
Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2024

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

LETTERA AGLI AZIONISTI.....	4
LETTERA AGLI AZIONISTI	4
IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO.....	5
RELAZIONE SULLA GESTIONE	8
1.COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	9
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI	10
3. CORPORATE GOVERNANCE.....	11
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	12
5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO.....	14
6. HIGHLIGHTS	15
7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2024	16
7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo	16
7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano	16
7.3. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei).....	18
7.4 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci).....	20
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2024.....	22
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI.....	23
9.1 Conto Economico Consolidato	24
9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	28
9.3 Analisi dei flussi finanziari	31
9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	32
9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato.....	33
10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO.....	34
11. LE RISORSE UMANE	36
12. SICUREZZA SUL LAVORO.....	37
13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679	39
14. RICERCA E SVILUPPO	41
15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	41
16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI	44
16.1 Toscana Aeroporti S.p.A.....	44
16.2 Parcheggi Peretola S.r.l.....	44

16.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	45
16.4 Jet Fuel Co. S.r.l.....	45
16.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	46
17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO È ESPOSTO	47
18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2024	50
19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE	50
20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO.....	51
BILANCIO CONSOLIDATO - GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	51
ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2024	115
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2024 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI	123
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE	124
BILANCIO D'ESERCIZIO – TOSCANA AEROPORTI SPA	130
ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024	188
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI	198
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE	199
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024	205
E BILANCIO CONSOLIDATO 2024.....	205

LETTERA AGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

la Relazione sulla Gestione ed il Bilancio d'esercizio e consolidato di Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche "TA", o la "Capogruppo", o la "Società") e delle sue controllate (di seguito Gruppo TA) ed il Progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024, approvati dal Consiglio di Amministrazione del 13 marzo 2025, vengono redatti conformemente a quanto disposto dalla delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e sono composti dai prospetti contabili e dalle osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sui fatti più significativi intervenuti nell'esercizio 2024 e dopo la data del 31 dicembre 2024.

I dati finanziari esposti e commentati nella Relazione sulla Gestione sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024 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 2024 sono redatti nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98").

Toscana Aeroporti S.p.A. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo di passeggeri e merci sia le infrastrutture aeroportuali ricevute in concessione da Enac ed in coerenza e rispetto dei Piani di Sviluppo Aeroportuali dei due scali toscani.

I dati contabili al 31 dicembre 2024 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC), consolidate con il metodo integrale.

L'attività di revisione contabile del Bilancio consolidato del Gruppo e del Bilancio d'esercizio di TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

Si evidenzia inoltre che Toscana Aeroporti S.p.A. redige su base volontaria un rendicontazione consolidata di sostenibilità. Tale dichiarazione è pubblicata con le medesime modalità e tempistiche della Relazione Annuale ed è disponibile sul sito internet della Società.

Coerentemente con i *requirement* dello standard di rendicontazione selezionato (GRI Standard), la Direzione del Gruppo Toscana Aeroporti ha effettuato un'attenta analisi di materialità che ha condotto all'identificazione degli impatti materiali suddivisi per area ESG (Ambientale; Sociale; Governance). Nel seguito del presente documento si riportano alcuni highlight delle tematiche ritenute materiali, e si rinvia alla rendicontazione consolidata di sostenibilità redatta come relazione distinta per maggiori dettagli.

HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2024

	INDICATORI	2024	2023	Δ% vs 2023
ATTIVITÀ DI BUSINESS	Totale passeggeri (mln)	9,1	8,2	+10,98%
	Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano (%)	100%	99,2%	+0,8%
PERFORMANCE FINANZIARIE	Ricavi (€/000)	128.220	123.263	+4,0%
	EBITDA (€/000)	46.190	41.729	+10,7%
	Utile (Perdita) di periodo del Gruppo (€/000)	17.097	12.631	+35,3%
	Investimenti (€/000)	18.209	16.205	+12,3%
AMBIENTE	Emissioni CO2 totali (Scope 1 e 2*) (tCO2)	7.394,5	8.907,2	-16,9%
	Consumi di energia autoprodotta - PSA (GJ)	23.050	22.368	+3,0%
SOCIALE	Numero totale di dipendenti al 31 dicembre	397	391	+1,5%
	Numero totale di FTE (Full Time Equivalent ¹) medio dell'anno	371,2	361,8	+2,6%
	Percentuale di dipendenti donna	45%	47%	-2%
	Ore di formazione totali	13.632	10.526	+29,5%

(*) Le emissioni Scope 1 sono quelle create direttamente dall'azienda. Le emissioni Scope 2 sono create indirettamente attraverso l'energia acquistata.

IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Aeroporto Amerigo Vespucci - FIRENZE	Aeroporto Galileo Galilei - PISA
• 3.516.925 passeggeri • Focus sul traffico business e leisure attraverso i full service carrier • Sedime di circa 120 ha, costituito da un sistema di una pista di volo • L'area pavimentata delle piste di volo è pari a 7,2 ha • N.14 piazzole in configurazione principale dedicate alla sosta degli aeromobili • Superficie Lorda Terminal pari a circa 18.800 m2 - include Terminal, Cargo, BHS, Enti di Stato, Uffici TA • Collegamento con tramvia cittadina • Fermata dedicata sul lato EST con percorso pedonale coperto di circa 70m	• 5.547.008 passeggeri • Focus sul traffico turistico gestito da vettori low cost • Sedime civile di circa 45 ha – Sedime militare circa 500 in cui si collocano due piste di volo ad uso alternato • L'area pavimentata delle piste di volo è pari a circa 25,8 ha • N.19 (14C/4D/1E) piazzole dedicate alla sosta degli aeromobili • Superficie Lorda Terminal pari a circa 36.100 m2 - include Terminal, BHS, Enti di Stato, Uffici TA, Cantina, Edificio A • Collegamento con stazione ferrovia tramite navetta "People Mover" • Stazione dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 110m

AMBIENTE

¹ Nel calcolo le unità a tempo parziale sono proporzionate in rapporto ad unità a tempo pieno (1 FTE).

Le **tematiche materiali**, identificate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo attinenti all'area ambientale, sono le seguenti:

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

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

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

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

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

- Consumo totale di energia pari a 66.601,14 GJ;
- Consumi totali per passeggero pari a 7,37 (GJ/n° passeggeri*1000);
- Emissioni dirette di GHG (Scope 1) pari a 4.720,21 tCO₂.

SOCIALE

Le **tematiche materiali**, identificate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo attinenti all'area sociale, sono le seguenti:

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

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

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

Per quanto attiene all'impegno del Gruppo sul tema salute e sicurezza, questo si declina in linea con lo **standard UNI ISO 45001:2018**, mantenuta a seguito di tre giornate di audit, nel mese di novembre 2023, da parte dell'Ente certificatore DNV (solo per la Capogruppo TA).

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

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

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

- Un organico di 397 persone al 31 dicembre 2024;
- La presenza del 45% donne;
- 34 ore medie di formazione per dipendente per Toscana Aeroporti;

- il tasso di infortuni¹ sul lavoro registrabili pari a 5,25 conseguenza di n.0 infortuni sul lavoro e n.3 infortuni in itinere per TA;
- il **numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze è stato pari a zero**;
- sono stati gestiti e tracciati, da parte del SPP di TA, n. 123 eventi di cui 3 *near miss*², tre infortuni in itinere e nessun infortunio.

GOVERNANCE

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

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

INDIRIZZI STRATEGICI DI SOSTENIBILITÀ

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

Nel mese di gennaio 2024 il Gruppo, in coerenza con i cinque Relevant topic sopra descritti, ha iniziato un percorso di Piano Integrato definito come “L’evoluzione del modello di programmazione e controllo attraverso un piano e un processo di monitoraggio che permette di coniugare l’obiettivo della produzione di valore per gli azionisti con quello di uno sviluppo sostenibile per la comunità e il territorio”. Nel piano integrato confluiscono, dunque, gli elementi tradizionali di business – tipicamente declinati nel piano industriale – con quelli ESG invece definiti nei piani strategici di sostenibilità aziendali.

¹ Tasso di infortuni = numero di infortuni su numero di ore lavorate per milione.

² Si definisce Near Miss (il cui significato tradotto in italiano è “quasi Infortunio”), qualsiasi evento accaduto in occasione di lavoro, generato da situazioni impreviste e improvvise, che sia potenziale causa di incidenti o infortuni, ma non comporta conseguenze negative a causa della presenza di condizioni fortuite favorevoli.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1.COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI

Roberto NALDI

Stefano BOTTAI

Mariano Andres MOBILIA SANTI

Veronica BERTI¹

Saverio PANERAI

Ana Cristina SCHIRINIAN

Giorgio DE LORENZI

Antonella MANSI

Patrizia Alma PACINI

Mirko ROMOLI FENU

Sabina NUTI²

Luigi SALVADORI

Maria Serena VAVOLO³

Andrea BARBUTI⁴

Carica ricoperta

Presidente

Amministratore Delegato

Vice Presidente

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Collegio Sindacale

Alberto RIBOLLA

Silvia BRESCIANI

Roberto GIACINTI

Leonardo COMUCCI

Lara LUPI

Carica ricoperta

Presidente

Sindaco effettivo

Sindaco effettivo

Sindaco effettivo

Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI⁵

Organismo di Vigilanza

Edoardo MARRONI

Claudio PEDRAZZANI

Nico ILLIBERI

Carica ricoperta

Presidente

Componente

Componente

¹ In carica dal 29 aprile 2024.

² In carica dal 29 aprile 2024.

³ In carica dal 29 aprile 2024.

⁴ In carica dal 29 aprile 2024.

⁵ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili ai sensi della legge 262/05Marco GIALLETTI¹**Società di Revisione**

KPMG S.p.A.

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

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

Al 30 dicembre 2024, ultima seduta di negoziazione dell'anno, il prezzo di riferimento del titolo si è attestato a Euro 14,35, segnando un incremento del 22,6% rispetto all'inizio dell'anno, e con una corrispondente capitalizzazione pari a 267,1 milioni di Euro. Nel corso del 2024, il titolo ha raggiunto il suo massimo di € 14,55 il 10 e 11 ottobre 2024, mentre ha toccato il punto più basso di € 11,30 il 5 febbraio e il 22 gennaio 2024. Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della Società al seguente indirizzo: www.toscana-aeroporti.com.

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

Principali dati di mercato	2024	2024 rettificato*	2023	2023 rettificato*
Capitale Sociale	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90
Numero azioni	18.611.966	18.611.966	18.611.966	18.611.966
Prezzo apertura	€ 11,70	€ 11,37	€ 11,55	€ 10,90
Prezzo minimo	€ 11,30	€ 10,98	€ 10,80	€ 10,49
Prezzo massimo	€ 14,55	€ 14,55	€ 13,20	€ 12,63
Prezzo a fine esercizio	€ 14,35	€ 14,35	€ 11,50	€ 11,17
Prezzo medio	€ 12,64	€ 12,45	€ 12,10	€ 11,57
Volumi medi	905	905	686	686
Capitalizzazione di Borsa a fine esercizio	€ 267,1M	€ 267,1M	€ 214,0M	€ 208,0M

** A seguito delle distribuzioni dei dividendi straordinari avvenute nel 2024 e nel 2023, i prezzi del titolo di Toscana Aeroporti S.p.A. risultano rettificati del coefficiente K come da comunicazioni di Borsa Italiana S.p.A..*

Di seguito si riporta l'andamento del titolo TYA rettificato nel corso del 2024* e il confronto con l'indice FTSE MIB:

¹ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.



3. CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

La Società si qualifica quale “PMI” ai sensi dell’articolo 1, comma 1, lett. w-quater.1 del TUF e dell’art. 2-ter del Regolamento Emittenti, dal momento che la capitalizzazione media di Toscana Aeroporti nel 2024 è stata pari a Euro 235.198.545¹.

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

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

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

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

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

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

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

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

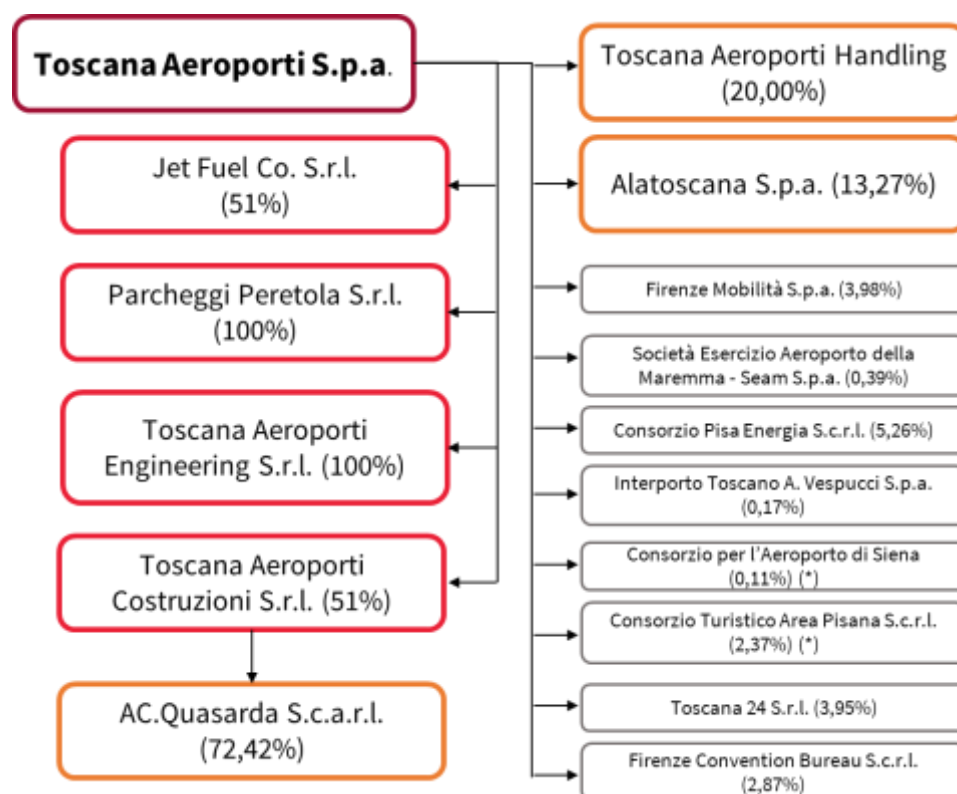
Sede della società: Firenze, Via del Termine n. 11 - Codice Fiscale: 00403110505.

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

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

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2024.

¹ Fonte: Dati estratti dal sistema Market Connect Web (Società Infront).



Società Capogruppo - Toscana Aeroporti S.p.A.



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



Altre partecipazioni - (*) Società in stato di liquidazione.



Società collegate e sottoposte a controllo congiunto

Consolidamento Integrale¹

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A. Firenze		30.710	106.455	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. Firenze	Firenze	80	2.416	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l. Firenze		50	4.062	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l. Pisa		150	1.687	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	4.992	51,00

Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto²

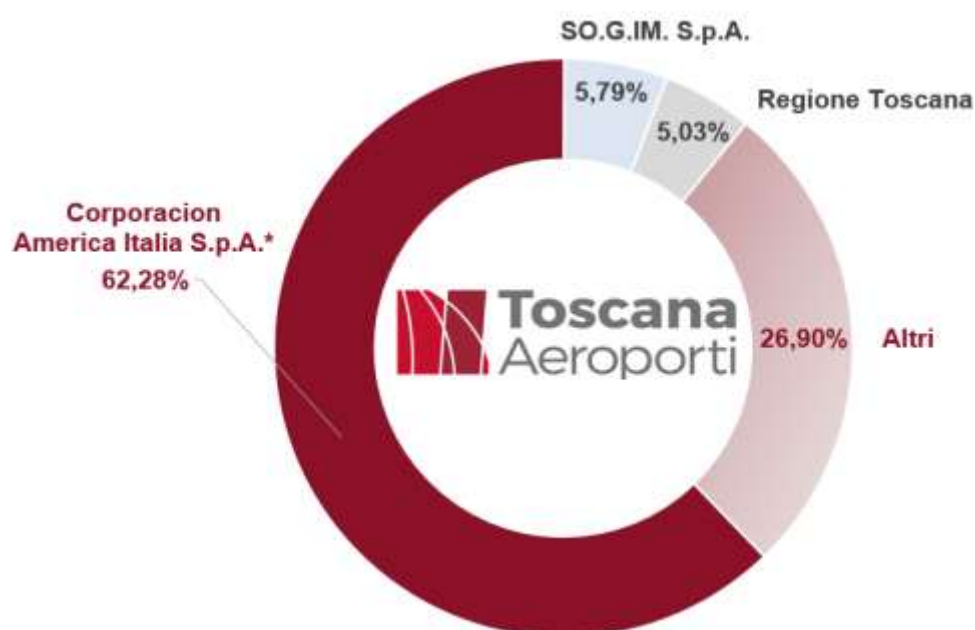
¹ Dati al 31 dicembre 2024.

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

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

5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 12 marzo 2025, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



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

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

La totalità delle azioni di TA di proprietà di Corporacion America Italia S.p.A. sono state sottoposte a pegno fino al dicembre 2024 a garanzia del prestito obbligazionario emesso dal socio in questione. A seguito del rimborso da parte di CAI del prestito obbligazionario avvenuto nel dicembre scorso, il pegno su tutte le azioni di TA è stato rimosso in data 24 gennaio 2025.

Patti parasociali

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

6. HIGHLIGHTS

Risultati economico-finanziari consolidati 2024¹	Ricavi pari a 128.220 migliaia di euro, in aumento di 4.957 migliaia di euro (+4,0%) rispetto a 123.263 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2023. Ricavi operativi pari a 108.920 migliaia di euro, in aumento di 7.315 migliaia di euro (+7,2%) rispetto a 101.604 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2023. Margine Operativo Lordo (MOL) positivo per 46.190 migliaia di euro, in aumento di 4.460 migliaia di euro rispetto ad un valore di 41.729 migliaia di euro del Gruppo TA del 2023 (+10,7%). Risultato Operativo positivo per 30.712 migliaia di euro, in aumento di 4.561 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 26.151 migliaia di euro del Gruppo TA del 2023 (+17,4%). Risultato prima delle imposte positivo per 25.256 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 19.370 migliaia di euro del Gruppo TA del 2023 (+30,4%). L'Utile di periodo del Gruppo 2024 è pari a 17.019 migliaia di euro in miglioramento di 3.940 migliaia di euro rispetto all'utile 2023 pari a 13.079 migliaia di euro (+30,1%). Indebitamento Finanziario Netto pari a 71.963 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, rispetto a 79.623 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.
Investimenti del Gruppo 2024	Nel corso dell'esercizio 2024 sono stati effettuati investimenti per complessivi 17.790 migliaia di euro. Fra le immobilizzazioni immateriali per 15.367 migliaia di euro si registrano i lavori in corso di adeguamento ed ampliamento del Terminal di Firenze (5.767 migliaia di euro), i lavori di ampliamento del Terminal arrivi di Pisa (2.244 migliaia di euro), l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (969 migliaia di euro), la riconfigurazione di parte dei piazzali di Firenze (822 migliaia di euro), l'adeguamento dei sistemi antincendio del Terminal di Firenze (1.468 migliaia di euro), il potenziamento della centrale di refrigerazione del Terminal di Pisa (598 migliaia di euro) ed il nuovo sistema anti-intrusione della pista di Firenze (412 migliaia di euro). Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel 2024 per 2.423 migliaia di euro si segnalano l'acquisto di attrezzature per la rimozione di aeromobili (450 migliaia di euro); di spazzatrici (340 migliaia di euro), di mezzi ambulift (343 migliaia di euro), di hardware (329 migliaia di euro) e di nuovi mezzi di rampa a basso impatto ambientale (198 migliaia di euro). Ai fini di una completa informativa sugli investimenti, si segnala che in accordo con quanto disposto dall'IFRIC 12, i 2.387 migliaia di euro di investimenti in Diritti di Concessione hanno dato origine al riconoscimento di 419 migliaia di euro di attività finanziarie (Valore di Subentro) e 1.968 migliaia di euro di attività immateriali (diritti di concessione).
Il traffico	Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel corso del 2024 oltre 9 milioni di passeggeri, registrando rispetto al medesimo periodo 2023 una crescita del +10,7% nella componente passeggeri, del +7,1% nel tonnellaggio ed una crescita del +5,5% nei movimenti. Il traffico merci e posta registra un + 0,8% riallineandosi ai valori 2023.

¹ Alcuni delle voci riportate in questa tabella rappresentano grandezze finanziarie non previste dagli IFRS (indicatori alternativi di performance). Tali indicatori sono definiti al paragrafo 9. Risultati della gestione del gruppo Toscana Aeroporti.

Evoluzione della gestione	Nei primi due mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 992.000 passeggeri in crescita del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2024. In linea con le previsioni della IATA, anche per il sistema aeroportuale toscano nel 2025 si prevede un livello di traffico superiore al 2024, con un conseguente miglioramento dei margini aziendali, anche se accompagnato dalle continue tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri. Anche nel 2025 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché al completamento dei lavori ed inaugurazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa entro la fine dell'anno.
----------------------------------	---

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2024

7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo

Nel corso del 2024 l'economia mondiale ha continuato a espandersi sebbene con dinamiche eterogenee tra le diverse aree geografiche. Le prospettive future, secondo le proiezioni dell'OCSE, prevedono una crescita del PIL mondiale del 3,3% nel 2025 in linea con l'anno precedente, sebbene influenzate dalle persistenti tensioni geopolitiche e dall'incertezza relativa alle politiche economiche della nuova amministrazione statunitense. L'annunciata introduzione di dazi da parte degli Stati Uniti, e le potenziali risposte degli altri paesi, potrebbero infatti esercitare un impatto negativo sul commercio globale nonostante, nel breve termine, si potrebbe osservare un'accelerazione degli scambi dovuta all'anticipazione degli ordini da parte degli importatori.

L'economia dell'area euro, sostenuta in estate da fattori temporanei in parte riconducibili alla forte espansione segnata in Irlanda, ha registrato un rallentamento nel terzo trimestre dell'anno principalmente a seguito dell'attività ancora debole nei settori dell'industria, dei servizi e al contributo ridotto di consumi e investimenti. Tra i principali paesi europei, il PIL non ha registrato variazioni rilevanti in Germania e in Italia, mentre è cresciuto a tassi elevati in Spagna e in Francia, quest'ultima a seguito della maggiore domanda legata ai giochi olimpici.

