposte pagate	(4.513)	(1.574)
Flusso di cassa delle attività operative	26.724	11.358
ATTIVITA' d' INVESTIMENTO		
- Disponibilità liquide apportate per effetto dell'incorporazione di AdF	11.754	-
- Acquisto di attività materiali	(3.124)	(1.470)
- Cessione di attività materiali	129	-
- Acquisto di attività immateriali	(18.952)	(6.131)
- Crediti immobilizzati	-	2.181
- Prezzo di realizzo da cessione partecipazioni	1.766	-
Disponibilità liq. Generate dall'attività d'investimento	(8.426)	(5.419)
FLUSSO DI CASSA DI GESTIONE	18.298	5.939
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(6.830)	(887)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	10.000	9.186
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(14.263)	(1.886)
Disponibilità liquide nette derivanti / (impiegate) dall'att. fin.	(11.093)	6.412
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	7.205	12.351
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	25.092	12.740
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	32.297	25.092

**NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO AL
31.12.2015**

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2015

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 (già Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a.) con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze in data 1° giugno 2015, e dalla sue controllate Toscana Aeroporti Engineering s.r.l., Parcheggi Peretola s.r.l. e Jet Fuel Co. s.r.l.. Le principali attività sono descritte nella Relazione sulla gestione.

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

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

L'attività di revisione contabile del Bilancio Consolidato 2015 del Gruppo TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Le imprese controllate, considerando per tali quelle in cui la Società Capogruppo ha un controllo diretto o indiretto quale definito dall'art. 26 del D. Lgs. 127/91, sono state integralmente consolidate.

Per la struttura del Gruppo TA al 31 dicembre 2015, si rimanda alla Relazione sulla gestione del presente documento.

L'area di consolidamento risulta integrata rispetto al bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 con la Parcheggi Peretola S.r.l. a seguito dell'operazione di incorporazione di AdF; al 31 dicembre 2014, Parcheggi Peretola S.r.l. era infatti controllata al 100% dalla società incorporata.

Si precisa inoltre che in data 15 gennaio 2015 è stata costituita la società Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., controllata al 100% da TA, avente un capitale sociale pari a 80 migliaia di euro. La società è stata pertanto consolidata integralmente al 31 dicembre 2015.

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio Consolidato 2015 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").

FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI

Gli schemi del Bilancio consolidato del Gruppo TA al 31 dicembre 2015 sono stati predisposti sulla base della versione aggiornata dello IAS 1 "Presentazione del Bilancio", omologata con il Regolamento n. 1274/2008 emesso dalla Commissione Europea in data 17 dicembre 2008 ed in vigore dal 1° Gennaio 2009.

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili consolidati: prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, prospetto di conto economico, prospetto di conto economico complessivo, prospetto delle variazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario e note illustrative. A loro volta le Attività e le Passività sono state esposte nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

Conto Economico

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

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

Conto Economico Complessivo

Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo", che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Dal 1° gennaio 2013 il Conto Economico Complessivo è presentato con un dettaglio degli Altri utili e perdite complessivi che distingue tra utili e perdite che saranno in futuro riclassificati a conto economico e utili e perdite che non saranno mai riclassificati a conto economico.

Rendiconto Finanziario

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

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

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

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

Principi di consolidamento

I principali criteri di consolidamento seguiti nella redazione del bilancio consolidato predisposto in conformità agli IFRS al 31 dicembre 2015 sono i seguenti:

- a) il valore contabile delle partecipazioni in imprese controllate viene eliminato contro il relativo patrimonio netto, a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle partecipate secondo il metodo dell'integrazione globale; il controllo sussiste quando il Gruppo è esposto a, od ha il diritto a, ricevere rendimenti variabili dal suo coinvolgimento nell'impresa ed ha la capacità di influenzare i suddetti rendimenti variabili attraverso il suo potere sull'impresa controllata; l'acquisizione di un'impresa controllata è contabilizzata secondo il metodo dell'acquisizione. Il costo dell'acquisizione è determinato dalla sommatoria dei valori correnti, alla data di ottenimento del controllo delle attività date, delle passività sostenute o assunte, e degli strumenti finanziari emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'impresa acquisita;
- b) le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il costo di acquisto e la quota di interessenza del Gruppo nel valore corrente di tali attività e passività è classificata come avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale;
- c) nell'ipotesi in cui emerga una differenza negativa, l'IFRS 3 non contempla la rilevazione di un avviamento negativo, pertanto l'eccedenza dell'interessenza dell'acquirente nel "fair value" delle attività, passività e passività potenziali identificabili dell'impresa acquisita rispetto al costo dell'acquisizione viene rilevata a conto economico dopo avere rideterminato il "fair value" delle attività, passività e passività potenziali identificabili dell'impresa acquisita;
- d) una volta acquisito il controllo della partecipata, eventuali acquisizioni di ulteriori quote sono contabilizzate imputando la differenza tra il prezzo pagato ed il valore della corrispondente quota del patrimonio netto contabile della partecipata direttamente a riduzione del patrimonio netto consolidato. Analogamente, in caso di cessione di partecipazioni che non comporti la perdita del controllo, la plusvalenza o la minusvalenza sono imputate direttamente ad una posta del patrimonio netto e successivamente trasferite al conto economico solo al momento della cessione del controllo della partecipata;
- e) i risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data di acquisizione fino all'effettiva data di cessione;
- f) le partecipazioni in imprese collegate sono valutate sulla base del metodo del patrimonio netto; qualora l'eventuale quota di pertinenza di TA delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui TA abbia l'obbligo di risponderne;
- g) vengono eliminate le operazioni significative avvenute tra società consolidate, così come le partite di credito e di debito, costi e ricavi e gli utili non ancora realizzati derivanti da operazioni compiute fra società del Gruppo, al netto dell'eventuale effetto fiscale;
- h) la quota di interessenza degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo. Tale interessenza è determinata in base alla percentuale da essi detenuta nei "fair value" delle attività e passività iscritte alla data dell'acquisizione originaria e

nelle variazioni di patrimonio netto dopo tale data. Successivamente le perdite attribuibili agli azionisti di minoranza eccedenti il patrimonio netto di loro spettanza sono attribuite al patrimonio netto di Gruppo ad eccezione dei casi in cui le minoranze hanno un'obbligazione vincolante e sono in grado di fare ulteriori investimenti per coprire le perdite. Per le acquisizioni effettuate anteriormente alla data di prima applicazione degli IFRS, come consentito dall'IFRS 1, il consolidamento avviene sulla base dei principi previgenti. Pertanto il patrimonio netto di terzi è stato determinato originariamente sulla base della quota di patrimonio netto contabile di pertinenza del socio di minoranza alla data dell'acquisizione.

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2015.

Il bilancio è redatto sulla base del principio del costo storico, modificato come richiesto per la valutazione di alcuni strumenti finanziari. 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.

Attività Immateriali

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (c.d. metodo dell'attività immateriale) in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato nel costo sostenuto, comprensivo degli oneri finanziari, oltre ad un mark-up del 5% rappresentativo della stima della remunerazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta da TA) delle attività immateriali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12.

La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il fair value dei servizi ricevuti (in questo caso il diritto a sfruttare l'infrastruttura) non può essere determinato attendibilmente, il ricavo è calcolato sulla base del fair value dei servizi forniti (fair value dei servizi di costruzione effettuati).

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per servizi di costruzione".

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

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

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

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

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

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

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

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

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: in base agli anni residui di durata della concessione (scadenza 2046 per l'aeroporto di Pisa, scadenza 2043 per l'aeroporto di Firenze).

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

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

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

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

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

Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita.

Attività Materiali

Immobili, impianti, macchinari

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

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

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

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

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

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione (40 anni) e la vita utile dei singoli beni.

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

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

Perdite di valore (Impairment)

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

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

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

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari) è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato immediatamente al conto economico.

Beni in leasing

Le attività possedute mediante contratti di leasing finanziario, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti sul Gruppo tutti i rischi ed i benefici legati alla proprietà, sono

riconosciute come attività di proprietà al loro valore corrente o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il leasing. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote utilizzate per i beni di proprietà.

Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente tutti i rischi ed i benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come leasing operativi. I costi riferiti a leasing operativi sono rilevati linearmente a conto economico lungo la durata del contratto di leasing.

Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese, costituenti attività finanziarie non correnti e non destinate ad attività di trading (cosiddette partecipazioni "available for sale"), sono contabilizzate al fair value alla data di regolamento della transazione. Gli utili e le perdite derivanti da eventuali successive variazioni nel fair value, derivanti dalla quotazione di mercato, sono imputati direttamente al patrimonio netto fintanto che non siano cedute o abbiano subito una perdita di valore; nel momento in cui l'attività è venduta, gli utili o le perdite complessivi precedentemente rilevati nel patrimonio netto sono imputati al conto economico del periodo; nel momento in cui l'attività è svalutata, le perdite accumulate sono incluse nel conto economico.

Sono regolarmente effettuate valutazioni al fine di verificare se esista evidenza oggettiva che un'attività finanziaria disponibile per la vendita possa aver subito una riduzione di valore ("impairment"). Se sussistono evidenze obiettive che l'attività abbia subito una riduzione di valore, la perdita cumulativa che è stata rilevata direttamente nel patrimonio netto viene stornata e rilevata a conto economico anche se l'attività finanziaria non è stata eliminata. Qualora, successivamente, vengono meno i motivi della perdita, si effettuano riprese di valore, con imputazione a patrimonio netto.

Le partecipazioni in altre imprese minori, per le quali non è disponibile una quotazione di mercato, sono iscritte al costo eventualmente svalutato per perdite di valore.

Partecipazioni in imprese collegate

Si tratta di partecipazioni in imprese nelle quali il Gruppo TA esercita un'influenza notevole ma non il controllo, sulle politiche finanziarie ed operative. Il bilancio consolidato di TA include la quota di pertinenza dei risultati delle collegate, contabilizzata con il metodo del patrimonio netto, a partire dalla data in cui inizia l'influenza notevole fino al momento in cui tale influenza notevole cessa di esistere. Qualora l'eventuale quota di pertinenza di TA delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui TA abbia l'obbligo di risponderne.

Gli amministratori ritengono che il Gruppo TA eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.a. (aeroporto dell'isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione che solo dalla fine dell'anno 2013 è divenuta inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla composizione della compagine sociale e dalla possibilità di incidere sulle politiche finanziarie ed operative.

Attività finanziarie

Le attività finanziarie di TA sono rilevate al "fair value". Le immobilizzazioni finanziarie costituite da crediti sono valutate al loro presumibile valore di realizzo.

Rimanenze

Il Gruppo TA non ha rimanenze di magazzino.

Crediti commerciali e diversi

I crediti sono iscritti al valore nominale rettificato, per adeguarlo al presunto valore di realizzo, tramite l'iscrizione di un fondo di svalutazione, al fine di approssimare il loro *fair value*. Tale fondo è calcolato sulla base delle valutazioni di recupero effettuate mediante analisi delle singole posizioni e della rischiosità complessiva del monte crediti. Poiché la riscossione del corrispettivo non è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, non è stato necessario ricorrere all'attualizzazione del credito.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Il presente bilancio consolidato non annovera tale fattispecie.

Cassa e mezzi equivalenti

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

Passività finanziarie

Sono costituite da scoperti bancari e finanziamenti. I finanziamenti sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal "fair value" del valore inizialmente ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione del finanziamento. Dopo tale rilevazione iniziale, i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

I finanziamenti sono classificati tra le passività correnti a meno che la Società abbia il diritto incondizionato di differire l'estinzione di tale passività di almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Fondi di ripristino o sostituzione dei beni in concessione

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

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

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute anche in adozione dell'IFRIC 12.

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

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

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

Fondi pensione e benefici ai dipendenti

Con l'adozione degli IFRS, il TFR maturato fino al 31 dicembre 2006 è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - "benefici a dipendenti", di conseguenza, deve essere ricalcolato applicando il "metodo della proiezione unitaria del credito" (Projected Unit Credit Method), effettuando le valutazioni attuariali alla fine di ogni esercizio.

Si segnala che TA, in sede di prima applicazione, aveva deciso di non utilizzare il cosiddetto "metodo del corridoio", e quindi di rilevare a conto economico le suddette componenti attuariali.

A partire dalla terza trimestrale 2013 TA ha applicato in via anticipata il principio IAS 19 *revised* (pubblicato in gazzetta ufficiale il 6 giugno 2013).

L'emendamento allo IAS 19 - Benefici ai dipendenti, elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del deficit o surplus del fondo nella sua interezza, ed il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio della passività e attività tra le voci del conto economico complessivo. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti è calcolato sulla base del tasso di sconto delle passività e non più del rendimento atteso delle stesse.

Imposte anticipate/differite

Le imposte anticipate/differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività non correnti. Le imposte anticipate sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore delle imposte differite attive riportabile in Bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte differite passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel esercizio in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

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

Debiti

I debiti sono iscritti al loro valore nominale, ritenuto rappresentativo del loro valore di estinzione.

Ricavi

L'attività operativa del Gruppo consiste essenzialmente nell'erogazione di servizi.

I ricavi sono rilevati per competenza, nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (fair value) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- a) i ricavi per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi della proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- b) i ricavi per prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività. I corrispettivi sono determinati dalle tariffe aeroportuali (regolamentate e "libere"). Data la natura a breve termine dei ricavi non occorre effettuare alcuna attualizzazione né considerare l'ipotesi di individuare una percentuale di avanzamento;
- c) i canoni attivi e le royalties lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti;
- d) i proventi per interessi (così come gli oneri per interessi) sono rilevati per competenza, calcolati sul valore delle relative attività/passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo.

Il Gruppo non applica differimenti di termini di incasso superiori ai normali termini di mercato, per cui non risulta necessario procedere ad alcuna distinzione fra componente commerciale e componente interessi dei ricavi come richiesto dallo IAS 18.

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della "percentuale di completamento" e sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un mark-up del 5% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta dalla Capogruppo.