Le ultime proiezioni diramate dagli esperti dell'Eurosistema hanno rivisto al ribasso, circa mezzo punto percentuale nel triennio 2024-26, la crescita del PIL dell'area euro che, dopo una crescita dello 0,7% del 2024, dovrebbe comunque espandersi dell'1% annuo nel triennio 2025-2027.

A dicembre 2024 il Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea ha ridotto di ulteriori 25 punti base i tassi di riferimento a seguito della valutazione aggiornata della dinamica dell'inflazione e della politica monetaria¹. Il Prodotto Interno Lordo (PIL) dell'Italia è cresciuto dello 0,7% nel 2024, pari a quello del 2023, sostenuto principalmente dalla domanda interna ed esterna oltre alla crescita registrata nei settori dell'agricoltura, dei servizi e dell'industria. ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 600 aeroporti in 55 Paesi, ha pubblicato i dati relativi al traffico passeggeri europeo del 2024 evidenziando una crescita del +7,4% in confronto al 2023. Analogamente si è registrato un aumento dei movimenti aerei (+5,1%) e del settore cargo (+13,2%) a livello europeo. Secondo i dati diffusi da Assaeroporti, il traffico negli aeroporti italiani nel 2024 ha registrato un incremento del +11,1% rispetto al 2023 raggiungendo i 219,1 milioni di passeggeri. In crescita nell'anno sia i movimenti aerei (+7,5%) che il settore cargo degli aeroporti italiani (+15,0%).

7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano

Nel corso del 2024 il traffico passeggeri di Toscana Aeroporti ha trasportato oltre 9 milioni di passeggeri registrando una crescita del +10,7% (pari a +876.334 passeggeri) rispetto all'anno 2023.

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

¹ Ad inizio marzo 2025 la Banca Centrale Europea ha ulteriormente ridotto di 25 punti base i tassi di riferimento.

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio – Dicembre 2024								
Scalo	Mese	2024	2023	2019	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23	VAR. 2024/19	VAR.% 2024/19
TA	gen	460.339	423.914	460.725	36.425	8,6%	-386	-0,1%
TA	feb	443.253	386.605	430.132	56.648	14,7%	13.121	3,1%
TA	mar	576.604	488.713	532.312	87.891	18,0%	44.292	8,3%
TA	apr	810.638	723.997	737.981	86.641	12,0%	72.657	9,8%
TA	mag	890.619	769.849	785.782	120.770	15,7%	104.837	13,3%
TA	giu	952.897	828.141	841.983	124.756	15,1%	110.914	13,2%
TA	lug	999.775	947.497	891.732	52.278	5,5%	108.043	12,1%
TA	ago	1.003.604	942.171	905.069	61.433	6,5%	98.535	10,9%
TA	set	929.884	877.936	865.173	51.948	5,9%	64.711	7,5%
TA	ott	874.343	824.789	774.476	49.554	6,0%	99.867	12,9%
TA	nov	555.488	481.863	519.076	73.625	15,3%	36.412	7,0%
TA	dic	566.489	492.124	517.350	74.365	15,1%	49.139	9,5%
TA	Totale	9.063.933	8.187.599	8.261.791	876.334	10,7%	802.142	9,7%

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel corso del 2024 un totale di oltre 9 milioni di passeggeri, record storico di traffico, registrando una crescita del +10,7% e una crescita dei movimenti commerciali del +7,4% rispetto al 2023.

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari all'85,3% con una crescita di 1,6 punti percentuali rispetto al 2023 (83,7%).

Il traffico merci e posta si riallinea ai valori 2023 (+ 0,8% / +97 tonnellate).

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti del 2024 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il 2023.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Passeggeri commerciali	9.038.218	8.162.072	876.146	10,7%
Nazionali (Linea + Charter)	1.864.046	1.733.441	130.605	7,5%
Internazionali (Linea + Charter)	7.174.172	6.428.631	745.541	11,6%
Passeggeri Aviazione Generale	25.715	25.527	188	0,7%
TOTALE PASSEGGERI	9.063.933	8.187.599	876.334	10,7%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Movimenti Commerciali	67.873	63.191	4.682	7,4%
Nazionali (Linea + Charter)	13.100	12.620	480	3,8%
Internazionali (Linea + Charter)	53.617	49.512	4.105	8,3%
Cargo	1.156	1.059	97	9,2%
Movimenti Aviazione Generale	14.353	14.736	-383	-2,6%
TOTALE MOVIMENTI	82.226	77.927	4.299	5,5%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Tonnellaggio Commerciale	4.489.006	4.180.343	308.663	7,4%
Nazionali (Linea + Charter)	889.066	842.085	46.981	5,6%
Internazionali (Linea + Charter)	3.477.765	3.215.559	262.206	8,2%
Cargo	122.175	122.699	-524	-0,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	212.640	207.702	4.938	2,4%

TOTALE TONNELLAGGIO	4.701.646	4.388.045	313.601	7,1%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Merce via aerea (Kg)	12.787.684	12.632.877	154.807	1,2%
Merce via superficie (Kg)	196.040	278.361	-82.321	-29,6%
Posta (Kg)	52.573	27.729	24.844	89,6%
TOTALE MERCE E POSTA	13.036.297	12.938.967	97.330	0,8%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO (*)	9.194.296	8.316.989	877.307	10,5%

(*) Una unità di traffico equivale ad 1 passeggero o a 100 kg di merce.

Il sistema aeroportuale italiano registra nel 2024 una crescita del +11,1% sul 2023.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Passeggeri commerciali	5.534.979	5.097.750	437.229	8,6%
Nazionali (Linea + Charter)	1.340.914	1.300.755	40.159	3,1%
Internazionali (Linea + Charter)	4.194.065	3.796.995	397.070	10,5%
Passeggeri Aviazione Generale	12.029	11.932	97	0,8%
TOTALE PASSEGGERI	5.547.008	5.109.682	437.326	8,6%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Movimenti Commerciali	35.607	33.787	1.820	5,4%
Nazionali (Linea + Charter)	8.243	8.245	-2	0,0%
Internazionali (Linea + Charter)	26.208	24.483	1.725	7,0%
Cargo	1.156	1.059	97	9,2%
Movimenti Aviazione Generale	6.212	6.085	127	2,1%
TOTALE MOVIMENTI	41.819	39.872	1.947	4,9%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Tonnellaggio Commerciale	2.578.077	2.459.048	119.029	4,8%
Nazionali (Linea + Charter)	576.157	576.598	-441	-0,1%
Internazionali (Linea + Charter)	1.879.745	1.759.751	119.994	6,8%
Cargo	122.175	122.699	-524	-0,4%
Tonnellaggio Aviazione Generale	103.004	98.756	4.248	4,3%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.681.081	2.557.804	123.277	4,82%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Merce via aerea (Kg)	12.766.477	12.613.506	152.971	1,2%
Merce via superficie (Kg)	148.898	161.106	-12.208	-7,6%
Posta (Kg)	52.015	27.058	24.957	92,2%
TOTALE MERCE E POSTA	12.967.390	12.801.670	165.720	1,29%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO (*)	5.676.682	5.237.699	438.983	8,4%

(*) Una unità di traffico equivale ad 1 passeggero o a 100 kg di merce.

Nel 2024 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 5,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +8,6% rispetto al medesimo periodo 2023 (con una variazione di +437 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del 5,3%. Nel periodo l'aeroporto ha raggiunto il suo massimo storico, in aumento del 3% rispetto al 2019, periodo pre – covid.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'87,6% in crescita di 1,4 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2023 (86,3% il valore consuntivato).

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

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2024					
Scalo	Mese	2024	2023	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
PSA	gen	265.539	276.751	-11.212	-4,1%
PSA	feb	251.064	241.211	9.853	4,1%
PSA	mar	338.523	301.867	36.656	12,1%
PSA	apr	491.738	457.135	34.603	7,6%
PSA	mag	536.787	479.065	57.722	12,0%
PSA	giu	595.645	507.332	88.313	17,4%
PSA	lug	649.749	607.063	42.686	7,0%
PSA	ago	648.008	609.396	38.612	6,3%
PSA	set	576.274	554.590	21.684	3,9%
PSA	ott	530.083	514.180	15.903	3,1%
PSA	nov	318.320	274.558	43.762	15,9%
PSA	dic	345.278	286.534	58.744	20,5%
PSA	Totale	5.547.008	5.109.682	437.326	8,6%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel 2024.

- **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato 32 destinazioni nel periodo gennaio-marzo, salite a 57 nella stagione estiva (Kaunas, Zagabria, Oslo Torp e Reggio Calabria nuove rotte dallo scalo) e prosegue su 36 destinazioni nella stagione invernale con la nuova operazione per Reggio Calabria.
- **Easyjet:** il vettore inglese ha operato su 7 destinazioni nel periodo gennaio-marzo (Parigi Orly, Londra Gatwick, Manchester, Bristol, Berlino e le nuove destinazioni Parigi Charles de Gaulle e Porto). Con la stagione estiva sono salite a 10 le rotte servite con la ripresa dei collegamenti per Londra Luton e Amsterdam e del nuovo volo da/per Barcellona El Prat. Nel periodo novembre-dicembre prosegue su 5 destinazioni (Parigi Orly, Londra Gatwick, Bristol, Berlino e per la prima volta prosegue nella stagione invernale per Londra Luton).
- **Wizzair:** il vettore ungherese ha operato i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni (2 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino a 4 nella stagione estiva) e Tirana (fino a 2 voli giornalieri).
- **Air Dolomiti:** il vettore ha ripreso le operazioni su Francoforte a partire da marzo, operando un volo giornaliero. I voli sono saliti a 2 nella stagione estiva.
- **Air Arabia Maroc:** la compagnia marocchina ha operato il collegamento annuale settimanale da/per Casablanca con incremento a 2 voli settimanali nell'alta stagione estiva.
- **British Airways:** il vettore inglese ha operato nella stagione invernale un massimo di 3 frequenze settimanali verso Londra Heathrow e 2 voli giornalieri nella stagione estiva.
- **Transavia:** il vettore, che collega lo scalo con Amsterdam, ha operato fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali nella stagione invernale per salire ad un massimo di 9-10 voli settimanali nella stagione estiva.
- **Eurowings:** la low cost tedesca ha operato nella stagione estiva il collegamento per Colonia Bonn (3 frequenze settimanali).