Contributi

I contributi ricevuti dallo Stato o Enti Locali, a fronte di investimenti in immobilizzazioni, sono iscritti al momento in cui diviene certo il diritto alla riscossione, in conformità con l'IFRIC 12 come un diritto incondizionato a ricevere un compenso a prescindere dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stessa (metodo dell'attività finanziaria).

Costi

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

Oneri finanziari

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

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

Dividendi

I dividendi iscritti al conto economico dell'esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono rilevati in base al principio della competenza, vale a dire nel momento

in cui, a seguito della delibera di distribuzione da parte della partecipata, è sorto il relativo diritto di credito.

Imposte sul reddito

Sono iscritte in base al risultato lordo di esercizio, per la parte fiscalmente imponibile in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili.

Le imposte sono state suddivise tra imposte correnti, calcolate sulla parte di imponibile fiscale di competenza dell'esercizio, e imposte differite (attive e/o passive) relativamente alla parte di imponibile di competenza degli esercizi successivi.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

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

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

Uso di stime

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

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

Valore recuperabile delle attività non correnti

Le attività non correnti includono gli Immobili, impianti e macchinari, le Altre attività immateriali, le Partecipazioni e le Altre attività finanziarie. Il Gruppo rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione pari all'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai flussi di cassa insiti nei più recenti piani aziendali.

Fondo di ripristino

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

Il Fondo di ripristino viene annualmente alimentato sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento

dei beni di cui è prevista la devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo.

Imposte correnti

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

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

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

Fondo svalutazione crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima del management sulle perdite attese connesse al portafoglio crediti. Sulla base delle esperienze passate vengono effettuati accantonamenti a fronte di perdite attese sui crediti. La Direzione monitora attentamente la qualità del portafoglio crediti e le condizioni correnti e previsionali dell'economia e dei mercati di riferimento. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto Economico nell'esercizio di competenza.

Passività potenziali

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

NUOVI PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2015

A decorrere dal 1° gennaio 2015 sono state applicate alcune modifiche introdotte dai principi contabili internazionali ed interpretazioni, nessuna delle quali tuttavia ha

determinato un effetto significativo sul bilancio del Gruppo. Le variazioni principali sono di seguito illustrate:

- IAS 19 Revised "Benefici a dipendenti": le modifiche apportate allo IAS 19 in data 21 novembre 2013 consentono (ma non rendono obbligatoria) la contabilizzazione in diminuzione del "current service cost" del periodo dei contributi corrisposti dai dipendenti o da terze parti, che non siano correlati al numero di anni di servizio, in luogo dell'allocazione di tali contributi lungo l'arco temporale cui il servizio è reso. Tali contributi devono presentare le seguenti condizioni: (i) essere indicati nelle condizioni formali del piano; (ii) essere collegati al servizio svolto dal dipendente; (iii) essere indipendenti dal numero di anni di servizio del dipendente (es. i contributi rappresentano una percentuale fissa della retribuzione, oppure un importo fisso per tutto il periodo di lavoro o correlato all'età del dipendente).

- In data 12 dicembre 2013 lo IASB ha emesso una serie di proposte di modifiche ad alcuni principi contabili, di seguito sintetizzate:

a) IFRS 13 "Misurazione del fair value": le modifiche chiariscono che l'esenzione che permette ad un'entità di valutare al fair value gruppi di attività e passività finanziarie si applica a tutti i contratti, inclusi quelli non finanziari e che resta inoltre valida la possibilità di contabilizzare i crediti ed i debiti commerciali a breve termine senza rilevare gli effetti di un'attualizzazione, qualora tali effetti non siano materiali;

b) IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari" e IAS 38 "Attività immateriali": entrambi i principi sono stati modificati per chiarire come il valore recuperabile e la vita utile vengono trattati nel caso in cui l'entità effettui una rivalutazione.

EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI EFFICACI DAL 1° GENNAIO 2015 E NON RILEVANTI PER LA SOCIETÀ

I seguenti emendamenti ed interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2015, disciplinano fattispecie e casistiche non presenti nel Gruppo alla data del presente Bilancio:

- in data 12 dicembre 2013 lo IASB ha emesso una serie di proposte di modifiche ad alcuni principi contabili, di seguito sintetizzate:

a) IFRS 2 "Pagamenti basati su azioni": l'emendamento chiarisce la definizione di "condizione di maturazione" e separatamente definisce le "condizioni di conseguimento di risultato" e le "condizioni di servizio";

b) IFRS 3 "Aggregazioni di imprese": la modifica chiarisce che un'obbligazione a pagare un corrispettivo in un'aggregazione aziendale, che incontri i requisiti per essere definita come strumento finanziario, è classificata in bilancio come una passività finanziaria sulla base di quanto stabilito dallo IAS 32 "Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio"; viene inoltre chiarito che il principio in esame non si applica alle joint ventures e agli accordi a controllo congiunto regolati dall'IFRS 11;

c) IFRS 8 "Settori operativi": il principio è stato modificato in tema di requisiti di informativa richiesti nel caso in cui settori operativi diversi, aventi caratteristiche economiche comuni, siano aggregati;

d) IAS 40 "Investimenti immobiliari": la modifica del principio riguarda l'interazione tra le disposizioni previste dell'IFRS 3 "Aggregazioni di imprese" e quelle del presente principio nei casi in cui l'acquisizione di un immobile sia identificabile come un'aggregazione di imprese.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI NON ANCORA APPLICABILI

A partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2016 risulta applicabile il seguente principio contabile:

- in data 12 maggio 2014, lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 “Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation”, che considerano inappropriata l’adozione di una metodologia di ammortamento basata sui ricavi. Limitatamente alle attività immateriali, tale indicazione è considerata una presunzione relativa superabile solo al verificarsi di una delle seguenti circostanze: (i) il diritto d’uso di un’attività immateriale è correlato al raggiungimento di una predeterminata soglia di ricavi da produrre; o (ii) quando è dimostrabile che il conseguimento dei ricavi e l’utilizzo dei benefici economici dell’attività siano altamente correlati.

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:

- in data 6 maggio 2014 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IFRS 11 “Accordi a controllo congiunto: Rilevazione dell’acquisizione di partecipazioni in attività a controllo congiunto”, fornendo chiarimenti sulla rilevazione contabile delle acquisizioni di Partecipazioni in attività a controllo congiunto che costituiscono un business. Gli emendamenti sono applicabili in modo retroattivo, per i periodi annuali che avranno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2016. E’ consentita l’applicazione anticipata.
- Nel maggio 2014 lo IASB ed il FASB hanno pubblicato congiuntamente il principio IFRS 15 “Ricavi da contratti con i clienti”. Tale principio si propone di migliorare l’informativa sui ricavi e la loro comparabilità tra i diversi bilanci. Il nuovo principio è applicabile in modo retroattivo, per i periodi annuali che avranno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2018. E’ consentita l’applicazione anticipata.
- In data 24 luglio 2014, lo IASB ha finalizzato il progetto di revisione del principio contabile in materia di strumenti finanziari con l’emissione della versione completa dell’IFRS 9 “Financial Instruments”. In particolare, le nuove disposizioni dell’IFRS 9: (i) modificano il modello di classificazione e valutazione delle attività finanziarie; (ii) introducono una nuova modalità di svalutazione delle attività finanziarie, che tiene conto delle perdite attese (cd. expected credit losses); e (iii) modificano le disposizioni in materia di hedge accounting. Le disposizioni dell’IFRS 9 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2018.
- In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 27 Revised “Bilancio separato”: tale emendamento applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2016, consente ad un’entità di utilizzare il metodo del Patrimonio netto per contabilizzare nel bilancio separato gli investimenti in società controllate, joint ventures e in imprese collegate.
- Nel mese di settembre 2014, lo IASB ha modificato lo IAS 28 “Partecipazioni in imprese collegate e joint ventures” e l’IFRS 10 – Bilancio Consolidato con l’intento di risolvere una incongruenza nel trattamento della vendita o conferimento di beni tra un investitore e la sua collegata o joint venture. A seguito delle modifiche l’utile o la perdita è rilevato totalmente quando la transazione ha per oggetto un business. Tali modifiche sarebbero applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2016

ma nel gennaio 2015 si è deciso di posticipare tale entrata in vigore in attesa che siano risolte alcune incongruenze con alcuni paragrafi dello IAS 28.

- Modifiche annuali agli IFRS 2012-2014: in data 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato una serie di emendamenti ad alcuni principi contabili internazionali, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2016. Le modifiche riguardano:
 - (i) IFRS 5 “Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate”;
 - (ii) IFRS 7 “Strumenti finanziari: informazioni integrative”;
 - (iii) IAS 19 “Benefici a dipendenti”;
 - (iv) IAS 34 “Bilanci intermedi”.

Per quanto riguarda il primo punto, la modifica chiarisce che non si deve ricorrere alla riesposizione dei dati di bilancio qualora una attività o un gruppo di attività disponibili per la vendita venga riclassificata come “detenuta per essere distribuita”, o viceversa. Con riferimento all’IFRS 7, l’emendamento in oggetto stabilisce che qualora un’entità trasferisca un’attività finanziaria a condizioni tali da consentire la “derecognition” dell’attività stessa, viene richiesta l’informativa riguardante il coinvolgimento dell’entità stessa nell’attività trasferita.

La modifica dello IAS 19 proposta, chiarisce che nel determinare il tasso di attualizzazione delle obbligazioni sorte in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro, è rilevante la valuta in cui le obbligazioni sono denominate piuttosto che lo Stato in cui esse sorgono.

L’emendamento proposto allo IAS 34 richiede l’indicazione di riferimenti incrociati tra i dati riportati nel bilancio intermedio e l’informativa ad essi associata.

- In data 18 dicembre 2014, lo IASB ha emanato la modifica al principio contabile IAS 1 “Presentazione del bilancio”. La modifica al principio in esame, applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2016 intende fornire chiarimenti in merito all’aggregazione o disaggregazione di voci di bilancio qualora il loro importo sia rilevante o “materiale”. In particolare, la modifica al principio richiede che non si proceda con l’aggregazione di poste di bilancio con caratteristiche differenti o con la disaggregazione di voci di bilancio che renda difficoltosa l’informativa e la lettura del bilancio stesso. Inoltre, con riferimento all’esposizione della posizione finanziaria di una entità, l’emendamento chiarisce la necessità di disaggregare alcune voci previste dai paragrafi 54 (posizione finanziaria) e 82 (Conto economico) dello IAS 1.
- In data 18 dicembre 2014, lo IASB ha modificato l’IFRS 10 “Bilancio Consolidato”, e lo IAS 28 “Partecipazioni in imprese collegate e joint ventures”.

Relativamente al primo punto la modifica chiarisce che l’esenzione della presentazione del bilancio consolidato si applica ad una società controllante a sua volta controllata da una società d’investimento, quando quest’ultima misura tutte le sue controllate al fair value.

Per quanto riguarda lo IAS 28 il presente principio è stato modificato in merito a partecipazioni detenute in società collegate o joint ventures che siano “investment entities”: tali partecipazioni possono essere valutate con il metodo del patrimonio netto o al fair value.

Tali modifiche sono applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2016.

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.

FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.

La Fusione rientra nel quadro del disegno industriale e strategico già reso noto al mercato con il comunicato stampa congiunto diffuso da SAT ed AdF in data 16 ottobre 2014, volto alla realizzazione dell'integrazione tra SAT e AdF, e rispetta le prescrizioni del Piano Nazionale degli Aeroporti in tema di unico gestore per gli aeroporti di Firenze e Pisa al fine di garantire agli stessi la qualifica di aeroporti di interesse nazionale strategico.

L'obiettivo strategico è quello di costituire il sistema aeroportuale toscano "best in class" e di divenire uno dei principali poli aeroportuali italiani. Il progetto d'integrazione è finalizzato a massimizzare lo sviluppo coordinato dell'Aeroporto G. Galilei di Pisa e dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze attraverso l'ampliamento dell'offerta delle destinazioni raggiungibili dai due scali, l'aumento dei posti offerti sulle singole rotte, l'aumento del numero di compagnie aeree operanti nel sistema grazie all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali ai volumi di traffico previsti dai Piani di Sviluppo Aeroportuali (PSA) dei due aeroporti.

Il 19 dicembre 2014 i Consigli di Amministrazione di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. (SAT, ora Toscana Aeroporti S.p.a.) e Aeroporto di Firenze S.p.a. (AdF) hanno approvato il progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT e la documentazione propedeutica all'operazione. L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di SAT, riunitasi in data 10 febbraio 2015, ha approvato, in prima convocazione, il progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT. L'Assemblea stessa ha inoltre attribuito al Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'articolo 2443 del codice civile, una delega ad aumentare il capitale sociale con esclusione del diritto di opzione, subordinata all'efficacia della Fusione.

La Fusione assicurerà un'unicità di direzione strategica del Sistema che consentirà di ottenere economie di scala generando così valore da utilizzare per finanziare gli investimenti necessari a sostenere i piani di crescita dei due aeroporti.

Come riportato nel "Documento Informativo relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a.", entrambe le società erano soggette al comune controllo di Corporacion America Italia S.r.l. (oggi S.p.a.) che con il 53,039% esercitava il controllo di diritto di SAT e, con il 48,983% diretto e l'1,42% indiretto detenuto tramite SAT, era in grado di esercitare il controllo di fatto su AdF, anche in virtù del patto parasociale sottoscritto con SO.C.IM. S.p.a. e comunicato al mercato ai sensi dell'articolo 122 del Testo Unico.

La Fusione si è realizzata mediante un aumento del capitale sociale di SAT con emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in concambio agli azionisti di AdF con la conseguente estinzione di AdF in SAT. Il rapporto di cambio è stato fissato nella misura di 0,9687 azioni ordinarie SAT per ogni azione ordinaria di AdF (il "Rapporto di Cambio").

In data 11 maggio 2015 è stato stipulato l'Atto di Fusione il quale ha previsto che la data di decorrenza degli effetti della fusione, ai sensi dell'articolo 2504-bis, secondo comma, del Codice Civile, sia il quinto giorno di borsa aperta successivo alla data in cui sarebbe stata eseguita l'ultima delle iscrizioni dell'atto di fusione di cui all'articolo 2504 del Codice Civile, ossia il 1° giugno 2015.

A partire dalla data di efficacia della fusione, SAT è subentrata in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi facenti capo ad AdF, proseguendo in tutti i rapporti anche processuali anteriori alla fusione.

L'atto di fusione ha inoltre previsto che ai fini contabili e fiscali le operazioni della Società Incorporata sia imputate al bilancio di SAT a decorrere dal primo giorno dell'esercizio nel corso del quale sarebbe stata eseguita l'ultima delle iscrizioni di cui all'articolo 2504 del Codice Civile (e, quindi dal 1° gennaio 2015, posto che entrambe le società chiudono il proprio esercizio al 31 dicembre).

Alla data di efficacia della fusione SAT ha aumentato il capitale sociale per un importo complessivo di nominali 14.440.743,90 euro, mediante emissione di n. 8.751.966 azioni, a servizio del concambio e ha mutato la propria denominazione sociale in "Toscana Aeroporti S.p.a.", società quotata con sede legale a Firenze.

Sulla base dei principi contabili IAS/IFRS la Fusione si configura come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune. Pertanto, trattandosi di "*business combination involving entities under common control*", la Fusione è esplicitamente esclusa dall'ambito di applicazione del principio contabile IFRS 3.

Non rinvenendosi negli IFRS specifici principi da applicare alla Fusione, sulla base dello IAS 8.10 il management deve fare ricorso al proprio giudizio per sviluppare ed applicare un trattamento contabile che fornisca un'informativa che sia, al contempo, rilevante ed attendibile. Nella formazione del proprio giudizio, la direzione aziendale deve considerare (i) le disposizioni e le guide applicative contenute negli IFRS, che disciplinano casi simili e correlati, e (ii) le definizioni, i criteri e i concetti contenuti nel c.d. quadro sistematico.

TA, tenendo in considerazione quanto in precedenza esposto, e valutato che l'operazione:

- non comporta una significativa influenza sui flussi di cassa delle imprese oggetto di fusione,

- ha come finalità la riorganizzazione societaria all'interno del Gruppo Corporacion America Italia, tenuto conto anche delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti, ha ritenuto che il trattamento contabile da seguire per rappresentare adeguatamente le finalità dell'operazione di aggregazione aziendale, sia quello di riflettere nel bilancio della società risultante dalla fusione, i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata.

In considerazione della retrodatazione degli effetti della fusione, si è provveduto a presentare negli schemi di bilancio in una "terza colonna" (dati pro-forma consolidati 2014 come da Documento Informativo Equivalente opportunamente riclassificati) i dati contabili relativi all'esercizio precedente riesposti al fine di consentire un raffronto con i dati del primo bilancio post-fusione. I dati pro-forma consolidati 2014 non sostituiscono i dati dell'esercizio precedente approvati dall'assemblea ma si affiancano a essi per consentire al lettore di operare un confronto omogeneo con i dati dell'esercizio corrente. Con riferimento al dettaglio dei valori oggetto di incorporazione e la modalità di elaborazione degli stessi si rinvia al paragrafo "Dati economici e patrimoniali pro-forma dell'incorporante" della relazione sulla gestione. In particolare si segnala come nel prospetto di movimentazione del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2015 del presente Documento sia stato inserito l'effetto complessivo della fusione per incorporazione di AdF, sommando al Patrimonio Netto di Toscana Aeroporti quello del gruppo AdF al 31 dicembre 2014, al netto dei dividendi erogati ante stipula dell'atto di fusione. Per i dettagli si rinvia al paragrafo "Patrimonio Netto e Passività".

MODIFICHE ALLA PRESENTAZIONE DEI DATI COMPARATIVI

Si evidenzia inoltre che, a seguito dell'operazione in questione sono stati riesposti alcuni dati comparativi relativi al 2014 rispetto ai dati precedentemente presentati e riferiti al Gruppo SAT, ora Gruppo TA.

In particolare si è provveduto a:

1. distinguere i ricavi operativi in "Ricavi Aviation" e "Ricavi Non Aviation", come riportato nella tabella seguente (dati in euro/000):

Conto Economico Consolidato	2014 post riclassifica	2014 ante riclassifica	Variazione
Ricavi Operativi	-	66.912	66.912
Ricavi Aviation	49.554	-	(49.554)
Ricavi Non Aviation	17.320	-	(17.320)
Ricavi per servizi di costruzione	6.589	6.589	-
Altri ricavi e proventi	1.802	1.764	(38)
Totale ricavi	75.265	75.265	-

2. armonizzare l'esposizione dei costi nelle categorie come riportato nella tabella seguente (dati in euro/000):

Conto Economico Consolidato	2014 post riclassifica	2014 ante riclassifica	Variazione
Materiali di consumo (già Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci)	856	1.152	296
Costi del personale	22.854	22.864	10
Costi per servizi	26.907	26.693	(214)
Oneri diversi di gestione	803	-	(803)
Canoni aeroportuali	3.871	-	(3.871)
Costi per servizi di costruzione	6.276	6.276	-
Altre spese operative	-	4.581	4.581
Totale costi	61.565	61.565	-

3. includere in una unica voce di costo denominata "Ammortamenti e svalutazioni", le svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali e materiali.
4. nella situazione patrimoniale finanziaria consolidata a riclassificare le "Imposte anticipate recuperabili entro l'anno" all'interno delle "Imposte anticipate oltre l'anno" per un valore al 31 dicembre 2014 pari a 842 migliaia di euro; si è separata la voce "scoperti bancari e finanziamenti"; inoltre sono stati riclassificati 124 migliaia di euro nella voce "altri debiti esigibili entro l'anno" esposti al 31 dicembre 2014 nella voce "Debiti verso fornitori".

La Società ritiene che queste riclassifiche dei dati relativi al 31 dicembre 2014 non siano significative.

PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

1) Rischio di credito

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e dal conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti del Gruppo. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei. Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei

crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o prepagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute). Dal gennaio 2012 la Capogruppo ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2015, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 12,7 milioni di euro (1,7 milioni al 31 dicembre 2014). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 27,8 milioni di euro (23 milioni di euro al 31 dicembre 2014) ed una PFN non corrente negativa pari a 40,6 milioni di euro (24,7 milioni di euro al 31 dicembre 2014) relativa a due finanziamenti concessi da Intesa San Paolo e MPS Capital Service ed entrambi al momento tirati nella loro massima disponibilità. I due contratti di finanziamento, con scadenza nel 2022 e nel 2027, prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari per i quali al 31 dicembre 2015 non emerge alcun tipo di criticità. I covenants finanziari sono al momento rispettati anche per il 2015. Il Gruppo ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa, le consentiranno di soddisfare i propri fabbisogni derivanti dalle attività d'investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro scadenza naturale.

3) Rischio di tasso d'interesse

L'esposizione al rischio del tasso d'interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi d'interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico del Gruppo, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e d'investimento. L'Indebitamento Finanziario Netto pari al 31 dicembre 2015 a 12,7 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2015 a 0,12 (0,03 al 31 dicembre 2014), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

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 degli stessi di 100 b.p., sarebbe pari a circa +/- 450 migliaia di euro. Con riferimento all'analisi di sensitività sul Fondo di fine rapporto subordinato e sui Fondi di ripristino e sostituzione si rinvia agli specifici paragrafi.

4) Rischio di cambio

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

INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Dal 1° gennaio 2009 è divenuta obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 8 - Settori operativi, che richiede che i settori operativi siano identificati sulla base del sistema di reportistica interno che il management utilizza per allocare le risorse e per valutare le performance. Sono riportate pertanto di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo TA non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla

combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali, per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker" (definizione come da IFRS 8).

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

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

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

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

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

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

- **Settore Corporate:** i valori indicati nelle poste non allocate riguardano principalmente ricavi e costi non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, gli altri ricavi e proventi, il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali di Direzione, i costi per assicurazioni generali ed associazioni industriali, quota parte di utenze, le manutenzioni generali ed ammortamenti d'infrastrutture non allocabili, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo, etc.

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei esercizi dello schema di sintesi fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
<u>Gruppo TA - Conto economico</u>	2015	2014 (*)	2015	2014 (*)	2015	2014 (*)	2015	2014 (*)
Ricavi operativi	83.853	49.554	25.151	17.320	4.969	1.802	113.973	68.676
di cui Pisa	50.397	49.554	16.856	17.320	3.362	1.802	70.615	68.676
di cui Firenze	33.455	0	8.295	0	1.607	0	43.358	0
Ricavi per serv. costruz.	15.996	6.224	158	365	2.462	0	18.616	6.589
di cui Pisa	15.113	6.224	95	365	0	0	15.208	6.589
di cui Firenze	884	0	63	0	2.462	0	3.409	0
Totale Ricavi di settore	99.849	55.778	25.309	17.685	7.432	1.802	132.589	75.265
Costi operativi (**)	54.424	30.816	20.410	17.169	14.518	7.305	89.352	55.290
di cui Pisa	32.683	30.816	16.272	17.169	8.296	7.305	57.251	55.290
di cui Firenze	21.742	0	4.137	0	6.222	0	32.101	0
Costi per serv. costruz.	15.235	5.928	150	348	2.305	0	17.690	6.276
di cui Pisa	14.393	5.928	91	348	0	0	14.484	6.276
di cui Firenze	841	0	60	0	2.305	0	3.206	0
Ammort.ti e accanton.ti	8.703	4.647	1.730	952	2.772	407	13.204	6.006
di cui Pisa	5.823	4.647	1.183	952	967	407	7.973	6.006
di cui Firenze	2.880	0	546	0	1.805	0	5.231	0
Risultato operativo	21.488	14.387	3.019	-783	-12.163	-5.911	12.343	7.693
di cui Pisa	12.612	14.387	-595	-783	-5.901	-5.911	6.115	7.693
di cui Firenze	8.876	0	3.614	0	-6.262	0	6.228	0
Gestione finanziaria	0	0	0	0	246	-584	246	-584
Ris. ante imposte	21.488	14.387	3.019	-783	-11.917	-6.494	12.589	7.109
Imposte di esercizio	0	0	0	0	-4.042	-2.774	-4.042	-2.774
Ris. netto di esercizio	21.488	14.387	3.019	-783	-15.959	-9.268	8.547	4.335
Perdita (utile) di Terzi	0	0	0	-136	-50	0	-50	-136
Ris. netto di Gruppo	21.488	14.387	3.019	-920	-16.009	-9.268	8.498	4.199
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	2015	31-dic-14	2015	31-dic-14	2015	31-dic-14	2015	31-dic-14
Attività correnti	12.671	10.356	5.437	4.970	37.727	27.175	55.835	42.501
Attività non correnti	134.034	65.376	45.621	32.278	7.037	5.030	186.692	102.685
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>	2015	2014 (*)	2015	2014 (*)	2015	2014 (*)	2015	2014 (*)
Investimenti	18.337	7.269	702	729	3.058	228	22.097	8.226

(*) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti del 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 2014 è stata modificata. In particolare sono stati allocati nella voce "Poste non allocate" per 1.802 migliaia di euro precedentemente allocate per 167 migliaia di euro nell'Aviation e per 1.635 migliaia di euro nel Non Aviation. Di conseguenza si sono modificati anche i Risultati operativi di settore del 2014. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

(**) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 5.269 migliaia nel 2015 (3.871 migliaia nel 2014).

Informazioni in merito ai principali clienti della Capogruppo TA

Nel corso del 2015, la Capogruppo TA ha registrato 7.244.630 passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 59.9%. In particolare, l'incidenza del primo di essi (Ryanair) è pari al 42,1% mentre quelli del secondo (Alitalia) e del terzo (Vueling) sono pari rispettivamente al 9% ed al 8,8%.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO ANNO 2015: CONTO ECONOMICO

PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due esercizi fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione. Per un confronto tra i dati economici del Gruppo TA al 31 dicembre 2015 ed i dati pro-forma del Gruppo TA al 31 dicembre 2014 si rimanda alle specifiche considerazioni riportate nel paragrafo "Conto economico consolidato - Comparazione dei risultati economici al 31 dicembre 2015 con i dati economici pro-forma al 31 dicembre 2014" della relazione sulla gestione.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 31 dicembre 2015 ammontano a 132,6 milioni di euro (75,3 milioni di euro al 31 dicembre 2014) con una variazione positiva di 57,3 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	Not e	2015	Di cui Parti correlate	2014 (1)	Di cui Parti correlate
RICAVI					
Ricavi aviation	1	83.853	799	49.554	-
Ricavi non aviation	2	25.151	749	17.320	105
Ricavi per servizi di costruzione	3	18.616		6.589	
Altri ricavi e proventi	4	4.969	153	1.802	105
TOTALE RICAVI (A)		132.589	1.701	75.265	209

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti del 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 2014 è stata modificata. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

1. Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi "Aviation" al 31 dicembre 2015 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al

31 dicembre 2014:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	28.290	16.612	11.678	70,3%
Diritti approdo/partenza	11.310	6.116	5.194	84,9%
Diritti sosta	938	499	439	87,9%
Diritti assistenza PRM	2.136	923	1.213	131,5%
Diritti cargo	534	563	-29	-5,1%
Corrispettivi sicurezza passeggero	7.196	4.651	2.546	54,7%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	4.807	3.725	1.082	29,0%
Handling	25.993	15.101	10.892	72,1%
Infrastrutture centralizzate	2.649	1.365	1.284	94,0%
TOTALE RICAVI AVIATION	83.853	49.554	34.299	69,2%
Incid.% su Ricavi	63,2%	65,8%		

Oltre a quanto già evidenziato in premessa, si rammenta in questa sede come l'andamento dei **ricavi aviation** sia influenzato dalla crescita complessiva registrata nei volumi di traffico dal sistema aeroportuale toscano nel 2015, rispetto all'anno precedente (+4,2% di WLU), nonché dagli incrementi tariffari intervenuti negli scali di Firenze e Pisa rispettivamente a far data dal 26 maggio e dal 16 aprile 2015.