- **FlyDubai:** la low cost degli Emirati Arabi Uniti ha effettuato il collegamento trisettimanale verso Dubai fino a fine settembre.
- **AeroItalia:** il vettore ha operato il collegamento stagionale bisettimanale per Comiso.
- **Aer Lingus:** la compagnia aerea ha operato nel periodo maggio-ottobre il collegamento trisettimanale per Dublino.
- **Air Baltic:** il vettore ha operato nel periodo maggio-ottobre il collegamento bisettimanale per Riga.
- **Jet2.com:** la low cost inglese ha operato i collegamenti stagionali per Manchester (3 frequenze settimanali), Leeds e Birmingham (entrambe 1 volo settimanale).
- **Norwegian Air Shuttle:** il vettore ha operato nella stagione estiva i collegamenti verso Copenaghen (4 frequenze settimanali), Oslo e Stoccolma Arlanda (3 frequenze settimanali) ed Helsinki (2 frequenze settimanali)
- **S.A.S:** il vettore svedese ha operato i collegamenti per Copenaghen (una frequenza fino ad un massimo di 3) e in altissima stagione verso Oslo (fino ad un massimo di 2).
- **Volotea:** la low cost spagnola ha operato nella stagione estiva il collegamento bisettimanale con Nantes e da giugno-settembre il collegamento trisettimanale con Olbia.
- **Aegean Airlines:** il vettore greco ha operato nel periodo luglio-agosto una frequenza settimanale verso Atene.

Traffico Linea passeggeri per nazione

Nel corso del 2024 sono stati 25 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea diretti. L'Italia è il primo mercato con 1,3 milioni di passeggeri e rappresenta il 24,2% del totale passeggeri, seguono Regno Unito, Spagna ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano circa il 60% del traffico di linea totale.

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo si riallinea ai valori 2023 (pari a circa 13.000 tonnellate di merci e posta), grazie a DHL che ha operato un maggior numero di voli utilizzando un diverso mix di aeromobili.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Passeggeri commerciali	3.503.239	3.064.322	438.917	14,3%
Nazionali (Linea + Charter)	523.132	432.686	90.446	20,9%
Internazionali (Linea + Charter)	2.980.107	2.631.636	348.471	13,2%
Passeggeri Aviazione Generale	13.686	13.595	91	0,7%
TOTALE PASSEGGERI	3.516.925	3.077.917	439.008	14,3%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Movimenti Commerciali	32.266	29.404	2.862	9,7%
Nazionali (Linea + Charter)	4.857	4.375	482	11,0%
Internazionali (Linea + Charter)	27.409	25.029	2.380	9,5%
Movimenti Aviazione Generale	8.141	8.651	-510	-5,9%
TOTALE MOVIMENTI	40.407	38.055	2.352	6,2%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Tonnellaggio Commerciale	1.910.929	1.721.295	189.634	11,0%
Nazionali (Linea + Charter)	312.909	265.487	47.422	17,9%
Internazionali (Linea + Charter)	1.598.020	1.455.808	142.212	9,8%
Tonnellaggio Aviazione Generale	109.636	108.946	690	0,6%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.020.565	1.830.241	190.324	10,40%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
Merce via aerea (Kg)	21.207	19.371	1.836	9,5%
Merce via superficie (Kg)	47.142	117.255	-70.113	-59,8%
Posta (Kg)	558	671	-113	-16,8%

TOTALE MERCE E POSTA	68.907	137.297	-68.390	-49,8%
	Progr. al 31.12.24	Progr. al 31.12.23	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO (*)	3.517.614	3.079.290	438.324	14,2%

(*) Una unità di traffico equivale ad 1 passeggero o a 100 kg di merce.

Nel corso del 2024 sono transitati dall'aeroporto di Firenze oltre 3,5 milioni di passeggeri, record storico di traffico dello scalo, registrando una crescita del +14,3% rispetto al 2023 (+439.008 passeggeri) con una crescita dei movimenti voli passeggeri commerciali del +9,7%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'81,8% in crescita di 2,0 punti % rispetto al 2023 (79,8% il valore 2023).

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

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2024					
Scalo	Mese	2024	2023	VAR. 2024/23	VAR.% 2024/23
FLR	gen	194.800	147.163	47.637	32,4%
FLR	feb	192.189	145.394	46.795	32,2%
FLR	mar	238.081	186.846	51.235	27,4%
FLR	apr	318.900	266.862	52.038	19,5%
FLR	mag	353.832	290.784	63.048	21,7%
FLR	giu	357.252	320.809	36.443	11,4%
FLR	lug	350.026	340.434	9.592	2,8%
FLR	ago	355.596	332.775	22.821	6,9%
FLR	set	353.610	323.346	30.264	9,4%
FLR	ott	344.260	310.609	33.651	10,8%
FLR	nov	237.168	207.305	29.863	14,4%
FLR	dic	221.211	205.590	15.621	7,6%
FLR	Totale	3.516.925	3.077.917	439.008	14,3%

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

- **KLM:** il vettore olandese ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam nella stagione invernale, e 5 collegamenti giornalieri nella stagione estiva (incrementando rispetto alla stagione estiva 2023).
- **Air France:** il vettore francese ha operato fino ad un massimo di 5 voli giornalieri nella stagione invernale, per salire a 6 nella stagione estiva.
- **Air Dolomiti:** il vettore ha operato su Monaco e Francoforte fino a un massimo di 19-20 frequenze settimanali nella stagione invernale per salire fino ad un massimo di 4 voli giornalieri per ciascuna destinazione nella stagione estiva.
- **ITA Airways:** il vettore italiano ha operato 4 voli giornalieri annuali verso Roma Fiumicino.
- **Binter Canarias:** il vettore delle Canarie ha operato il collegamento verso Gran Canaria – Las Palmas (1 volo settimanale) fino a fine ottobre.
- **Swiss Airlines:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento per Zurigo, fino ad un massimo 3 voli giornalieri, saliti fino ad un massimo di quattro con la stagione estiva.
- **Iberia:** il vettore iberico ha operato annualmente 3 frequenze settimanali da/per Madrid, destinazione coperta dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling.
- **Luxair:** il vettore ha operato il collegamento stagionale trisettimanale per Lussemburgo.
- **British Airways:** il vettore inglese ha ripreso con la stagione estiva il collegamento stagionale diretto giornaliero per Londra Heathrow con A320neo ed ha proseguito con 3 frequenze settimanali anche a novembre. Ha operato inoltre, attraverso la controllata BA CityFlyer il collegamento verso Londra City, con 12-13 voli settimanali nella stagione invernale saliti a 16 con la stagione estiva. Sempre nella stagione

estiva, e sempre tramite BA CityFlyer, oltre che a ripristinare il volo verso Edimburgo, ha anche iniziato ad operare un nuovo collegamento settimanale per Londra Stansted proseguito nella stagione invernale.

- **TAP:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento diretto verso Lisbona con 7 frequenze settimanali incrementate fino a 10 nella stagione estiva.
- **Vueling Airlines:** il vettore spagnolo ha operato con 3 aerei basati presso lo scalo fiorentino collegando 8 destinazioni nella stagione estiva e 5 in quella invernale.
- **Austrian Airlines:** il vettore, ha operato fino ad un massimo 4 voli settimanali nella stagione invernale, e 2 voli giornalieri nella stagione estiva da/per Vienna.
- **SAS:** il vettore svedese ha operato i collegamenti stagionali per Copenaghen (un volo giornaliero a partire da maggio), Stoccolma e Oslo (fino ad un massimo di 2 frequenze settimanali). I voli sono stati operati con A320neo.
- **Aegean Airlines:** il vettore greco, dopo aver operato alcuni voli nel periodo gennaio-febbraio, ha ripreso con regolarità a marzo il collegamento bisettimanale verso Atene. I voli sono stati operati con A320neo.
- **Volotea:** la compagnia iberica ha operato con 1 aereo basato presso lo scalo fiorentino collegando 13 destinazioni nella stagione estiva (Praga nuovo collegamento) fino a 8 in quella invernale.
- **Brussels Airlines:** il vettore ha operato nella stagione estiva il collegamento giornaliero verso Bruxelles.
- **Eurowings:** a partire dal 30 aprile il vettore ha operato il nuovo collegamento stagionale trisettimanale per Dusseldorf.
- **Wideroe:** nella stagione (giugno-ottobre) estiva ha operato il collegamento verso Bergen (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali)

Traffico Linea passeggeri per nazione

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

Il mercato internazionale rappresenta l'85,1% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 14,9%. Francia, Italia, Spagna e Germania sono i primi quattro mercati e rappresentano circa il 63% del traffico di linea totale.

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2024

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

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

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

In data 1° maggio 2024 è stata depositata la sentenza del Tribunale di Milano relativa al contenzioso NIT, favorevole a TA. Il Tribunale ha rigettato le domande di NIT e ha condannato la stessa NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori. Il Tribunale ha condannato altresì NIT al pagamento delle spese legali. Il 22 novembre 2024 avverso la Sentenza è stato proposto appello, ritualmente iscritto a ruolo dinanzi alla Corte di Appello di Milano con r.g. 3255/2024.

In data 23 maggio 2024 Toscana Aeroporti ha sottoscritto un contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.. Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa e a coprire le esigenze di capitale circolante

a sostegno dell'ordinario svolgimento delle attività della Società. Il contratto di finanziamento, con scadenza prevista al 31 dicembre 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse; ii) Capex, anch'essa suddivisa in due separate tranches per massimi Euro 60 milioni, destinata al finanziamento del piano degli investimenti dello scalo aeroportuale di Pisa; iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.. A tal riguardo in data 27 giugno 2024 TA ha ricevuto l'importo di 89,2 milioni di euro utilizzati per il rimborso di tutti gli altri indebitamenti finanziari presenti alla data.

In data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento sopra descritto per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

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

Nel mese di agosto 2024 sono iniziati i lavori di costruzione del nuovo Terminal Arrivi presso l'aeroporto di Pisa. I lavori della prima fase di ampliamento del terminal passeggeri saranno conclusi entro l'anno 2025.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo e della Capogruppo e di analizzarne la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati utilizzati alcuni indicatori alternativi di performance, non previsti dagli IFRS ma ritenuti di utilità per i lettori del bilancio. Tali indicatori sono determinati in ottemperanza a quanto previsto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e successive modifiche e integrazioni (Comunicazioni Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415).

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

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

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

- *Risultato da attività di funzionamento*: è rappresentato dall'Utile di esercizio, al lordo del Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione;
- *Capitale Circolante Netto (CCN)*: è rappresentato dalla differenza tra le Attività correnti al netto delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti e le Passività correnti al netto degli Scoperti bancari e dei finanziamenti a breve (inclusi nelle Passività finanziarie scadenti entro un anno, come evidenziato alle note 7.20 del bilancio consolidato e 7.19 del bilancio d'esercizio);
- *Capitale Investito Netto*: è rappresentato dalla somma delle Attività non correnti e del CCN, al netto delle Passività non correnti, da cui sono escluse le Passività finanziarie scadenti entro un anno e le Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno;
- *Indebitamento Finanziario Netto, o Posizione Finanziaria Netta (PFN), o Debt*: è rappresentato dalla somma delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle Altre attività finanziarie correnti, al netto delle Passività finanziarie scadenti entro un anno, delle Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno, delle Passività finanziarie scadenti oltre un anno, delle Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno, e della quota di Altri debiti esigibili entro l'anno e degli Altri debiti esigibili oltre l'anno;

9.1 Conto Economico Consolidato

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	79.578	78.112	1.466	1,9%
Ricavi non aviation	43.585	36.870	6.715	18,2%
Oneri Sviluppo network	(14.243)	(13.378)	(866)	6,5%
Totale ricavi operativi	108.920	101.604	7.315	7,2%
Altri ricavi	4.081	6.661	(2.580)	-38,7%
Ricavi per servizi di costruzione	15.219	14.998	221	1,5%
TOTALE RICAVI (A)	128.220	123.263	4.957	4,0%
ALTRI PROVENTI (B)	597	657	(60)	-9,1%
COSTI				
Materiali di consumo	1.583	1.708	(125)	-7,3%
Costi del personale	25.630	24.916	714	2,9%
Costi per servizi	45.948	46.565	(617)	-1,3%
Oneri diversi di gestione	1.795	1.957	(162)	-8,3%
Canoni aeroportuali	7.672	7.047	626	8,9%
TOTALE COSTI (C)	82.628	82.192	436	0,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	46.190	41.729	4.460	10,7%
Incid.% su ricavi totali	36,0%	33,9%		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	9.756	10.754	(998)	-9,3%
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	5.313	4.812	501	10,4%
Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti	409	12	397	n.s.
RISULTATO OPERATIVO	30.712	26.151	4.561	17,4%

GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	1.566	413	1.153	278,8%
Oneri finanziari	(7.032)	(7.207)	175	-2,4%
Utile (perdita) da partecipazioni	10	13	(3)	-22,3%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(5.456)	(6.781)	1.325	-19,5%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	25.256	19.370	5.886	30,4%
Imposte di periodo	(8.237)	(6.291)	(1.946)	30,9%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	17.019	13.079	3.940	30,1%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	(77)	448	(525)	n.s.
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	17.097	12.631	4.465	35,4%

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 4%, sono passati da 123,3 milioni di euro del 2023 a 128,2 milioni di euro del 2024. Tale variazione è il risultato principale dell'incremento di 7,3 milioni di euro dei ricavi operativi (in aumento del +7,2%) per effetto dell'aumento di traffico (+10,7% di passeggeri, +7,1% di tonnellaggio, +5,5% di movimenti) parzialmente compensato dalla riduzione degli Altri ricavi per 2,6 milioni di euro (-38,7%) per effetto di minori ricavi per servizi di costruzione eseguiti dalla controllata Toscana Aeroporti Costruzioni in favore di società esterne al Gruppo TA (-2,9 milioni di euro, -69,7%).

Si segnala inoltre che anche nel corso del 2024 (così come già fatto in parte nel 2023 per un importo pari a 1.972 migliaia di euro), sono stati rilasciati alcuni costi accantonati in anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 2.533 migliaia di euro) a seguito dell'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del 2024 ammontano a 108,9 milioni di euro, in aumento di 7,3 milioni di euro pari al +7,2% rispetto al 2023.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del 2024 ammontano a 79,6 milioni di euro, in aumento del +1,9% rispetto al 2023, quando erano pari a 78,1 milioni di euro.

Nella variazione fra i due periodi in esame incide l'importo una tantum nel 2023 per circa 5,4 milioni di euro registrato dalla Società a seguito della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre 2023 che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. Al netto di tale effetto i Ricavi Aviation crescono dell'8,8%, sostanzialmente in linea con l'incremento del traffico passeggeri nel periodo in esame.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +1,9% conseguenza diretta del maggior traffico gestito nel 2024 rispetto al 2023 (+10,5% in termini di unità di traffico) parzialmente attenuato dalla sentenza sopra richiamata.

I ricavi di Handling per 2 milioni di euro registrano un incremento del 9,8% rispetto al 2023 (+9,8%) per effetto delle maggiori attività di into-plane¹ gestito dalla controllata Jet Fuel (circa 109 milioni di litri di Jet A1 messi a bordo pari ad un +7% rispetto ai 102 milioni di litri del 2023).

Ricavi "Non Aviation"

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

- mediante sub-concessione a terzi (Retail, Food, Autonoleggi, sub-concessione di aree);

¹ Le attività di into-plane riguardano le operazioni di carico del carburante avio all'interno degli aeromobili tramite l'utilizzo di appositi avio-rifornitori.

ii. in regime di gestione diretta (Pubblicità, Parcheggio, Business Centre, Welcome Desk, sala VIP ed Agenzia Merci).

Nel 2024 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 61,8% dei ricavi operativi “Non Aviation”, mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 38,2%. Nel 2023 queste percentuali erano rispettivamente pari al 63,6% per la gestione indiretta e del 36,4% per la gestione diretta.

Il dato progressivo al 31 dicembre 2024 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 43,6 milioni di euro, in aumento del 18,2% rispetto al 2023 quando erano pari a 36,9 milioni di euro.

Le attività non aviation nel 2024 hanno risentito positivamente del maggior traffico gestito, fra cui Parcheggio (+2.186 migliaia di euro, +30,5%), Food (+1.249 migliaia di euro, +25,3%), Sale Vip (+826 migliaia di euro, +21,3%), Autonoleggi (+1.482 migliaia di euro, +19,7%) e Retail (+546 migliaia di euro, +9,1%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2024 ammontano a 14,2 milioni di euro, in incremento con il 2023 di 866 migliaia di euro (+6,5%), in incremento per effetto del maggiore traffico passeggeri registrato nei due scali (+10,7%). Come per l'esercizio 2023 (1.957 migliaia di euro), l'ammontare degli oneri 2024 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 2.533 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

ALTRI RICAVI

Gli altri ricavi includono principalmente i servizi di costruzione resi a soggetti diversi dall'Ente Concedente ed in misura minore altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc.).

Il dato del 2024 degli “Altri ricavi” è pari a 4.081 migliaia di euro, in calo rispetto al 2023 quando erano pari a 6.661 migliaia di euro. La differenza di (2.580) migliaia di euro, pari ad un -38,7%, deriva sostanzialmente dalla minore attività di progettazione e fabbricazione nell'ambito dell'accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS per 1.282 migliaia di euro (4.229 migliaia di euro di euro al 31 dicembre 2023). Si segnala inoltre il maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+456 migliaia di euro, +21,4%).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel 2024 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 15,2 milioni di euro, in leggero aumento rispetto al dato del 2023 di 14.998 migliaia di euro (+1,5%) per effetto di maggiori investimenti del Gruppo durante l'esercizio.

ALTRI PROVENTI

Il dato al 31 dicembre 2024 degli “Altri proventi” è pari a 597 migliaia di euro, in calo rispetto al 2023 di 60 migliaia di euro quando erano pari a 657 migliaia di euro.

La voce si compone principalmente di somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2024 (332 migliaia di euro), oltre all'adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro della concessione aeroportuale (264 migliaia di euro).

COSTI

Nel 2024 i costi totali ammontano a 82,6 milioni di euro, in aumento del +0,5% rispetto al 2023, quando erano pari a 82,2 milioni di euro.

I “Materiali di consumo” del 2024 in esame sono pari a 1.583 migliaia di euro in calo di 125 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2023, calo principalmente dovuto a minori consumi di materie prime (-212 migliaia di euro) per una minore attività di costruzione interna (mediante società del Gruppo) parzialmente compensata da maggiori materiali per carburanti (+36 migliaia di euro), per sicurezza (+30 migliaia di euro) e servizi operativi (+30 migliaia di euro) diretta conseguenza dell'aumentata operatività dei due scali nel periodo oggetto di analisi.

Il “Costo del personale” del Gruppo nel 2024 è pari a 25,6 milioni di euro, in incremento di 714 migliaia di euro rispetto al dato del 2023 (+2,9%). Una maggior presenza del personale (+9,4 FTE pari al +2,6%), collegata

alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+10,7% dei passeggeri), e all'assunzione di nuovi dipendenti e dirigenti specializzati hanno determinato il suddetto incremento del costo del lavoro.

I “Costi per servizi” del 2024 sono pari a 45,9 milioni di euro, in calo dell’1,3% rispetto al 2023 quando erano pari a 46,6 milioni di euro (-811 migliaia di euro). Il calo dei costi del 2024 è principalmente legato ai minori costi per servizi di costruzione (-2.307 migliaia di euro, -17,4%), utenze (-328 migliaia di euro, -6%), spese istituzionali (-130 migliaia di euro, -6,3%), ed altri servizi (-369 migliaia di euro, -6,9%) compensato dall’aumento di costi di manutenzione (+675 migliaia di euro, +11,4%), servizi per il personale (+1.019 migliaia di euro, +89,4%) e costi operativi (+985 migliaia di euro, +7,5%) legati sostanzialmente al maggior traffico gestito nel periodo, fra cui noleggi macchinari ed attrezzature (+165 migliaia di euro), servizi di vigilanza (+221 migliaia di euro), pulizie locali (+77 migliaia di euro), gestione parcheggi (+68 migliaia di euro), servizio di shuttle bus (+84 migliaia di euro), altri servizi operativi (+226 migliaia di euro) e centro servizi (+85 migliaia di euro).

Nel 2024 gli “Oneri diversi di gestione” ammontano a 1.795 migliaia di euro, in calo di 162 migliaia di euro (-8,3%) rispetto al 2023. Tale calo è riconducibile principalmente a minori imposte e tasse (-295 migliaia di euro) parzialmente compensato dall’incremento di costi associativi (+91 migliaia di euro).

I “Canoni aeroportuali” del 2024 ammontano a 7.672 migliaia di euro, in incremento dell’8,9% rispetto al 2023, diretta conseguenza del maggior traffico gestito nell’esercizio 2024.

RISULTATI DI ESERCIZIO

L’**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del 2024 risulta **positivo per 46,2 milioni di euro** registrando un incremento di circa **4,5 milioni di euro** rispetto al 2023 quando era pari a 41,7 milioni di euro. Si precisa che il margine dell’esercizio 2023 include il ricavo una tantum derivato dalla richiamata sentenza positiva sui diritti aeroportuali del valore di circa 5,4 milioni di euro, come sopra descritto nei “Ricavi Aviation”.

Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni, pari a 9,8 milioni di euro del 2024, registrano un calo di circa 1 milione di euro per effetto di una svalutazione di 861 migliaia di euro registrata nel 2023 e minori ammortamenti per 163 migliaia di euro.

Fondo rischi e ripristini in incremento di 501 migliaia di euro per effetto di maggiori accantonamenti sia a fondo rischi (+300 migliaia di euro) che del fondo di ripristino (+200 migliaia di euro).

Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti pari a 409 migliaia di euro in incremento di 397 migliaia di euro rispetto all’accantonamento 2023.

L’**EBIT** (Risultato Operativo) del 2024 risulta **positivo per circa 30,7 milioni di euro** registrando un incremento di circa 4,6 milioni di euro sul 2023 quando era pari a circa 26,2 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 6.781 migliaia di euro del 2023 ad un valore negativo di 5.456 migliaia di euro del 2024. La variazione positiva di 1.325 migliaia di euro è principalmente dovuta a maggiori proventi finanziari (+1.153 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale¹ e da proventi da partecipazione (+374 migliaia di euro) relativo all’adeguamento del fair value dell’earn-out sulla vendita di Toscana Aeroporti Handling ai raggiunti obiettivi di performance previsti dal piano industriale.

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del 2024 si attesta su un **utile di circa 25,3 milioni di euro** facendo registrare un incremento di 5,9 milioni di euro rispetto al 2023 quando era pari a circa 19,4 milioni di euro.