2. Ricavi Non Aviation

Al 31 dicembre 2015, i ricavi "Non Aviation" sono pari a circa 25,2 milioni di euro.

Le attività "Non Aviation", inerenti alla gestione delle attività immobiliari e commerciali dei due scali, sono svolte:

- i. mediante sub-concessione a terzi (Food, Retail, Real Estate, Autonoleggi ed altre sub-concessioni);
- ii. in regime di gestione diretta (Parcheggi, Pubblicità, Sala Vip, Biglietteria Aerea ed Agenzia cargo).

Nel 2015 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 61,4% dei ricavi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 38,6%. Nel 2014 tali percentuali erano pari, rispettivamente, al 62,6% ed al 37,4%.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nel 2015 ed in quelli del 2014:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	5.755	3.899	1.856	47,6%
Food	2.868	1.763	1.105	62,7%
Retail	4.124	2.746	1.378	50,2%
Pubblicità	2.126	1.281	845	66,0%
Real Estate	2.008	1.425	582	40,9%
Autonoleggi	4.582	3.688	894	24,2%
Altre subconcessioni	1.866	1.212	653	53,9%
Sala Vip	892	298	594	199,1%
Biglietteria aerea	540	542	-3	-0,5%
Agenzia cargo	394	465	-71	-15,4%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	25.151	17.320	7.832	45,2%
Incid.% su Ricavi	19,0%	23,0%		

Oltre a quanto riportato in premessa, le suddette variazioni hanno risentito positivamente dell'andamento del traffico aereo registrato dal sistema aeroportuale toscano nel 2015 rispetto al 2014.

3. Ricavi per servizi di costruzione

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. %
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	18.616	6.589	12.027	182,5%
Incid.% su Ricavi	14,0%	8,8%		

Nel corso del 2015 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 18,6 milioni di euro (6,6 milioni di euro nel 2014) e si riferiscono ai ricavi rilevati a fronte dei servizi di costruzione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali (costruzione ed ampliamenti) oggetto delle due concessioni di Pisa e di Firenze.

In particolare, sul 2015 hanno inciso maggiormente gli investimenti per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste e raccordi) sull'aeroporto di Pisa per circa 14,6 milioni di euro e dalla rimodulazione e sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze per circa 2,4 milioni di euro. Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo "Investimenti del Gruppo" nella relazione sulla gestione.

4. Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi del 2015 ammontano a 5 milioni di euro (1,8 milioni di euro nel 2014) con una variazione positiva di 3,2 milioni di euro nel dettaglio di seguito evidenziata:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. %
ALTRI RICAVI E PROVENTI				
Sopravvenienze attive	3.556	945	2.610	276,1%
Service e consulenze	163	192	-30	-15,4%
Recuperi di costo	1.199	613	586	95,6%
Minori	51	51	0	0,0%
TOTALE RICAVI E PROVENTI	4.969	1.802	3.167	175,7%
Incid.% su Ricavi	3,7%	2,4%		

La voce sopravvenienze attive accoglie il rilascio a conto economico del Fondo rischi e lo storno di passività non più esigibili rilevate a seguito dell'aggiornamento delle stime. In particolare si riscontrano rilasci per 1,8 milioni di euro registrati in conseguenza degli aggiornamenti intervenuti nell'iter processuale relativo alla controversia "Servizio antincendio dei VV.F.". Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto successivamente riportato nei paragrafi "Fondi per rischi ed oneri" e "Altre informazioni". Gli importi residui si riferiscono al rilascio a conto economico di passività non più esigibili.

La voce recuperi di costo si riferisce principalmente all'addebito dei servizi centralizzati comuni forniti dal gestore aeroportuale (ex. utenze, attrezzature, etc.), ai ricavi per il rilascio di permessi aeroportuali, al recupero della mensa a carico dei dipendenti, ai "certificati bianchi" (gestore servizi energetici), a rimborsi assicurativi.

COSTI

Dati in migliaia di euro	N o t e	2015	Di cui Parti correlate	2014 (1)	Di cui Parti correlate
COSTI					
Materiali di consumo	5	1.236		856	
Costi del personale	6	39.775		22.854	
Costi per servizi	7	41.068	49	26.907	-
Oneri diversi di gestione	8	2.004		803	
Canoni aeroportuali	9	5.269		3.871	
Costi per servizi di costruzione	10	17.690		6.276	
TOTALE COSTI (B)		107.042	49	61.565	-
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		25.547		13.699	

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato 2015 di Toscana Aeroporti, la presentazione di alcuni dati relativi al 2014 è stata modificata. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

Nel 2015, i costi totali ammontano a 107 milioni di euro, in aumento di 45,5 milioni di euro rispetto a quanto consuntivato nel 2014 quando erano pari a 61,6 milioni di euro, a motivo fondamentalmente della fusione, come indicato in premessa. Si evidenzia inoltre uno scostamento di 11,4 milioni di euro dovuto all'incremento della voce costi per servizi di costruzione per le medesime ragioni descritte nei ricavi per servizi di costruzione.

5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.236 migliaia di euro (856 migliaia di euro nel 2014). In particolare sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	61	34	27	79,6%
Carburanti, lubrificanti	677	480	197	41,2%
Materiali per parcheggi auto	8	12	-4	-35,8%
Piccoli attrezzi	11	8	3	39,2%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	40	21	19	93,4%
Vestiario	244	159	86	54,0%
Mat. per servizi operativi	194	142	52	36,5%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.236	856	380	44,4%
Incid.% su Costi	1,2%	1,4%		

6. Costi del personale

Il costo del Personale (39,8 milioni di euro nel 2015) ha registrato un incremento rispetto al 2014 di 16,9 milioni di euro. La variazione è principalmente conseguente all'incorporazione delle voci di costo ex AdF ed in misura minore dall'aumento degli organici del Gruppo come descritto nell'apposito paragrafo della relazione sulla gestione.

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

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	39.548	22.820	16.729	73,3%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	21.354	13.137	8.217	62,5%
Salari	7.571	3.647	3.924	107,6%
Oneri sociali	8.574	4.899	3.675	75,0%
TFR	2.049	1.136	913	80,3%
altri costi lavoro	227	35	192	556,0%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	10	11	-1	-8,4%
Fondo sociale	9	11	-2	-21,5%
Benefits al personale	49	13	37	290,3%
Somministrato e varie	159	0	159	
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	39.775	22.854	16.921	74,0%
Incid.% su Costi	37,2%	37,1%		

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al 2015 e le variazioni rispetto al 2014:

	2015	2014	Δ+/-	Δ%	Di cui Pisa	Di cui Firenze
Dirigenti	10,8	9,0	1,8	20,4%	-0,2	2
Impiegati	501,8	296,6	205,2	69,2%	4,4	200,7
Operai	193,8	95,5	98,3	102,9%	1,9	96,4
TOSCANA AEROPORTI	706,4	401,1	305,3	76,1%	6,2	299,1

Jet Fuel	10,0	11,6	-1,6	-13,8%	-1,6	0,0
-----------------	-------------	-------------	-------------	---------------	-------------	------------

Gruppo	716,4	412,7	303,7	73,6%	4,6	299,1
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	--------------

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

7. Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2015 e 2014 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO PRO-FORMA 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	14.540	14.657	845	6,2%
Spese istituzionali	1.296	1.361	724	126,8%
Altri servizi	4.793	4.014	2.841	145,5%
Servizi per il personale	1.720	1.587	751	77,5%
Servizi di manutenzione	4.771	4.398	2.613	121,1%
Utenze	3.610	3.609	1.682	87,3%
Servizi operativi	10.339	12.006	4.705	83,5%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	41.068	41.632	14.162	52,6%
Incid.% su Costi	38,4%	43,1%		

I “*servizi commerciali*” per 14,5 milioni di euro, comprendono principalmente i costi di sviluppo network (c.d. marketing support).

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	14.540	13.695	845	6,2%
di cui:				
Sviluppo Network	14.238	13.541	697	5,1%
Provvigioni pubblicità	129	119	10	8,6%
Gestione impianti pubblicità	113	35	78	225,2%
Servizio dry cleaning	60	0	60	

Le “*spese istituzionali*” nel 2015 sono state pari a 1.296 migliaia di euro (571 migliaia nel 2014) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.296	571	724	126,8%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	866	314	553	176,3%
Emolumenti sindaci	193	194	-1	-0,7%
Viaggi trasferte amm.ri	204	41	163	403,6%
Legali, notarili, assembleari	33	23	9	40,7%

La variazione è principalmente conseguente all'incorporazione delle voci di costo ex AdF.

Gli "altri servizi" per 4,8 milioni di euro (1.952 migliaia di euro nel 2014) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	4.793	1.952	2.841	145,5%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	2.480	1.284	1.196	93,1%
Assicurazioni industriali	880	565	315	55,8%
Comunicazione	750	94	656	700,4%
Verifiche DNV	20	10	11	108,0%
Start Up "Toscana Aeroporti"	663	0	663	

Le spese di start-up di Toscana Aeroporti riguardano le spese una-tantum per consulenze esterne per l'avvio organizzativo del nuovo sistema aeroportuale toscano.

Gli "altri servizi per il personale" per 1.720 migliaia di euro (969 migliaia di euro nel 2014) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	1.720	969	751	77,5%
<u>di cui:</u>				
Mensa	1.137	625	512	81,9%
Assicurazioni	120	81	39	47,8%
Medicina prev. e visite med.	54	34	19	56,8%
Formazione	92	50	42	84,3%
Selezione personale	8	6	2	30,8%
Servizio paghe	171	107	65	60,5%
Trasferte	138	66	72	109,0%

I "servizi di manutenzione" per 4,8 milioni di euro (2,2 milioni di euro nel 2014) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	4.771	2.158	2.613	121,1%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automez.	829	456	374	82,0%
Manutenzione impianto bhs	853	492	361	73,3%
Manutenzione infrastrutture	2.192	892	1.300	145,7%
Manutenzione IT	897	318	579	182,4%

I "servizi per utenze" per 3,6 milioni di euro (1.928 migliaia di euro nel 2014) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	3.610	1.928	1.682	87,3%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.693	486	1.206	248,0%
Acqua	399	207	192	92,7%
Telefoni	231	105	126	119,9%
Cellulari	108	46	62	136,3%
Gas	1.015	1.019	-4	-0,4%
Minori	164	65	100	154,7%

I "servizi operativi" per 10,3 milioni di euro (5,6 milioni di euro nel 2014) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	10.339	5.634	4.705	83,5%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	2.736	1.832	904	49,3%
Pulizie aeromobili	737	344	393	114,3%
Servizio Agenzia/Magazz.	283	314	-31	-9,9%
Pulizie locali	1.116	550	566	103,0%
Assistenza PRM	258	281	-22	-8,0%
Servizio vigilanza	2.071	515	1.557	302,6%
Centro Servizi	224	230	-6	-2,7%
Collegamento arco az	318	182	136	75,0%
Noleggio macch. e attr.	786	332	454	136,7%
Gestione parcheggi	469	96	373	389,4%
Giardinaggio	124	76	48	62,6%
Sala vip	328	175	153	87,9%
Servizio pronto soccorso	560	398	162	40,6%
Shuttle bus	328	310	18	5,7%

8. Oneri diversi di gestione

Gli "oneri diversi di gestione" per 2 milioni di euro (803 migliaia nel 2014) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi straordinari ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	22	11	12	107,0%
Ass.ni enti e istituti vari	305	180	126	70,0%
Imposte e tasse	617	271	346	127,7%
Rappresentanza	122	132	-10	-7,3%
Bolli	28	6	22	344,5%
Costi straordinari	531	25	506	2020,2%
Postali e telegrafici	24	8	16	210,2%
Ribassi e abbuoni	0	0	0	210,8%
Vari amministrativi	354	170	184	108,0%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.004	803	1.201	149,7%
Incid.% su Costi	1,9%	1,3%		

9. Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 5,3 milioni di euro (3,9 milioni di euro nel 2014) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	4.136	2.978	1.158	38,9%
Canone VVF	1.133	893	239	26,8%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	5.269	3.871	1.398	36,1%
Incid.% su Costi	4,9%	6,3%		

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 17,7 milioni di euro (6,3 milioni di euro al 31 dicembre 2015), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2015 e trovano come contropartita la voce dei ricavi per servizi da costruzione maggiorata di un mark-up del 5%. Nell'esercizio in esame hanno inciso maggiormente gli investimenti per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste e raccordi) sull'aeroporto di Pisa per circa 13,9 milioni di euro e per la rimodulazione e sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze per circa 2,3 milioni di euro.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 2015	CONSOLIDATO 2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
TOTALE COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	17.690	6.276	11.414	181,9%
Incid.% su Costi	16,5%	10,2%		

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2015 ammonta a 8,4 milioni di euro (4,2 milioni di euro nel 2014). Essa è composta da ammortamenti immateriali per 5 milioni di euro (2,3 milioni di euro nel 2014) e da ammortamenti materiali per 3,3 milioni di euro (1,8 milioni di euro nel 2014).

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 4,7 milioni di euro (1,7 milioni di euro nel 2014), si compone fondamentalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino che, introdotto con l'applicazione del principio contabile IFRIC 12 a partire dall'esercizio 2010, 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 adeguate.

13. Accantonamenti al fondo svalutazione crediti

Tale voce ammonta a 163 migliaia di euro (107 migliaia di euro nel 2014) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti sulla base della valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere al 31 dicembre 2015.

14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 1,8 milioni di euro (289 migliaia di euro nel 2014) e si riferisce principalmente al provento per la vendita delle azioni di Aeroporto di Firenze S.p.a. (1,6 milioni di euro). Considerato che la cessione della partecipazione in questione è avvenuta in data 6 maggio 2015, ossia prima della stipula dell'atto di fusione e della data di efficacia della stessa, ed è inoltre stata effettuata verso soggetti terzi diversi anche dal socio di riferimento (Corporacion America Italia S.p.a.), gli amministratori hanno rilevato l'importo della plusvalenza a conto economico.

La voce include, inoltre, interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (142 migliaia di euro), interessi di mora (37 migliaia di euro) ed altri minori.

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.565 migliaia di euro (873 migliaia nel 2014) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 1.068 migliaia (428 migliaia nel 2014), degli oneri finanziari (*interest cost*) così come definiti dalla metodologia di rilevazione dello IAS 19 per 105 migliaia di euro (82 migliaia di euro nel 2014), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 392 migliaia di euro (362 migliaia nel 2014).

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 42 migliaia di euro (non presente al 31 dicembre 2014) ed indica la valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Immobili A.O.U. Careggi S.p.a. ed Alatoscana S.p.a.).

17. Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi 4.042 migliaia di euro nel 2015 (€ 2.774 migliaia nel 2014) derivanti da:

- imposte correnti calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2015 per 4.436 migliaia di euro, di cui 3.390 migliaia di euro per IRES e 1.046 migliaia di euro per IRAP;
- imposte anticipate/differite per (394) migliaia di euro;

La stima delle imposte correnti è stata applicata seguendo il criterio guida del c.d. principio di derivazione. Si riporta in allegato la riconciliazione rispetto all'aliquota teorica.

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

Evidenzia il risultato della controllata Jet Fuel di pertinenza di Terzi. Sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel 2015, l'utile di esercizio della controllata Jet Fuel, pari a circa 74 migliaia di euro, è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a

circa 50 migliaia di euro (136 migliaia di euro nel 2014). L'Utile complessivo di esercizio di pertinenza di terzi è di 40 migliaia di euro (125 migliaia di euro nel 2014).

19. Utile per azione / Utile diluito per azione

L'utile base e diluito per azione del 2015, pari ad euro 0,568 (euro 0,426 nel 2014) è stato calcolato dividendo l'utile di periodo del Gruppo (8.498 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 14.965.314), non essendoci fattori diluitivi.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2015: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA

PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori al 31 dicembre 2015 del Gruppo Toscana Aeroporti ed al 31 dicembre 2015 del Gruppo SAT sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

Per i dettagli dei saldi oggetto di incorporazione si rinvia al paragrafo "Dati pro-forma" della Relazione sulla gestione.

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta al 31 dicembre 2015.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
ATTIVITA' NON CORRENTI	186.692	103.526	83.166

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
ATTIVITA' IMMATERIALI	155.100	75.860	79.240

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel 2015 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 19 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
diritti di concessione	15.764
immobilizzazioni in corso	2.861
software	327
Totale	18.952

Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali hanno principalmente riguardato i diritti di concessione derivanti dal potenziamento delle aree di manovra (14,6 milioni di euro) dell'aeroporto di Pisa e dall'ampliamento dei piazzali aeromobili dell'aeroporto di Firenze (431 migliaia di euro). A questi si sono aggiunti gli investimenti in immobilizzazioni immateriali in corso relativi alla rimodulazione e sviluppo del Masterplan di Firenze per circa 2,4 milioni di euro, e l'acquisto di software (327 migliaia di euro). Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Investimenti del Gruppo" nella Relazione sulla gestione.

Nel corso del 2015 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

20. Diritti di concessione: il valore al 31 dicembre 2015 è pari a 149,2 milioni di euro (67,7 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e registra un incremento di 81,5 milioni di euro derivante principalmente per quanto esplicitato in premessa e in misura minore per l'effetto combinato degli investimenti e degli ammortamenti di esercizio.

21. Diritti di brevetto industriale: il valore al 31 dicembre 2015 è pari a 320 migliaia di euro (176 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e registra un incremento di 144 migliaia di euro derivante da quanto esplicitato in premessa ed in misura minore per l'effetto combinato dell'acquisto di software e degli ammortamenti di esercizio.

22. Immobilizzazioni in corso e acconti: il valore al 31 dicembre 2015 è pari a 5,6 milioni di euro (7,9 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e registra una riduzione di 2,4 milioni di euro per effetto della capitalizzazione a diritti di concessione dell'investimento concluso sulle aree di manovra dell'aeroporto di Pisa, oltre ai nuovi investimenti in corso ed a quanto esplicitato in premessa.

23. Attività materiali

dati in euro/000

	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
ATTIVITA' MATERIALI	26.344	21.064	5.280

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2015 sono stati effettuati investimenti per circa 3,1 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
terreni e fabbricati di proprietà	652
impianti e macchinari	1.881
attrezzature ind.li e comm.li	66
Autoveicoli	151
mobili e arredi	90
Hardware	305
Immobilizzazioni in corso	0
Totale	3.145

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato principalmente gli interventi dello scalo di Pisa sulle aree inerenti la delocalizzazione del Borgo Cariola (476 migliaia di euro) e l'acquisto di autoveicoli e mezzi di rampa (1,5 milioni di euro), la realizzazione di nuovi impianti pubblicitari (127 migliaia di euro) e l'acquisto di hardware

(305 migliaia di euro). Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo “Investimenti del Gruppo” nella Relazione sulla gestione.

I valori indicati nello Stato Patrimoniale sono al netto degli ammortamenti calcolati sulla base di aliquote ritenute rappresentative della residua possibilità di utilizzo delle relative immobilizzazioni materiali.

Nel corso del 2015 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 129 migliaia di euro.

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

24. Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2015, la Capogruppo TA detiene altre partecipazioni, valutate al costo di acquisto, che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,22 % del capitale): 49,8 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,4% del capitale): 420 euro;
- Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (52,7% del capitale): 13,2 migliaia di euro;
- Tirreno Brennero S.r.l. (0,27% del capitale): 620 euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,27% del capitale): 831 euro;
- Montecatini Congressi S.c.r.l. (5,0% del capitale): 4 migliaia euro;
- Consorzio per l’Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 18 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (1,05% del capitale): 1,3 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 54,6 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

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

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

25. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 31 dicembre 2015, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 525 migliaia di euro (482 migliaia di euro al 31 dicembre 2014), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Alatoscana Spa	377	377	0
Immobili AOU Careggi Spa	148	105	43
Totale	525	482	43

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

Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni.

Attività finanziarie

26. Depositi cauzionali

La voce al 31 dicembre 2015 è pari a 137 migliaia di euro (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Essi si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

27. Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

I crediti verso altri sono pari a 2.271 migliaia di euro (2.237 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Il credito deriva principalmente da:

- una convenzione con lo Stato per lavori infrastrutturali (Legge 299/79) all'interno dell'aeroporto civile di Pisa (301 migliaia di euro). Detto credito potrà essere oggetto di compensazione con le anticipazioni a tale titolo ricevute dallo Stato, esposte tra le Passività a medio-lungo termine;
- istanze di rimborso IRES per mancata deduzione dell'Irap relativa al costo del personale per 1.774 migliaia di euro di cui all'art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) - "Manovra Monti" - completata dal D.L. n. 16 del 02/03/2013 (c.d. Decreto semplificazioni fiscali convertito, con modificazioni, dalla Legge 26 aprile 2013, n. 44,) che ha statuito la possibilità di far valere le nuove disposizioni in tema di integrale deducibilità con effetto anche sui periodi d'imposta pregressi 2007-2011;
- 172 migliaia di euro relativo al finanziamento concesso alla partecipata Firenze Mobilità S.p.a. a fronte di opere da questa eseguite (da restituirsi non prima che siano trascorsi 4 anni dall'avvenuto collaudo delle opere).

28. Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 2.162 migliaia di euro (2.032 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee dovute ai 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.

Si fa presente che, nell'ambito della voce in oggetto, è stata effettuata la riclassifica delle imposte anticipate recuperabili entro l'anno, precedentemente riportate nell'apposita voce delle Attività Correnti per 842 migliaia di euro.

Le imposte differite e anticipate sono state determinate applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno. Pertanto, il Gruppo ha provveduto ad adeguare le imposte differite e anticipate alla nuova aliquota introdotta dalla L. 208/2015 (Legge di stabilità 2016) che ha modificato l'art. 77 comma 1 del TUIR, riducendo l'aliquota nominale IRES dal 27,5% al 24%, con effetto per i periodi d'imposta successivi a quello in corso al 31 dicembre 2016.

ATTIVITA' CORRENTI

Come evidenziato in tabella, le attività correnti ammontano a 60.418 migliaia di euro al 31 dicembre 2015 e sono incrementate di 18.759 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2014.

dati in euro/000	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>	<u>VAR.</u>
ATTIVITA' CORRENTI	55.835	41.659	14.176

In particolare, le principali variazioni sono relative a:

29. Rimanenze

Non ci sono rimanenze di materie prime, sussidiarie di consumo e di merci.

Crediti commerciali e diversi

Tale voce risulta pari a 23.538 migliaia di euro al 31 dicembre 2015 (16.568 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) ed è così composta:

30. Crediti verso clienti

I crediti verso clienti al 31 dicembre 2015, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 19.188 migliaia di euro (13.727 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Toscana Aeroporti	22.265	15.654	6.611
Jet Fuel	197	273	-76
Totale crediti lordi	22.462	15.927	6.535
Fondo Svalutazione	-3.274	-2.200	-1.073
Totale crediti netti	19.188	13.727	5.461

Il fondo svalutazione crediti (interamente della Capogruppo TA) è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 163 migliaia di euro e decrementato per 379 migliaia di euro per utilizzo. Di seguito la movimentazione del fondo (dati in migliaia di euro).

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	acc.to	utilizzo	31.12.2015
Fondo Svalutazione	2.200	1.289	163	379	3.274

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

	Totale globale	crediti a scadere	crediti in conteggio legale	crediti scaduti	Oltre 90 gg	90 gg	60 gg	30 gg
Crediti al 31.12.2015	22.265	10.898	3.135	8.232	1.205	132	463	6.431
Crediti al 31.12.2014	15.927	7.292	2.757	5.878	829	127	489	4.433
Variazione	6.338	3.606	379	2.353	376	5	-26	1.999

31. Crediti verso collegate

La movimentazione di tali crediti (dati in euro/000) è riportata nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Alatoscana Spa	35	54	-20
Immobili AOU Careggi Spa	147	309	-163
Totale	181	364	-182

32. Crediti Tributari

Tale voce pari a 2.359 migliaia di euro al 31 dicembre 2015 (300 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) comprende:

- credito Irap della Capogruppo per 1.740 migliaia di euro;
- credito IVA della Capogruppo di anni precedenti (anno 2013) per 438 migliaia di euro;
- credito IVA della controllata Jet Fuel per 134 migliaia di euro;
- credito IVA della controllata TAE per 43 migliaia di euro;
- altri crediti d'imposta minori per 4 migliaia di euro.

33. 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	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Risconti attivi	478	499	-20
Anticipi a fornitori	651	651	0
Crediti per incassi generi monopolio	309	0	309
Crediti per incassi parcheggi	77	396	-319
Crediti vs dipendenti	54	44	10
Risconto attivo per spese a servizio dell'aumento di capitale conseguente l'operazione di fusione	0	378	-378
Crediti vs Istit. Previd.e assicurativi	26	39	-14
Altri minori	214	170	44
Totale	1.809	2.177	-368

La voce "risconti attivi" riguarda principalmente materiali di consumo come il vestiario per le divise aeroportuali, forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

Gli "anticipi a fornitori" riguardano principalmente il progetto "People Mover".

I "crediti per incassi" sono verso i gestori delle attività di vendita dei tabacchi e di gestione degli incassi dei parcheggi (tra cui il servizio telepass).

Il risconto attivo per spese relative all'aumento di capitale al 31 dicembre 2015, includeva i costi sostenuti per gli *advisor* legali e finanziari che hanno supportato la società nell'operazione di fusione per incorporazione di AdF in SAT promossa dal comune azionista di riferimento e che si è perfezionata nel primo semestre dell'esercizio 2015. Tali costi, per complessivi 1.159 migliaia di euro (comprensivi delle spese sostenute nel 2015), sono stati riclassificati a riduzione del patrimonio netto per 864 migliaia di euro (al netto degli effetti fiscali) a seguito dell'aumento del capitale stesso di TA per l'incorporazione di AdF.

34. Cassa e mezzi equivalenti

Di seguito il valore della cassa al 31 dicembre 2015 confrontato con il valore al 31 dicembre 2015.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Cassa e mezzi equivalenti	32.296	25.091	7.205

Si segnala che la voce cassa e banche accoglie:

a) un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario Intesa San Paolo-MPS;

b) un importo di circa 2,2 milioni di euro, incassati dalla incorporata AdF in data 18 marzo 2013 dal Ministero dei Trasporti, a seguito della sentenza n. 2403/2012, a titolo di risarcimento dei danni patiti per il mancato adeguamento dei diritti negli anni 1999-2005, oltre a rivalutazione monetaria e interessi di legge. Con atto di citazione in appello l'Avvocatura Generale dello Stato ha d'altra parte citato AdF (oggi TA) innanzi alla Corte di Appello di Roma, chiedendo, in riforma della sentenza impugnata del Tribunale di Roma n. 2403/2012, la dichiarazione del difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario e l'accertamento che nulla è dovuto dal Ministero appellante a titolo risarcitorio per mancato aggiornamento dei diritti aeroportuali. Pertanto l'importo di cui sopra, secondo quanto previsto dai principi contabili internazionali (IAS 37), non ha avuto né avrà impatti sul conto economico del Gruppo fino all'ultimo grado di giudizio. In ogni caso, nell'ottica del principio di prudenza cui viene costantemente orientata la gestione, lo stesso importo è stato integralmente depositato su un conto di deposito separato, sul quale maturano interessi che vengono a loro volta ivi reinvestiti, e non verrà utilizzato fino alla definitiva assegnazione alla Capogruppo con l'ultimo grado di giudizio. Per ulteriori approfondimenti si rinvia al rendiconto finanziario.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Viene esposta di seguito la variazione del Patrimonio Netto avvenuta nel corso del 2015:

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
CAPITALE E RISERVE	110.526	66.736	43.790

Il Patrimonio netto registra un incremento di 43,8 milioni di euro, per il combinato effetto della riduzione della riserva fair value, a seguito della vendita delle azioni AdF (per circa 1,6 milioni di euro), e dell'apporto del capitale netto di fusione conseguente l'incorporazione del Gruppo AdF (per circa 41,3 milioni di euro). Quest'ultimo importo è riscontrabile nel Prospetto di movimentazione del Patrimonio netto consolidato come somma della voce "Aumento di capitale a servizio della fusione per incorporazione di AdF" per 14,4 milioni di euro e della voce "Altri movimenti derivanti dalla fusione per incorporazione di AdF" per 26,9 milioni di euro, equivalente al Patrimonio netto del Gruppo AdF al 31 dicembre 2015 pari a 44,2 milioni di euro al netto dei Dividendi erogati prima della stipula dell'atto di fusione per 2,9 milioni di euro.