Le imposte di esercizio sono pari a 8,2 milioni di euro.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il 2024 si chiude con un **Utile netto di periodo** pari a circa **17 milioni di euro** che si confronta con un risultato 2023 di circa 13,1 milioni di euro. Come già descritto in precedenza, l’utile netto del 2023 beneficiava di alcuni elementi non usuali, il principale dei quali è il recupero di tariffe pregresse pari a circa 5,4 milioni di euro.

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

Al netto del risultato di pertinenza dei Terzi (pari a -77 migliaia di euro del 2024), l'Utile netto di Gruppo del 2024 si attesta a circa **17,1 milioni di euro** contro un utile di circa 12,6 milioni di euro dell'esercizio 2023.

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

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

ATTIVO	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	204.232	195.791	8.442
Immobili, impianti e macchinari	24.107	23.839	268
Diritti d'uso	3.528	3.633	(105)
Partecipazioni in altre imprese	140	3.340	(3.200)
Partecipazioni in imprese collegate	644	572	72
Altre attività finanziarie	6.284	6.683	(399)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	17	805	(787)
Attività fiscali differite	5.150	7.480	(2.330)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	244.104	242.144	1.960
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	44	1.347	(1.303)
Crediti commerciali	19.653	22.430	(2.776)
Attività fiscali per imposte correnti	92	25	67
Altri crediti tributari	819	1.909	(1.090)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	8.640	9.471	(831)
Altre attività finanziarie correnti	249	393	(144)
Cassa e mezzi equivalenti	22.548	26.143	(3.594)
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	52.045	61.716	(9.672)
TOTALE ATTIVO	296.148	303.860	(7.711)

La variazione del totale attivo, in calo di 7,7 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2023, deriva principalmente dalla riduzione delle attività correnti (-9,7 milioni di euro) parzialmente attenuata dall'incremento delle attività non correnti per circa 2 milioni di euro.

In particolare, le attività non correnti si incrementano principalmente per la variazione positiva delle attività immateriali conseguenza degli importanti investimenti d'esercizio (+18,2 milioni di euro) al netto degli ammortamenti (-9,8 milioni di euro), parzialmente attenuata dalla riduzione delle partecipazioni in altre imprese (-3,2 milioni di euro) conseguenza della cessione delle quote di Firenze Parcheggio e delle attività fiscali differite (-2,3 milioni di euro) dovute all'utilizzo di perdite fiscali pregresse della Capogruppo.

Nelle attività correnti hanno inciso principalmente la diminuzione della liquidità (-3,6 milioni di euro) assorbita dagli investimenti effettuati nell'esercizio (13,5 milioni di euro), il rimborso in linea capitale dei finanziamenti concessi al Gruppo (10,9 milioni di euro), la distribuzione di dividendi e riserve disponibili (7,3 milioni di euro) parzialmente attenuata dei positivi flussi della gestione operativa (25 milioni di euro).

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	113.825	106.500	7.325

PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.269	1.800	(531)
Fondi di ripristino e sostituzione	21.120	19.334	1.786
Fondi benefici ai dipendenti	2.417	2.193	224
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	87.291	43.525	43.766
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.116	3.266	(149)
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	3.226	0	3.226
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.134	1.226	(92)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	119.572	71.343	48.229
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	(0)	57.333	(57.333)
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	636	571	65
Passività fiscali per imposte correnti	1.134	2.544	(1.410)
Altri debiti tributari	9.649	8.813	836
Debiti Commerciali	30.934	35.595	(4.661)
Debiti verso Istituti previdenziali	1.561	1.563	(2)
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.317	11.025	(708)
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	2.586	3.434	(848)
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	5.934	5.139	796
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	62.751	126.016	(63.266)
TOTALE PASSIVITA'	182.323	197.360	(15.036)
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	296.148	303.860	(7.711)

Il Patrimonio Netto registra un incremento di 7,3 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+17,1 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi e riserve di 7,3 milioni di euro e dall'iscrizione della Riserva di fair value (-2,45 milioni) relativa al valore dei derivati al 31 dicembre 2024 calcolati sul finanziamento in essere dalla Capogruppo.

Tra le Passività a medio lungo termine (+48,2 milioni di euro) si segnala l'incremento delle voci relative alle passività finanziarie per 47 milioni di euro derivate dal nuovo contratto di finanziamento¹ stipulato anche allo scopo di estinguere le passività finanziarie correnti alla data della sua erogazione².

Le Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno sono relative al contratto derivato sul finanziamento a lungo termine che, al 31 dicembre 2024, ha un fair value negativo pari a 3,2 milioni di euro. Tale passività ha impattato negativamente sulla Riserva di Fair Value del Patrimonio Netto per 2,45 milioni di euro e per la differenza sulle Attività fiscali differite dell'Attivo Non Corrente per 775 migliaia di euro. La relazione di copertura (attuata mediante gli strumenti finanziari derivati IRS) è stata posta in essere con l'obiettivo di mitigare il rischio di variazione del tasso di interesse cui risulta esposta la Società in relazione alla linea Term Loan Facility Tranche A e alla linea Capex Facility Tranche B del contratto di finanziamento³. In particolare, con la relazione di copertura la Società ha inteso coprire una quota iniziale pari al 100% del capitale preso a prestito per le suddette due linee del finanziamento - con successiva riduzione della quota coperta - scambiando il tasso variabile Euribor a 6 mesi con un fisso e ottenendo, quindi, un'esposizione complessiva prevalentemente fissa e costante per tutta la durata delle due linee del finanziamento. La Società

¹ Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo sui Fatti di rilievo avvenuti nel 2024 e a quanto riportato nel successivo paragrafo di Analisi dei flussi finanziari.

² 27 giugno 2024.

³ Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo sui Fatti di rilievo avvenuti nei primi nove mesi del 2024 e a quanto riportato nel successivo paragrafo di Posizione Finanziaria Netta.

ha posto in essere n. 4 contratti derivati IRS, con controparti Unicredit, Intesa, BNL e MPS. I contratti sono stati posti in essere in data 4 luglio 2024, con data iniziale di riferimento 27 giugno 2024 e data di scadenza 30 giugno 2030, per un nozionale complessivo amortizing iniziale di 89.344.541 euro. Mediante tali contratti derivati IRS, la Società ha diritto a ricevere, con periodicità semestrale analoga a quella del contratto di finanziamento oggetto di copertura, il parametro di mercato Euribor a 6 mesi, a fronte del pagamento di un tasso fisso pari al 3,02%. La stima del fair value è stata effettuata attraverso l'attualizzazione dei flussi di cassa attesi netti che deriveranno dagli strumenti stessi, tenuto conto della curva di mercato dell'Euribor a 6 mesi in essere alla Data di Valutazione del 31 dicembre, per un totale negativo per 3.225.606 euro. Tale valore negativo, da un punto di vista economico, sottintende il valore attuale netto dei flussi che deriveranno, a carico di TA, nel periodo di residua durata degli strumenti finanziari in esame.

Tra le passività correnti (-63,3 milioni di euro) si segnala in particolare il decremento delle passività finanziarie a breve (-57,3 milioni di euro) per effetto del rimborso dei finanziamenti precedentemente in essere, dei debiti commerciali (-4,6 milioni di euro) e delle passività fiscali (-1,4 milioni di euro).

CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 31 dicembre dei due esercizi a confronto, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	CONSOLIDATO 31.12.2024	CONSOLIDATO 31.12.2023	Var. Ass. 2024/2023
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	244.104	242.144	1.960
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(32.376)	(31.931)	(445)
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	(25.940)	(24.089)	(1.851)
CAPITALE INVESTITO	185.788	186.123	(335)
PATRIMONIO NETTO	113.825	106.500	7.325
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	71.963	79.623	(7.660)

Le attività immobilizzate registrano un incremento di circa 2 milioni di euro sostanzialmente riconducibile alla variazione positiva delle attività immateriali conseguenza di investimenti d'esercizio pari a 18,2 milioni di euro compensati dai relativi ammortamenti (9,8 milioni di euro) e dalla riduzione delle partecipazioni in altre imprese (-3,2 milioni di euro) e delle attività fiscali differite (-2,3 milioni di euro).

Il capitale circolante netto, negativo per 32,4 milioni di euro al 31 dicembre 2024, si incrementa di 445 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto principale del contemporaneo calo dei crediti correnti (-4,6 milioni di euro), delle rimanenze (-1,3 milioni di euro) e del fondo di ripristino (-796 migliaia di euro) parzialmente attenuato dall'incremento dei debiti verso fornitori (+4,7 milioni di euro) e dei debiti tributari (+574 migliaia di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine sono incrementate principalmente per il fondo di ripristino e sostituzione (+1,8 milioni di euro) e del fondo trattamento di fine rapporto (+224 migliaia di euro) parzialmente compensato dal calo del fondo rischi ed oneri (-531 migliaia di euro).

Conseguenza di quanto detto sopra, il Capitale Investito Netto del Gruppo TA al 31 dicembre 2024 registra un calo di 335 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (quando era pari a 186,1 milioni di euro), con un saldo di **185,8 milioni di euro**.

9.3 Analisi dei flussi finanziari

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

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2024		
<i>migliaia di euro</i>	2024	2023
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	17.019	13.079
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	9.756	9.892
- Svalutazioni di asset	0	861
- Utile / perdita da partecipazioni	(10)	(13)
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.379)	563
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	195	(273)
- Variazione netta del fondo di ripristino	1.647	2.077
- Altre variazioni non monetarie	(264)	(2.548)
- Oneri finanziari diritti d'uso	125	118
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	5.341	6.676
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	3.086	2.414
- Imposte correnti	5.150	3.877
- (Incremento)/decremento nelle attività derivanti da contratto	1.303	578
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	3.565	(4.841)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	1.524	(2.421)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(8.923)	2.297
- Incremento/(decremento) in altri debiti	6	1.839
Flusso di cassa delle attività operative	38.143	34.175
- Oneri finanziari pagati	(6.435)	(6.029)
- Imposte sul reddito pagate	(6.627)	(1.762)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	25.081	26.384
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(1.596)	(852)

- Disinvestimenti in attività materiali	1	8
- Investimenti in attività immateriali	(11.936)	(12.987)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(419)	(99)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	3.344	0
- Dividendi incassati	0	13
- Altri movimenti	3.851	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(6.755)	(13.917)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.300)	(7.300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	127.635	53.500
- Rimborso finanziamenti a breve/lungo termine	(141.776)	(87.556)
- Rimborso Passività finanziarie per diritti d'uso	(780)	(740)
- Altri movimenti	301	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(21.920)	(42.096)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(3.594)	(29.629)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	26.143	55.772
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	22.548	26.143

Al 31 dicembre 2024 le disponibilità liquide risultano pari a 22,5 milioni di euro e registrano un calo di 3,6 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 dicembre 2023 quando era pari a 26,1 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2024, si evidenziano in particolare:

- flussi di cassa per investimenti per circa 13,5 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- il flusso di cassa netto generato dalle attività operative per circa 25 milioni di euro;
- la vendita della partecipazione azionaria di Firenze Parcheggi per 3,2 milioni di euro;
- il rimborso dell'acconto e degli interessi riconosciuti a seguito della sentenza positiva del contenzioso legale con NIT per circa 3,9 milioni di euro (rilevato all'interno dei flussi di cassa per attività di investimento alla voce "altri movimenti minori");
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per (10,9) milioni di euro;
- la distribuzione di riserve e dividendi per (7,3) milioni di euro.