Inoltre, a seguito dell'aumento di capitale rilevato in SAT a completamento dell'incorporazione di AdF, si registra la riduzione delle riserve per 864 migliaia di euro conseguente l'imputazione a Patrimonio netto dei costi connessi all'aumento di capitale. Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, si rinvia all'apposito prospetto negli schemi di bilancio.

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

35. Capitale

Al 31 dicembre 2015 il capitale sociale, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie da nominali € 1,65 cadauna (n. 9.860.000 al 31 dicembre 2014). La voce si incrementa in quanto alla data di efficacia della fusione Toscana Aeroporti (già SAT) ha aumentato il capitale sociale per un importo complessivo di nominali 14.440.743,90 euro, mediante emissione di n. 8.751.966 azioni a servizio del concambio. Per il dettaglio dei Soci si rimanda allo schema ed al paragrafo "Azionariato della Capogruppo" della relazione sulla gestione.

36. Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di SAT S.p.a. nel luglio 2007.
- Dalla riserva legale per un importo di 2.548 migliaia di euro. L'incremento di 205 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2015 deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2014 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio 2014.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 25.876 migliaia di euro. L'incremento di 5 migliaia di euro deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2014 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio 2014.
- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 24.585 migliaia di euro al netto di 864 migliaia di euro per le spese di fusione e dai contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di 66 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

37. Riserva rettifiche IAS

Tale riserva pari a (3.229) migliaia di euro accoglie: (i) la riserva IAS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1/1/2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali; (ii) la riserva IAS (negativa per 2.517 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011.

38. Riserva di Fair Value

Al 31 dicembre 2015 non si rilevano importi in tale riserva (1.595 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Tale Riserva è stata chiusa con l'avvenuta vendita della partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.a. perfezionata prima della sottoscrizione dell'atto di fusione nonché dell'efficacia della fusione medesima.

39. Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 2.470 migliaia di euro (107 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). La variazione deriva per 263 migliaia di euro dell'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 e per 2.048 migliaia di euro dagli utili portati a nuovo provenienti dalla società incorporata.

40. Utile (perdita) di esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza del Gruppo TA al 31 dicembre 2015, pari a 8.498 migliaia di euro (4.199 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

41. Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2015, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67% è pari ad € 127 migliaia (€ 138 migliaia al 31 dicembre 2014). La variazione è dovuta principalmente alla distribuzione dei dividendi della controllata Jet Fuel ed al risultato d'esercizio.

42. Altri componenti di conto economico complessivo

Al 31 dicembre 2015 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 31.12.2015

Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:
 - Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale

Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:
 - Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")

UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO

RISERVA DI FAIR VALUE	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
0	317	317	-10	307
0	0	0	0	0
0	317	317	-10	307

Altri componenti di conto economico complessivo al 31.12.2014
SITUAZIONE AL 31.12.2014

Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:
 - Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale

Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:
 - Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")

UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO

RISERVA DI FAIR VALUE	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
0	-273	-273	-11	-284
489	0	489	0	489
489	-273	216	-11	205

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

SITUAZIONE AL 31.12.2015

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale

- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")

TOTALE

Valore lordo	(Onere)/Beneficio	Valore Netto
424	-117	307
0	0	0
424	-117	307

SITUAZIONE AL 31.12.2014

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale

- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")

TOTALE

Valore lordo	(Onere)/Beneficio	Valore Netto
-392	108	-284
489	0	489
97	108	205

PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività a medio lungo termine avvenuta nel corso dell'anno:

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	70.386	41.300	29.086

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

43. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari ad € 3.815 migliaia di euro al 31 dicembre 2015 (33 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Di seguito la movimentazione del Fondo la cui composizione è interamente della Capogruppo:

- *Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili*

Accoglie il fondo di circa 35 migliaia di euro (33 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) relativo all'indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio.

- *Altri (Fondo rischi oneri futuri)*

Accoglie il fondo rischi di circa 3.780 migliaia di euro così composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 2.351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." meglio descritto nelle "Altre informazioni";
- 2) 505 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 3) 422 migliaia di euro per passività potenziali che potrebbero derivare dalla rinegoziazione di un contratto con un vettore aereo operante presso lo scalo di Pisa;
- 4) 303 migliaia di euro quale onere stimato per il rischio di soccombenza a fronte dell'accertamento della Guardia di Finanza avvenuto nel corso del 2003 sulle imposte degli anni precedenti di AdF (con riferimento a tale contenzioso AdF ha vinto i primi due gradi di giudizio e la controparte ha proposto appello in Cassazione);
- 5) per 113 migliaia di euro quale miglior stima della passività legata al rischio di erogazione per il raddoppio dei diritti dell'aviazione generale - Art. 2 *duodecies* DL 30 settembre 1994.

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere appaiono congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie. Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	acc.to	utilizzo	riclass.	31.12.2015
Fondi rischi e oneri	33	3.576	929	-1.644	921	3.815

44. 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 Aeroporti di Firenze e di Pisa che la società di gestione dovrà restituire in perfetto stato manutentivo all'Ente concedente alla fine del periodo della concessione. Il valore complessivo al 31 dicembre 2015 è pari a 21.212 migliaia di euro e si incrementa di 8.934 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2014 per effetto dell'incorporazione di AdF, dell'accantonamento del 2015 compensato parzialmente dagli utilizzi dell'esercizio. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	acc.to	utilizzo	31.12.2015
Fondi di ripristino e sost.	12.278	6.344	4.142	-1.552	21.212

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo entro l'anno, viene ripartito fra le passività a medio-lungo termine (18.759 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e fra le passività correnti (2.453 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

L'impatto potenziale sul Fondo in termini di crescita/diminuzione in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa +/- 700 migliaia di euro.

45. Trattamento di Fine Rapporto Subordinato

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - Benefici a dipendenti. Pertanto, l'ammontare del fondo trattamento di fine rapporto è stato ricalcolato applicando il metodo della proiezione unitaria del credito (cd "Projected Unit Credit Method"), effettuando le valutazioni attuariali alla fine del periodo di riferimento.

L'emendamento allo IAS 19 - Benefici ai dipendenti elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del deficit o surplus del fondo nella sua interezza, il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio/periodo della passività e attività tra le voci del conto economico complessivo. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto delle passività e non più del rendimento atteso delle stesse.

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2015 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 2,03%;
- tasso annuo di inflazione : 1,75%;
- tasso annuo incremento TFR: 2,81%.

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

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

Il valore della passività consolidata, conformemente a quanto previsto dallo IAS 19, risulta pari a 6.473 migliaia di euro al 31 dicembre 2015 (4.207 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta un incremento rispetto al 31 dicembre 2014 di 2.266 migliaia di euro come sotto riportato (espresso in Euro/000):

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	(utili)/per dite attuariali	acc.to	utilizzo	31.12.2015
TFR e altri fondi relativi al personale	4.207	2.962	-424	105	-376	6.473

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (+307 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 424 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 117 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.

	Tasso annuo di attualizzazione		Tasso annuo di inflazione		Tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 1,00 %	- 1,00 %
Fondo TFR	6.115	6.862	6.589	6.361	6.425	6.495

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

Cash Flows futuri			
(Euro)			
Year	Aeroporto di Firenze	Aeroporto di Pisa	Jet Fuel
0-1	35.561	86.747	7.435
1-2	37.638	116.329	7.079
2-3	49.672	367.121	8.485
3-4	44.347	137.916	7.730
4-5	41.479	215.004	9.991
5-6	129.685	158.844	10.682
6-7	71.111	207.547	69.519
7-8	46.076	251.662	9.123
8-9	151.935	88.239	15.816
9-10	62.579	185.224	9.234

46. Passività finanziarie

La voce (interamente della Capogruppo TA) risulta pari a 40.534 migliaia di euro (24.700 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti (nella voce "Finanziamenti"). L'importo di 4.502 migliaia

di euro si riferisce alle quote in scadenza entro i dodici mesi successivi dei finanziamenti a lungo termine indicati in questa sezione.

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	tiraggi	rimborsi	riclass.	31.12.2015
Passività finanziarie non correnti	24.700	10.623	10.000	0	-4.789	40.534
Passività finanziarie correnti	2.068	1.408	0	-3.876	4.902	4.502
Totale	26.768	12.031	10.000	-3.876	113	45.036

L'incremento totale delle Passività finanziarie, pari a 18.268 migliaia di euro, si riferisce per 12 milioni di euro all'incorporazione di AdF, per 10 milioni a tiraggi nel periodo e per 3,9 milioni a restituzioni di quote capitale a scadenza.

Le suddette passività finanziarie si riferiscono a due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Service per supportare i relativi investimenti infrastrutturali. I finanziamenti prevedono la scadenza di rimborso nel giugno 2022 (20 milioni di euro, con un residuo da tirare di circa 8 milioni) e settembre 2027 (40 milioni di euro completamente utilizzati) ed un tasso d'interesse parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". L'ammontare iscritto in bilancio riflette nella sostanza il valore del costo ammortizzato della passività ai sensi di quanto previsto dallo IAS 39.

Il debito finanziario a medio - lungo suddetto prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e del Gruppo, per il finanziamento da 20 milioni di euro.

Si segnala infine come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 20 milioni di euro preveda che un importo minimo di Euro 1 milione sia disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del finanziamento stesso e che non vengano realizzate con soggetti terzi rispetto al Gruppo operazioni straordinarie senza il preventivo consenso scritto delle banche finanziatrici.

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

La Società al 31 dicembre 2015 rispetta tutti i parametri sopra menzionati.

47. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 805 migliaia di euro (1.839 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

In particolare:

- i) 30 migliaia di euro si riferiscono a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti;
- ii) 775 migliaia di euro si riferiscono agli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 che potranno essere oggetto di compensazione con i crediti verso altri esigibili oltre l'anno.

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 della Nota 46 Passività finanziarie.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso del periodo.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
PASSIVITA' CORRENTI	61.614	37.150	24.464

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

48. Scoperti bancari

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo TA non ha indebitamento bancario a breve (zero al 31 dicembre 2014).

49. Finanziamenti

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo TA ha finanziamenti bancari pari a 4.502 migliaia di euro (2.068 migliaia al 31 dicembre 2014) e si riferiscono esclusivamente alle previsioni di rimborso nell'anno successivo dei finanziamenti a lungo termine (si trovano pertanto indicati anche nella relativa tabella a commento delle passività finanziarie non correnti).

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2015, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n° 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

<i>migliaia di euro</i>	31.12.2015 Consolidato	31.12.2014 Consolidato	Var. Ass. 2015/2014
A. Cassa e banche	32.296	25.091	7.205
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	32.296	25.091	7.205
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	-	-	-
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.502	2.068	2.434
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	-	-	-
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	4.502	2.068	2.434
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	(27.795)	(23.023)	(4.771)
K. Debiti bancari non correnti	40.534	24.700	15.834
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	-	-	-
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	40.534	24.700	15.834
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	12.739	1.677	11.062

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

50. Debiti tributari

L’ammontare complessivo di 10.008 migliaia di euro al 31 dicembre 2015 (5.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Erario c/add.le com.le dir. Imbarco pax	7.153	4.672	2.481
Erario c/lres-irap	1.489	316	1.173
Erario c/lrpef dipendenti e autonomi	328	256	72
Erario c/magg. Dir. a/p voli privati	155	155	0
Imposte locali	132	401	-269
Erario c/iva	749	86	663
Altri minori	1,1	0,2	0,9
Totale	10.008	5.887	4.120

Il debito verso l’Erario per l’addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri, attualmente pari a 7,2 milioni di euro, istituita dall’art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350 a partire dal 1° giugno 2015 è incrementato di ulteriori 4,1 milioni di euro principalmente in conseguenza dell’incorporazione di AdF e parzialmente per l’incremento di traffico passeggeri consuntivato nel 2015 rispetto al traffico aggregato dei due aeroporti del 2014.

Anche le altre voci di incremento degli altri debiti tributari derivano principalmente dall’incorporazione di AdF.

La voce Erario c/lres-lrap è incrementata di 1.173 migliaia di euro principalmente per l’incremento delle imposte correnti (lres).

51. Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2015 ammontano a 28,9 milioni di euro (17 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e registrano un aumento di 11,9 milioni di euro per effetto dell’incorporazione dei debiti verso fornitori di AdF per 6,6 milioni di euro e dei maggiori investimenti effettuati dal Gruppo TA nell’esercizio 2015.

52. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2015 pari a 2.556 migliaia di euro (1.710 migliaia di euro al 30 dicembre 2014). La variazione è la risultante degli importi derivanti dall’incorporazione dei debiti di AdF per 1,1 milioni di euro ridotta dal versamento di circa 300 migliaia di euro nel corso del 2015.

53. Altri debiti esigibili entro l’anno

Gli altri debiti entro l’anno al 31 dicembre 2015 sono pari a 12,8 milioni di euro (8,4 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Canoni concessori	2.066	1.500	565
Ministero dei Trasporti	2.205	0	2.205
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	922	761	161
Dipendenti per competenze maturate	6.050	3.207	2.843
danni	92	96	-4
Amm.ri e Sindaci per comp. maturate	332	26	306
Servizio Antincendio	577	2.292	-1.714
Istituti di credito per comp. trimestrali	3	129	-126
Risconti passivi	248	124	124
Altri minori	266	298	-31
Totale	12.760	8.433	4.327

In particolare:

- I Canoni concessori si incrementano per effetto del canone aggregato dell'Aeroporto di Firenze a seguito della fusione per incorporazione ed in misura minore per effetto dell'incremento del traffico. Si fa presente che, a far data dal 26 maggio 2015 (partenza nuove tariffe aeroportuali di Firenze), il Canone concessorio dell'Aeroporto di Firenze non sia più decurtato secondo le disposizioni della Legge 248/2005.
- Il debito verso il Ministero dei Trasporti, pari a 2,2 milioni, deriva da un incasso dell'Aeroporto di Firenze nel 2013 a seguito della positiva sentenza n.2403/2012 a titolo di risarcimento dei danni patiti per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali negli anni 1999-2005, che prudenzialmente non è stato iscritto a conto economico fino all'ultimo grado di giudizio anche alla luce dell'atto di citazione in appello dell'Avvocatura Generale dello Stato.
- Gli incassi di biglietteria si incrementano per effetto del maggior traffico consuntivato nel 2015 rispetto al 2014.
- L'incremento delle competenze maturate dai dipendenti e dagli Amministratori e Sindaci è principalmente dovuto all'incorporazione del debito ex AdF.
- Il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario per la quota di competenza al 31 dicembre 2015 introdotto dalla legge finanziaria 2007. Tale voce registra un decremento di 1.714 migliaia di euro per effetto principale del rilascio a conto economico di circa 921 migliaia di euro delle somme accantonate del periodo 2007-2009 a seguito della sentenza positiva del tribunale di Firenze che ha annullato il decreto ingiuntivo richiesto dal Ministero. Ciò ha determinato anche la riclassifica del debito residuo di 921 migliaia di euro a Fondo rischi per fronteggiare eventuali soccombenze nei giudizi di grado successivo. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- I risconti passivi sono riferiti a fatturazioni anticipate di ricavi non aviation.

54. Acconti

Gli acconti, che ammontano a 379 migliaia di euro (276 migliaia di euro al 31 dicembre 2014), sono relativi principalmente ad anticipi clienti.

IMPEGNI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2015 il totale di impegni e garanzie (relative alla Capogruppo) ammonta ad 21.005 migliaia di euro (17.200 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) composte da

12.862 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 8.143 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA. La variazione è principalmente ascrivibile all'incorporazione di AdF.

dati in euro/000	31.12.2015	31.12.2014	VAR.
Fidej. di Terzi a favore della società	12.862	8.728	4.134
Fidej. a Terzi per conto della società	8.143	8.472	-329
Totale Impegni e Garanzie	21.005	17.200	3.805

Le fideiussioni di terzi prestate a favore di TA (12,9 milioni di euro) si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati, al rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, da parte dei vettori aerei e di altri clienti.

Le fideiussioni prestate a terzi per conto TA (8,1 milioni di euro) si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte; al Comune di Pisa e di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA ed a minori.

ALTRE INFORMAZIONI

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2015

1. Fondo rischi connessi al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (2.351 migliaia di euro)

Relativamente al Servizio antincendio dei VV.F., AdF (oggi TA), congiuntamente ad altre società di gestione, ha avviato apposite azioni, sia in sede amministrativa sia tributaria avverso l'ultima nota ENAC del 31 luglio 2009 riportante la ripartizione definitiva del contributo al fondo antincendio dovuto dalle singole società di gestione aeroportuale. In particolare, AdF (oggi TA) risulta essere una delle ventiquattro società di gestione aeroportuale che, sulla base dell'ultima nota ENAC del 31/07/09, sono tenute a corrispondere maggiori importi e dunque hanno un interesse effettivo ed attuale ad impugnare tale provvedimento. La principale finalità dell'azione in sede giurisdizionale instaurata è quella di sollevare il vizio di legittimità costituzionale delle disposizioni del comma 3-bis, di cui all'articolo 4 del DL n. 185/2008, entrato in vigore il 29 gennaio 2009, che ha destinato le risorse del Fondo a finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007. Si ritiene, infatti, che l'eventuale obbligo di contribuzione al Fondo da parte dei gestori aeroportuali si sostanzierebbe in una prestazione patrimoniale imposta in violazione del principio di capacità contributiva sancito dall'articolo 53 della Costituzione, oltre che in palese violazione dei principi di eguaglianza e ragionevolezza sanciti dall'articolo 3 della Costituzione. Dopo i positivi pronunciamenti del giudice amministrativo (TAR Lazio n. 045588/2013) e del giudice tributario (CTP Roma n. 10137/51/14), è intervenuto anche il primo pronunciamento di un giudice civile che ha integralmente accolto il giudizio instaurato da una società di gestione aeroportuale avverso il decreto ingiuntivo azionato dalle Amministrazioni competenti, ribadendo la natura di tributo di scopo del Fondo Antincendio e la piena ed esclusiva giurisdizione del Giudice Tributario.

Il Tribunale di Firenze ha emesso, in data 16 giugno 2015, la sentenza n 2139/2015, con cui ha accertato la sussistenza del lamentato rapporto di continenza del procedimento monitorio rispetto all'antecedente giudizio pendente innanzi al Tribunale di Roma RG n.

43796/2012. Inoltre, il Tribunale di Firenze ha: i) dichiarato l'incompetenza del Tribunale adito in favore del Tribunale di Roma; ii) dichiarato la nullità del decreto ingiuntivo opposto n. 4412/12 dal valore di Euro 934.309,00 oltre interessi; iii) fissato quale termine per l'eventuale riassunzione del giudizio innanzi il Tribunale di Roma la data del 19 ottobre 2015; iv) compensato le spese processuali tra le parti.

A seguito della sentenza di incompetenza del Tribunale di Firenze del 16 giugno 2015, il Ministero dell'Interno e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 15 settembre 2015 hanno notificato a Toscana Aeroporti nuovo atto di comparso di riassunzione, chiedendo la condanna della Società al pagamento dell'importo di Euro 934.309,00, oltre accessori di legge.

Il procedimento è stato iscritto a ruolo con RG n. 59840/2015 ed è stato assegnato alla seconda sezione del Tribunale di Roma, con fissazione dell'udienza di citazione il 29 febbraio 2016.

Toscana Aeroporti si è costituita in data 29 gennaio 2016 con deposito della propria comparso di costituzione rilevando la coincidenza assoluta del presente giudizio, sia in relazione all'an che al quantum con l'antecedente giudizio RGN 43796/2012 pendente innanzi al Tribunale di Roma, chiedendo la riunione dei procedimenti.

Il giudice ha accolto l'istanza di Toscana Aeroporti ed in data 1° febbraio 2016 ha rimesso il fascicolo al Presidente di sezione.

L'udienza di prima comparizione si è tenuta il giorno 18 febbraio 2016, nel corso della quale il Giudice ha riunito il presente procedimento RG n. 59840/2015 con l'antecedente giudizio RG n. 43796/2012.

Le Amministrazioni, al fine di sovvertire l'esito negativo dei contenziosi in essere, hanno sollecitato un apposito intervento legislativo finalizzato a modificare ab origine la disciplina del Fondo Antincendi disponendo norme di favore per le Amministrazioni.

Ed infatti, in data 30 dicembre 2015, è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Legge 28 dicembre 2015 n. 208 che, all'articolo 1, comma 478, ha disposto una innovativa integrazione dell'art. 39-bis, comma 1, del DL 1° ottobre 2007 n. 159 convertito con modificazioni dalla Legge 29 novembre 2007 n. 222, introducendovi a partire dal 1° gennaio 2016 il periodo "e di corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'articolo 1, comma 1328 della legge 25 dicembre 2006, n. 296" al fine di far sì che gli stessi "si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria".

A tal proposito si segnala che in data 1° marzo 2016, è stata depositata l'ordinanza del Giudice a scioglimento della riserva assunta a seguito dell'udienza del 18 febbraio u.s. innanzi il Tribunale di Roma Rg n. 43796/2012 sulla sollevata questione di legittimità costituzionale dell'art.1, comma 478 della Legge 28 dicembre 2015 n. 208, in relazione all'art. 39-bis, comma 1, del DL 1° ottobre 2007 n. 159.

In merito, il Tribunale di Roma ha precisato che "sicuramente non può rimettere in discussione gli effetti del giudicato, che non sono toccati dal sopraggiungere di nuove disposizioni, aventi anche efficacia retroattiva" e quindi "la disposizione censurata (il comma 478) potrebbe non venire in rilievo" "quantomeno riguardo alle società parti dei giudizi esitati in sentenze divenute definitive (e in ipotesi, anche riguardo alle altre, ove fosse riconosciuta in loro favore l'estensione del giudicato)".

Il Tribunale di Roma, sulla base di tali preliminari rilievi, ha quindi ritenuto che "non sia allo stato certa l'applicabilità della disposizione sospettata di incostituzionalità alla fattispecie all'esame del decidente" con riferimento alle società di gestione aeroportuale che vantano una sentenza passata in giudicato, come APT Toscana.

In data 28 luglio 2015 TA (già AdF), insieme alle altre società di gestione aeroportuale coinvolte, ha notificato alle Amministrazioni competenti il ricorso avverso la nota ENAC

2015 del 29.05.15 con cui l'Ente ha determinato l'ambito soggettivo ed oggettivo di contribuzione al Fondo Antincendio sulla base del traffico aereo registrato nel 2014.

TA ha convenuto in giudizio dinanzi il Tribunale di Roma, il Ministero dell'Interno, il Corpo Nazionale Dei Vigili Del Fuoco, Enac, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché il predetto Tribunale, accerti e dichiari l'inesistenza di alcun obbligo in capo ad TA di corrispondere il contributo di € 357.702 di compartecipazione al fondo servizi antincendi per l'anno 2013 e condanni il Ministero dell'Interno e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e, in subordine, ciascuna Amministrazione convenuta per quanto di competenza, a rifondere alla società attrice le somme eventualmente versate per l'anno 2013.

La causa è stata successivamente rinviata all'11 febbraio 2016 per l'assunzione dei mezzi di prova e nel corso di tale udienza il Giudice ha rinviato per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 22.03.2018, rappresentando che, qualora nelle more la Corte di Cassazione dovesse pronunciarsi sul regolamento di giurisdizione promosso su questione analoga affermando la giurisdizione del Giudice Tributario, potrà essere depositata un'istanza di anticipazione udienza per ottenere una pronuncia di declaratoria del difetto di giurisdizione.

Per quanto concerne la posizione dell'Aeroporto di Pisa (già SAT), la società a partire dall'anno 2010 ha regolarmente versato in virtù del riconoscimento in tariffa del suddetto contributo. Per le annualità 2007-2009 la società aveva opportunamente stanziato in bilancio il debito complessivo verso l'Erario in attesa della conclusione del ricorso intentato dal Ministero dell'Interno (classificato al 31 dicembre 2014 nella voce "Altri debiti esigibili entro l'anno"). Su tale controversia si è pronunciato positivamente il tribunale di Firenze che, con la sentenza n. 2975 del 15 settembre 2015, ha sovvertito il suo precedente orientamento (al quale era seguito un acconto da parte della società di 700 migliaia di euro) dando ragione alla società, annullando il decreto ingiuntivo opposto in forza del "difetto di giurisdizione del giudice ordinario sussistendo nel caso di specie tutti i caratteri distintivi del tributo di specie" e stabilendo la competenza esclusiva del giudice tributario. Sulla base di tale sentenza e con il supporto di pareri di professionisti esterni indipendenti, la società ha riclassificato dalla Voce "Altri debiti esigibili entro l'anno" a Fondo rischi ed oneri 921 migliaia di euro ed ha rilasciato a conto economico 921 migliaia di euro.

Per quanto concerne la posizione dell'Aeroporto di Firenze (già AdF), la società sulla base delle positive evoluzioni dei ricorsi suddetti, e con il supporto di pareri di professionisti esterni indipendenti, ha adeguato la stima del Fondo rischi a 1.430 migliaia di euro, rilasciando a conto economico 311 migliaia di euro. Inoltre, per le medesime considerazioni, sono stati portati a sopravvenienza attiva debiti dell'incorporata relativi alle annualità 2007-2009 per circa 567 migliaia di euro.

Conseguentemente il Fondo rischi complessivo alla data del 31 dicembre 2015 ammonta a 2.351 migliaia di euro.

2. Fondo rischi per passività potenziali di natura giuslavoristica (505 migliaia di euro)

L'azienda ha ritenuto necessario procedere ad un accantonamento a fondo rischi di 505 migliaia di euro complessivi, per eventuali contenziosi che dovessero essere promossi dal personale turnista della società, in relazione ad una presunta errata percentualizzazione contrattuale e retributiva del loro orario di lavoro cd. a part time orizzontale, nel periodo precedente al 2015.

La stima dell'accantonamento da parte della società è stata effettuata anche con il supporto di pareri di professionisti esterni indipendenti. La Società ha in corso un confronto con le OO.SS.LL. di Firenze, delegate a trattare tale materia prima dell'avvio di una eventuale contenzioso.

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come "possibili", in relazione al contenzioso avente per oggetto la restituzione dei corrispettivi legati al rifornimento di carburante richiesti da alcune compagnie aeree alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. Per le suddette vertenze la Società non ha ritenuto di dover effettuare accantonamenti in considerazione delle indicazioni espresse dai professionisti incaricati della difesa.

Prospetto di raccordo tra il risultato e il patrimonio della Capogruppo e gli analoghi valori nel Gruppo TA

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si riporta il prospetto di raccordo fra il risultato dell'esercizio 2015 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2015 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione	Patrimonio Netto al 31.12.2015	Risultato Netto Esercizio 2015
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	108.183	8.315
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	2.943	588
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	-3.388	-
Risultato società consolidate a PN	128	40
Elisione dividendi infragruppo	-	-476
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell'effetto fiscale	2.526	31
Altri minori	8	0
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	110.399	8.498
PN e risultato di pertinenza di Terzi	127	50
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	110.526	8.548
<i>Valori in Euro/000</i>		

Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

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

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2015, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

Alla data di chiusura del presente Bilancio consolidato, 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 consolidato al 31 dicembre 2015 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate, peraltro di ammontare poco significativo.

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 2015.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

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

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.

Nel Bilancio consolidato 2015 del Gruppo TA, tali concetti non sono applicabili in quanto è stata venduta la partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.a. il cui *fair value* (1.723 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) era qualificabile come Livello 1, in quanto relativo ad una quotazione ufficiale di Borsa Italiana.

Al 31 dicembre 2015 non si rilevano pertanto attività valutate *fair value* (FVPL o FVOCI).

Informazioni relative agli strumenti finanziari

Non sono presenti strumenti finanziari derivati. Non si rilevano passività valutate al *fair value*.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 17 marzo 2016 e messo a disposizione in data 5 aprile 2016 su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO 2015

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL
2015 (importi in migliaia di Euro)**

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
Costo storico	81.074	6.680	7.989	95.743
Fondo ammortamento	-13.379	-6.504	0	-19.883
A - Valore al 31-12-14	67.695	176	7.989	75.860
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>				
Acquisti	17.823	327	794	18.943
Lavori in corso anni prec.	7.295	0	-7.295	0
Disinvestimenti/Decrementi	-122	0	0	-122
Costo storico asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex. AdF)	73.501	2.983	4.114	80.598
Fondo ammortamento asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex. AdF)	-12.369	-2.787	0	-15.156
Ammortamenti	-4.645	-379	0	-5.024
B - Saldo variazioni	81.483	144	-2.387	79.240
Costo storico	172.398	9.989	12.897	195.284
Fondo ammortamento	-23.221	-9.669	-7.295	-40.184
Valore al 31-12-15 (A+B)	149.178	320	5.602	155.100

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL
2015 (importi in migliaia di Euro)**

	TERRENI, FABBRICATI E IMPIANTI DI PISTA		IMPIANTI E MACCHINA RI	ATTREZZ. E IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
	gratuite devolvibili	di proprietà					
Costo storico	4.189	15.250	16.065	677	0	8.850	45.031
Fondo ammortamento	-3.363	-876	-11.635	-490	0	-7.602	-23.967
A - Valore al 31-12-14	826	14.374	4.429	187	0	1.248	21.064
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>							
Acquisti	0	652	1.864	66	45	518	3.145
Lavori in corso anni prec.	0	0	0	0	0	0	0
Disinvestimenti/Decrementi	-69	0	-103	-1	69	-61	-165
Costo storico asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex AdF)	8.357	509	9.374	301	357	5.566	24.464
Fondo ammortamento asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex AdF)	-6.603	-474	-7.068	-274	-233	-4.246	-18.897
Ammortamenti	-459	-150	-1.703	-42	0	-982	-3.335
Storno fondi amm. anni prec.	69	0	0	0	0		69
B - Saldo variazioni	1.296	537	2.366	51	238	794	5.281
Costo storico	12.546	16.411	27.303	1.044	402	14.933	72.640
Fondo ammortamento	-10.425	-1.500	-20.508	-806	-164	-12.891	-46.294
Valore al 31-12-2015 (A+B)	2.122	14.911	6.794	238	238	2.042	26.345

All. B

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2015			31 DICEMBRE 2014		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
Società collegate						
<i>Immobili A.O.U. Careggi Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	147,9	28,17%	525	105,4	21,85%	482
Crediti verso società collegate	146,7	80,85%	181	309,4	85,05%	364
Ricavi non aviation	77,3	0,31%	25.151	54,1	0,31%	17.330
Altri ricavi e proventi	93,8	1,89%	4.969	98,8	5,60%	1.764
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	377,0	71,83%	525	377,0	78,15%	482
Crediti verso società collegate	34,8	19,15%	181	54,4	14,95%	364
Altri ricavi e proventi	40,4	0,81%	4.969	42,0	2,38%	1.764
Altre parti correlate						
<i>Provincia di Pisa</i>						
Ricavi non aviation	-		-	30,0	0,17%	17.330
<i>Pisamo Spa (*)</i>						
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	426,8	23,59%	1.809	426,8	19,60%	2.177
Debiti verso fornitori	23,7	0,08%	28.956	23,7	0,14%	17.142
<i>Fondazione Sistema Toscana</i>						
Ricavi non aviation	-		-	20,0	0,12%	17.330
<i>Alfea Spa</i>						
Oneri diversi di gestione	-		-	0,3	0,01%	4.581
<i>Alha - Air Lines Handling Agents Spa</i>						
Ricavi non aviation	30,4	0,12%	25.151	0,5	0,00%	17.330
Altri ricavi e proventi	5,1	0,10%	4.969			
Crediti verso clienti	64,0	0,33%	19.188	0,6	0,00%	13.727
Debiti verso fornitori	80,5	0,28%	28.956	-		-
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	226,5	0,27%	83.853	-		-
Ricavi non aviation	317,4	1,26%	25.151	-		-
Altri ricavi e proventi	11,9	0,24%	4.969	-		-
Costi per servizi	34,9	0,08%	41.068	-		-
Crediti verso clienti	497,6	2,59%	19.188	-		-
Debiti verso fornitori	2,9	0,01%	28.956	-		-
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	572,3	0,68%	83.853	-		-
Ricavi non aviation	138,8	0,55%	25.151	-		-
Altri ricavi e proventi	6,9	0,14%	4.969	-		-
Crediti verso clienti	33,7	0,18%	19.188	-		-
<i>Aeroporto di Firenze</i>						
Altri ricavi e proventi	-		-	4,9	0,28%	1.763,7
Crediti verso clienti	-		-	6,0	0,04%	13.727,0
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	26,2	0,10%	25.151	-		-
Altri ricavi e proventi	2,8	0,06%	4.969	-		-
Crediti verso clienti	1,5	0,01%	19.188	-		-
<i>ICCAB srl</i>						
Ricavi non aviation	154,7	0,62%	25.151	-		-
Altri ricavi e proventi	4,8	0,10%	4.969	-		-
Crediti verso i clienti	30,8	0,16%	19.188	-		-
Costi per servizi	0,4	0,00%	41.068	-		-
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti verso clienti (**)	39,9	0,21%	19.188	-		-
Debiti verso fornitori	48,7	0,17%	28.956	-		-
Altri ricavi e proventi			4.969	-		-
Costi per servizi	13,3	0,03%	41.068	-		-
<i>Helpport Uruguay S.A.</i>						
Costi per servizi	731	1,78%	41.068	-		-
Debiti verso fornitori	731	2,52%	28.956	-		-
<i>Comune di Firenze</i>						
Ricavi non aviation	4,6	0,02%	25.151	-		-
Crediti verso clienti	-	0,00%	19.188	-		-
<i>Pacini Editore Spa</i>						
Crediti verso clienti	-	130	-	23,8	0,17%	13.727

(*) Società partecipata al 100% dal Comune di Pisa (socio TA).

(**) Crediti per fatture da emettere.

PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in migliaia di Euro)

VOCI	IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2014		APPORTI DA INCORPORAZIONE ADF		RIASSORBIMENTI ANNO 2015		INCREMENTI ANNO 2015		effetto riduzione ires 24% al 01/01/2017	IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2015								
SPESE PER AUMENTO DI CAPITALE.	-	ires	-	-	ires	-	231.707	ires	63.719	1.158.535	ires	318.597	-	24.329	926.828	ires	230.548	
SVALUTAZIO NE CREDITI E ALTRI CREDITI	2.166.577	ires	595.809	3.723.035	ires	1.023.835	229.589	ires	63.137	30.159	ires	8.294	-	123.326	3.523.605	ires	845.665	
FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIO NI	3.091.170	ires / irap	1.008.340	1.786.765	ires / irap	582.843	1.613.175	ires / irap	526.218	2.635.315	ires / irap	859.640		8.030	2.808.905	ires / irap	924.295	
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	900.873	ires	247.740	900.873	ires	247.740	444.603	ires	122.266	-	ires	-	-	15.969	456.270	ires	109.505	
VARIE MINORI	-	ires / irap	-	101.536	ires / irap	30.810	201.307	ires / irap	55.834	234.441	ires / irap	64.471	-	4.059	134.669	ires / irap	35.389	
RISCHI E ONERI FUTURI	2.207	ires	607	1.975.173	ires / irap	635.662	376.383	ires / irap	122.776	1.848.156	ires / irap	577.012	-	120.643	3.446.946	ires / irap	969.255	
DIFFERENZE APPLICAZION I IAS TFR	452.708	ires	124.495	635.880	ires	174.867	449.654	ires	123.655	-	ires	-	-	6.518	186.226	ires	44.694	
consolidame nto Parcheggi Peretola	-	ires / irap	-	3.636.330	ires / irap	-	1.140.985	68.560	ires / irap	22.364	ires / irap	-	77.286	-	3.567.770	ires / irap	-	1.041.344
Altre differenze	209.000	ires / irap	67.000	148.000	ires / irap	47.000	24.959	ires / irap	8.142	40.714	ires / irap	11.196	-	6.061	163.755	ires / irap	43.994	
Totale complessivo	6.767.145		2.031.646	5.634.933		1.601.772	3.639.938		1.108.111	5.947.320		1.839.211	-	215.589	8.079.434		2.162.001	

**PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E
IMPONIBILE FISCALE (importi in migliaia di Euro)**

	<u>GRUPPO T.A. S.p.A.</u>		<u>GRUPPO SAT S.p.A.</u>	
	<u>31/12/2015</u>		<u>31/12/2014</u>	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato ante Imposte civilistico	12.185	49.429	6.773	28.338
Aliquota ordinaria applicabile	27,50%	5,12%	27,50%	5,12%
Onere fiscale teorico	3.351	2.531	1.863	1.451
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati (95% esente)	- 453	-	- 5	-
- plusvalenza da cessione azionaria (95% esente)	- 1.518	-	-	-
- deduzioni analitiche e forfettarie da IRAP	- 552	-	- 1.276	-
- a.c.e.	- 811	-	- 450	-
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato	-	- 34.288	-	-
- altro oneri costo del lavoro deducibili	-	- 1.426	-	- 878
Variazioni definitive diverse (saldo)	1.221	2.124	- 348	1.191
Variazioni temporanee diverse (saldo)	1.354	3.548	- 863	1269
Imponibile fiscale	11.426	19.387	3.831	29.920
Imposte correnti	3.142	993	1.054	1.532
Istanza rimborso IRAP	-	-	- 79	-
Imposte differite	- 372	- 182	235	- 64
Effetto riduzione ired a 24% da 01/01/2017	246	-	-	-
Altri effetti minori	120	95	54	42
Imposte totali iscritte in bilancio	3.136	906	1.264	1.510

**CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2015 PER I SERVIZI DI REVISIONE
(ART.159 DUODECIES DEOL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)**

tipologia di servizi	soggetto che ha erogato il servizio	destinatario	Note	Compensi 2015 (€)
Revisione contabile	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(1)	67.100
	PwC SpA	Società controllata Parcheggi Peretola Srl	(2)	4.300
	PwC SpA	TA SpA	(3)	15.000
Servizi di attestazione	PwC SpA	TA SpA	(4)	16.200
totale				<u>102.600</u>

Note

- (1) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della TA SpA, all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo TA e per lo svolgimento delle verifiche periodiche.
- (2) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio della controllata Parcheggi Peretola Srl e verifiche periodiche.
- (3) Corrispettivi aggiuntivi per l'esercizio 2015 relativi ad attività di verifica connesse all'operazione di fusione.
- (4) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007.

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2015 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

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

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato dell'esercizio 2015.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato dell'esercizio 2015:

- 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, 17 marzo 2016

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Gina Giani

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE



TOSCANA AEROPORTI SPA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2015

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE
INDIPENDENTE AI SENSI DEGLI ARTICOLI
14 E 16 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N° 39**

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DEGLI ARTICOLI 14 E 16 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N° 39

Agli Azionisti della
Toscana Aeroporti SpA

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2015, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note illustrative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art.9 del D.Lgs. n. 38/05.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio consolidato sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai Principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio consolidato dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio consolidato dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio consolidato nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 I.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - Bari 70122 Via Abete Gamma 72 Tel. 0805640211 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - Brescia 25123 Via Borgo Pietro Wulher 25 Tel. 0303697301 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957332311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0554828211 - Genova 16121 Piazza Picciopetra 9 Tel. 01029041 - Napoli 80121 Via del Mille 16 Tel. 08136181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - Trento 38122 Via Garibaldi 73 Tel. 0461297004 - Treviso 31100 Viale Feltrina 20 Tel. 0422606011 - Trieste 34127 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0402480781 - Udine 33100 Via Poecolle 43 Tel. 043225789 - Verona 37135 Via Francis 21/C Tel. 0458265001



Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Richiamo d'informativa

Senza modificare il nostro giudizio, richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze SpA" delle note illustrative che descrive l'operazione di fusione per incorporazione avvenuta nel primo semestre dell'anno 2015.

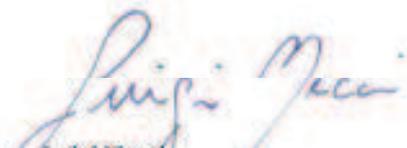
Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari con il bilancio consolidato

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e delle informazioni della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, la cui responsabilità compete agli amministratori della Toscana Aeroporti SpA, con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione e le informazioni della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2015.

Firenze, 1 aprile 2016

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Nacci
(Revisore legale)