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta di seguito l'Indebitamento Finanziario netto Consolidato ("Posizione Finanziaria Netta Consolidata") al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, in

ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 (aggregata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati nel 2023).

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2024	31.12.2023	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	22.548	26.143	(3.594)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	249	393	144
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	22.797	26.535	(3.738)
E. Debito finanziario corrente	-	34.318	(34.318)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.127	24.586	23.459
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.127	58.904	57.777
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(21.670)	32.369	(54.039)
I. Debito finanziario non corrente	90.516	43.525	46.992
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	3.116	3.730	(613)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	93.633	47.254	46.378
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	71.963	79.623	(7.660)

Al 31 dicembre 2024, il gruppo non ha debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) a cui si aggiunge la voce “Parte corrente del debito finanziario non corrente” che include le passività finanziarie per diritti d’uso (636 migliaia di euro) e del debito relativo all’acquisto della partecipazione in TAC (491 milione di euro).

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 93,6 milioni di euro principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere (87,3 milioni di euro) e la quota a lunga del derivato su mutui pari a 3,2 milioni di euro.

La voce “Altri debiti non correnti” include la quota non corrente delle passività finanziarie per i diritti d’uso pari a 3,1 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2024 la liquidità del Gruppo è pari a circa 22,8 milioni di euro.

L’Indebitamento Finanziario Netto Consolidato, pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2024, risulta pari a circa **72 milioni di euro**, in calo di circa 7,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 quando era pari a 79,6 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 31 dicembre 2024 il nuovo **rapporto “Debt/Equity”** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,63** (0,75 al 31 dicembre 2023).

9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio consolidato. Si ricorda al lettore che gli indici del 2024 sono stati ricalcolati sulla base delle grandezze di conto economico riesposte in applicazione dell’IFRS 5 (“Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate”).

Gli indici di redditività	31.12.2024 Consolidato	31.12.2023 Consolidato
ROE Risultato netto / Patrimonio netto	14,95%	12,28%
ROE lordo Utile ante imposte / Patrimonio netto	22,19%	18,19%
ROI Risultato operativo / Capitale Investito Netto (1)	16,53%	14,05%
ROS Risultato operativo / Ricavi	23,95%	21,22%
RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI Oneri finanziari/Ricavi	5,48%	5,85%
RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI EBITDA/Oneri finanziari	6,6	5,8
Gli indici patrimoniali	31.12.2024 Consolidato	31.12.2023 Consolidato
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA' Attività correnti / Passività correnti	0,83	0,49
QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,63	0,75
RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA Indebitamento (PFN) / EBITDA	1,56	1,91
QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA Patrimonio netto / Attività non correnti	0,47	0,44

(1) Capitale Investito Netto = Att. non correnti + CCN (Cap. Circ. Netto) - Pass. a medio/lungo (non finanziarie)

CCN = Attività correnti - Cassa e mezzi equivalenti - Passività correnti + Scoperti bancari e fin.ti a breve

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine del 2024 ammontano a **circa 17,8 milioni di euro**, di cui 15,4 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 2,4 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali.

Di seguito i principali investimenti del Gruppo nel corso dell'esercizio 2024.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 31.12.24					17.790
A) Immobilizzazioni Immateriali				15.367	
- software			261		
Sviluppo ed integrazioni su ERP SAP	PSA/FLR	61			

Nuovo sistema accettazione/imbarco (RESA CUPPS)	PSA/FLR	58	
Upgrade sistema Desktop Central	PSA/FLR	48	
Piattaforma- cloud Maggioli	PSA/FLR	38	
Altri Minori	PSA/FLR	56	
- diritti di concessione			1.968
Lavori Riconfigurazione Piazzali 100-200-300	FLR	822	
Potenz. Centrale Frigorif. - CF1-Terminal e collegam.	PSA	598	
Real. Nuovo Sistema Antintrusione Pista	FLR	412	
TVCC- sistema unico gestione IP	PSA/FLR	64	
Nuovo Linea Fibra Ottica lato est-ovest	PSA	62	
Riclassifica a Valore di Subentro	PSA/FLR	(419)	
Altri Minori	PSA/FLR	428	
- immob. in corso			12.832
Progetto nuovo Terminal	FLR	5.767	
Ampliamento TERMINAL	PSA	2.244	
Adeg F3-CTR fumi/calore-diffusione sonora emerg	FLR	1.468	
Adeg Piazzali per ampliamento terminal	PSA	261	
Prog. e Lavori riconfigurazione Piazzali	FLR	298	
PUA 23-24 Inter.adeg.infrastruttura- ARRIVI	FLR	267	
Infrast. di ricarica per autonoleggio	PSA	103	
PUA23-24-implementazione sistema EES Fase1	FLR	140	
Aggiornamento MASTERPLAN e relativi studi	FLR	969	
Attiv.Sudio Amb.Integ.SCOPING MPL2035	FLR	282	
Altri Minori	PSA/FLR	1.033	
- Altre Immobilizzazioni in corso			99
riqualifica palazzina cassa parcheggi Peretola	FLR	99	
- software in corso			207
Upgrade sistemi SAP - cloud HANA	PSA/FLR	99	
Piattaforma Software x monitoraggio LOG	PSA/FLR	45	
Altri Minori	PSA/FLR	62	
B) Immobilizzazioni Materiali			2.423
- impianti e macchinari			1772
Attrez. x Rimozione Aeromobili immobilizzati	PSA/FLR	450	
Spazzatrice AEBI -schmidt AS990 con access	FLR	340	
Mezzi Ambulift	PSA/FLR	343	
GPU-ground power unit semovente	FLR	68	
Moduli x salette meeting II piano	FLR	93	
Rinnovo mezzi rampa	PSA/FLR	198	
Nuovi container airside per locaz. Subconc.	FLR	36	
Altri Minori	PSA/FLR	244	
- immob. in corso			330
Aggiornamento infrastruttura ORACLE	PSA/FLR	231	
Riquaifica Illuminazione parcheggio P4	PSA	100	
- altri beni			254
Macchine Elettroniche (HW)	PSA/FLR	98	
Arredi	PSA/FLR	82	
Mezzi	PSA/FLR	74	

-terreni e fabbricati			67
Adeguamento aree parcheggio bisarche	PSA	46	
Altri Minori	PSA/FLR	21	

Ai fini di una completa informativa sugli investimenti, si segnala che in accordo con quanto disposto dall'IFRIC 12, i 2.387 migliaia di euro di investimenti in Diritti di Concessione hanno dato origine al riconoscimento di 419 migliaia di euro di attività finanziarie (Valore di Subentro) e 1.968 migliaia di euro di attività immateriali (diritti di concessione).

11. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

L'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA nel 2024 è pari a 371,15 (Full Time Equivalent o FTE), registrando un incremento in termini assoluti di 9,37 FTE (+2,6%) rispetto al 2023.

La variazione incrementale è collegata sia alla crescita del traffico gestito nei due aeroporti e sia all'acquisizione di collaboratori specializzati in nuove funzioni aziendali o che hanno implementato nuovi progetti ed aree di responsabilità.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 335,05 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 6,24 FTE (+1,9%), rispetto al 2023.

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, si è attestato a 13,62 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 1,29 FTE (+10,4%), in aggiunta si è avvalsa nel 2024 di personale somministrato.

La controllata TAE attesta il suo organico totale a 8,76 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 0,62 FTE (-6,6%). Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA, oltre che di fornitori esterni specializzati.

L'organico medio dei dipendenti di TAC è pari a 13,72 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 2,47 FTE (+22,0%), rispetto al 2023. Nel 2024 sono state avviate le lavorazioni di costruzione ed ampliamento della nuova infrastruttura dell'aeroporto di Pisa.

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

tabella FTE dipendenti medi	FY 2024	FY 2023	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	335,05	328,82	6,24	1,9%
Jet Fuel	13,62	12,33	1,29	10,4%
TAE	8,76	9,38	-0,62	-6,6%
TAC	13,72	11,25	2,47	22,0%
Gruppo	371,15	361,78	9,37	2,6%

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

Il “Costo del personale” del Gruppo nel 2024 è pari a 25,63 milioni di euro, in incremento di 714 migliaia di euro rispetto al dato del 2023 (+2,9%). Una maggior presenza del personale (+9.37 FTE pari al +2,6%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato, un maggior utilizzo delle voci variabili retributive e l'assunzione di nuovi dipendenti e dirigenti specializzati, hanno determinato il suddetto incremento del costo del lavoro.

Formazione e Addestramento Tecnico

Il Gruppo ha erogato un totale di 13.632 ore, di cui il 30% fruite da personale femminile e il 70% da personale maschile, contro le 10.526 ore erogate nel 2024.

Per maggiori dettagli sulla formazione e sui progetti di Gestione Risorse Umane, si rimanda alla rendicontazione consolidata di sostenibilità allegata al Bilancio.

12. SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2024 il Servizio Prevenzione e Protezione (SPP) di TA ha continuato a mantenere il costante presidio sugli aspetti più rilevanti in materia di Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro su entrambi gli scali di Pisa e Firenze e per le società TA S.p.A. e TAE s.r.l..

Per TA e TAE sono pertanto presenti le seguenti figure:

- Datore di Lavoro;
- Dirigenti delegati per la sicurezza (solo in TA);
- RSPP;
- Servizio Prevenzione e Protezione;
- Medico Competente;
- Addetti per la gestione delle emergenze e primo soccorso;
- RLS.

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

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

Su ogni sito sono presenti RLS che vengono di volta in volta consultati e coinvolti dal SPP e che partecipano attivamente a sopralluoghi, alla segnalazione di eventi o aspetti da monitorare, alla valutazione dei rischi, alle misure di prevenzione connesse e alle riunioni periodiche (ex art. 35 D. Lgs. 81/08), alle verifiche per l'ottenimento delle certificazioni del SGSSL.

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

L'*Health and Safety Board* di TA - che è un organo collegiale datoriale, per il monitoraggio del vertice aziendale sugli aspetti di prevenzione, salute e sicurezza – si è riunito a giugno 2024.

Al Board partecipano RSPP/ASPP, AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati, Direzione Risorse Umane, Qualità e, ove necessario, e in base agli argomenti da trattare, possono partecipare altri soggetti/funzioni (RSPP di altre società o handler, Medico Competente, RLS ecc). Tale momento di riunione e scambio oltre che essere una importante sede di informazione e decisionale, favorisce il coordinamento tra AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati e funzioni di riferimento del SGSSL e della certificazione ISO 45001.

Anche nel 2024 il RSPP di Toscana Aeroporti Spa si conferma Coordinatore del Gruppo Nazionale “Salute e Sicurezza” Assaeroporti, ruolo che consente alla Società di essere presente al massimo livello di interlocuzione nel settore della sicurezza negli aeroporti nazionali ed incrementare le attività di scambio e di benchmarking sulle buone prassi del settore.

Sono stati organizzati e condotti dei Workshop cosiddetti “itineranti” perché organizzati ogni volta su un diverso scalo aeroportuale ospitante. I workshop sono stati un momento di confronto, approfondimento e condivisione di buone prassi.

Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018 e miglioramento livelli di compliance

Nel mese di novembre 2024 TA è stata impegnata in tre giornate di audit, da parte dell’Ente certificatore DNV, al fine di confermare la Certificazione secondo lo standard UNI ISO 45001:2018. L’audit si è concluso con esito positivo e dallo stesso non sono emerse non conformità.

Il SPP viene coinvolto e partecipa, come il Medico Competente e i RLS, anche alle verifiche ispettive, per le parti di competenza, inerenti la Certificazione SA8000 e UNI ISO 14001.

Per migliorare i livelli di compliance, conformità legislativa e di tenuta del registro normativo il SPP ha valutato, insieme alle funzioni Qualità, Ambiente e Manutenzione, l’implementazione di una web app denominata “Enviapp”. Nel corso del 2024 le funzioni SPP, Manutenzione e Ambiente hanno alimentato il registro normativo previsto dalla web app e una serie di item necessari, in modo da avere uno scadenziario puntuale per adeguarsi agli aggiornamenti normativi e monitorare la periodicità di aggiornamento.

Valutazione dei rischi e dispositivi di protezione

Nel corso del 2023 e 2024, il SPP è stato impegnato nell’aggiornamento della valutazione dei rischi e nella stesura dell’ultima versione del **Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)** di Toscana Aeroporti, che prevede una profilazione dei rischi relativi a nuove mansioni, l’aggiornamento delle valutazioni di rischio incendio, fulminazione e campi elettromagnetici, oltre ai campionamenti di rumore, vibrazioni e qualità dell’aria, per la valutazione del rischio fisico e chimico.

In merito alla gestione dei rischi interferenziali, oltre alla consueta attività di redazione di DUVRI specifici per i contratti di appalto o di verbali di coordinamento per altri soggetti operanti in aeroporto, il SPP è stato coinvolto nella gestione di aspetti di coordinamento sui rischi interferenziali anche verso gli Handlers o sub concessionari a supporto delle attività del Gestore aeroportuale.

In vista delle numerose cantierizzazioni di aree interne al sedime aeroportuale e ai progetti di ampliamento infrastrutturale su entrambi gli scali sono state tenute da SPP riunioni di coordinamento in materia, riunioni tecniche sulla gestione cantieri (commissionati da TA, TAE o Terzi) e sul monitoraggio dei rischi interferenziali. In tal senso, il SPP si è confermato uno dei principali punti di riferimento aziendale e verso i terzi per la gestione dei “Permessi di Lavoro”. Inoltre lo stesso Servizio è stato spesso coinvolto negli incontri promossi dalla Committenza volti all’analisi dei rischi dalla fase progettuale dell’opera alla fase di realizzazione e ultimazione lavori. Si intende procedere nel prossimo anno in questa direzione, ufficializzando una prassi condivisa da tutti i responsabili/referenti/progettisti/figure tecniche coinvolti nei lavori che determini il coinvolgimento degli specialisti interni a TA in materia Health and Safety per valutare congiuntamente alle figure previste dalla gestione cantieri (DDL;CSE; RUP ecc.) gli impatti dei cantieri sulla restante operatività e le attività svolte dai lavoratori, sulla gestione delle emergenze, sul mantenimento dei requisiti degli ambienti di lavoro.

Inoltre SPP ha facilitato con riunioni e verbali di coordinamento le attività dei Terzi presenti sugli scali (in particolare Polaria e società di Handling) nella gestione dei rischi derivanti dall’ambiente di lavoro (comunque assegnato dal Gestore) e nella comunicazione con i lavoratori e le rappresentanze sindacali di ciascuna realtà. Nel 2024, di comune accordo con la funzione Acquisti è stato revisionato e messo in atto il processo di gestione e approvvigionamento dei DPI (PR27): identificati i soggetti che devono operare su SAP, chiarite le rispettive competenze in materia di identificazione dei requisiti dei DPI da acquistare, la scelta sul mercato e la definizione dei costi. Al fine di rendere omogenei gli scali, anche a Firenze la consegna dei DPI avviene a cura del SPP.

In materia di dispositivi, vengono adottate misure di protezione collettive o individuali (DPI) in linea con gli esiti delle valutazioni.

Nel corso del 2024, d’accordo con i Responsabili Operations e il Direttore Operativo, si è concluso l’iter di unificazione del colore dei DPI HV di TA, individuando il colore arancione come identificativo del personale

appartenente al Gestore aeroportuale. Pertanto oltre ai gilet HV, sono stati adottati giacconi HV di colore arancione con logo TA per entrambi i siti aeroportuali, la cui consegna ai settori operativi cui spettano è attualmente in fase di completamento.

Prove di emergenza ed evacuazione

Nel corso del 2024, su entrambi gli scali, sono state effettuate da TA le prove annuali di gestione dell'emergenza ed evacuazione, in conformità al D.M. 2 settembre 2021.

Il 13 Giugno 2024 è stata svolta a Firenze una simulazione di emergenza con allarme incendio e evacuazione presso il blocco «corpo A» del Terminal Imbarchi, piano terra, I piano ed uffici amministrativi collegati. ADM e gli AGE di TA hanno gestito bene l'evacuazione di passeggeri e lavoratori, con il supporto del personale in turno di Polaria e delle società di handling presenti, pertanto la prova ha dato esito positivo in base agli obiettivi da raggiungere.

Il 05 febbraio 2024 è stata svolta a Pisa la prova con allarme incendio e evacuazione presso Edificio A check-in B con esiti coerenti con gli obiettivi e spunti di miglioramento in relazione ai flussi di comunicazione durante le situazioni di emergenza.

Per quanto riguarda lo scalo di Pisa, nel corso del 2024 è stato attuato anche un piano di simulazioni parziali che prevede prove di emergenza ed evacuazione con cadenza quasi mensile. Tale piano è stato definito in accordo con PH Terminal, sempre seguendo il principio del minore impatto sull'operatività e deriva dagli esiti delle prove annuali che avevano evidenziato la necessità di maggiore familiarizzazione con certe aree da parte del personale coinvolto, oltre alla necessità di esercitare con maggiore frequenza il ruolo del Coordinatore dell'Emergenza ADM.

Sono state effettuate le seguenti prove parziali:

- Fuga di gas Edificio A (11 marzo);
- Principio di incendio uffici ENAC (9 aprile);
- Principio di Incendio Cargo Village (22 aprile);
- Principio incendio uffici-Direzione (20 maggio);

Le prove che hanno simulato un principio di incendio nel Terminal arrivi hanno evidenziato delle buone performance da parte dei soggetti coinvolti nella catena di allertamento, nel coordinamento e gestione sul campo dell'emergenza.

Inoltre SPP ha avviato la verifica dell'efficacia della gestione dell'emergenza anche per gli altri scenari previsti dal PEI. Infatti a fine anno a Pisa è stata effettuata una prova per testare lo scenario "allagamento" presso la circolina accodamento controlli security.

Tale piano di simulazioni di prove parziali verrà attuato anche sullo scalo di Firenze appena terminati i lavori di adeguamento dell'impianto incendio.

Nel corso del 2024, per azione di SPP e promozione verso il settore Operations, sono state introdotte, sia sullo scalo di Pisa che sullo scalo di Firenze, materassi di evacuazione S-Cape Plus in aggiunta ai presidi già presenti (evac-chair) per agevolare le operazioni di salvataggio in caso di emergenza.

Infortuni

Il Servizio Prevenzione e Protezione, nel corso del 2024, ha gestito e tracciato 123 eventi*, tra i quali 3 *near miss*, nessun infortunio sul lavoro ma 3 in itinere. A seguito di tali eventi sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini e incontri con i lavoratori coinvolti. Per maggiori dettagli si rinvia alla rendicontazione consolidata di sostenibilità 2024.

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

Il quadro normativo italiano in materia di sicurezza informatica e privacy si basa su una solida legislazione nazionale e su regolamenti europei che mirano a tutelare i diritti dei cittadini, garantire la sicurezza delle reti

e dei dati, e promuovere l'adozione di misure di sicurezza adeguate da parte delle imprese e delle amministrazioni pubbliche.

Toscana Aeroporti effettua un monitoraggio continuo della corrispondenza delle proprie procedure e strutture alle norme di riferimento di seguito elencate.

- **Legge n. 90/2024 e Decreto NIS 2:** Entrati in vigore nel 2024, questi testi normativi sono fondamentali per migliorare la resilienza delle pubbliche amministrazioni e delle aziende contro le minacce informatiche. La Legge n. 90/2024 stabilisce un sistema integrato di misure per garantire un elevato livello di protezione per reti, sistemi informativi e dati critici. Gli obblighi derivano dalla necessità di allineare l'Italia alle direttive europee e di affrontare le vulnerabilità esistenti nelle organizzazioni.
- **Obblighi di registrazione:** Le aziende devono registrarsi su una piattaforma digitale dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN) entro il 28 febbraio 2025. Questa registrazione è cruciale per identificare i soggetti essenziali e importanti ai fini della sicurezza informatica. Toscana Aeroporti ha ottemperato all'obbligo di registrazione in data 8 gennaio 2025 tramite il delegato NIS Ing. Stefano Caioli
- **Notifica degli incidenti:** Le nuove normative impongono l'obbligo di notificare gli incidenti informatici entro 24 ore dalla scoperta, seguita da una comunicazione completa entro 72 ore. Questo processo è essenziale per garantire una risposta rapida e coordinata agli eventi che potrebbero compromettere la sicurezza.

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

Nel dettaglio la normativa italiana sulla privacy è regolata da:

- **GDPR (General Data Protection Regulation):** È il regolamento europeo che disciplina la protezione dei dati personali e che ha avuto un impatto fondamentale sul quadro normativo italiano. Il GDPR stabilisce diritti per gli individui (come il diritto all'oblio e il diritto di accesso ai dati) e impone obblighi alle organizzazioni (come la designazione di un Data Protection Officer, l'adozione di misure di sicurezza adeguate e la notifica di violazioni dei dati).
- **Codice in materia di protezione dei dati personali (D.Lgs. 196/2003):** È la legge italiana che ha implementato la normativa europea sulla protezione dei dati, regolando la raccolta, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali, e che è stata aggiornata con il D.Lgs. 101/2018 per adeguarsi al GDPR.
- **Autorità Garante per la protezione dei dati personali:** L'Autorità Garante per la protezione dei dati personali (o Garante della Privacy) è l'organo indipendente che supervisiona l'applicazione delle normative sulla protezione dei dati personali e garantisce che i diritti dei cittadini siano rispettati.
- **Legge sulla Privacy (Legge 675/1996, sostituita dal D.Lgs. 196/2003):** Anche se ampiamente superata dal GDPR, alcune disposizioni della legge 675/1996 sono ancora rilevanti, specialmente per quanto riguarda il trattamento di dati sensibili e le modalità di consenso al trattamento dei dati.

In sintesi, sicurezza informatica e privacy sono interconnesse; Toscana Aeroporti effettua revisioni periodiche delle misure di sicurezza, in modo che risultino adeguate a proteggere i dati personali, in osservanza di GDPR e Direttiva NIS.

Toscana Aeroporti sta inoltre promuovendo una cultura della sicurezza proattiva e una gestione responsabile dei dati personali.

14. RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'anno, il gruppo Toscana Aeroporti ha continuato a rispondere alle crescenti esigenze aziendali e normative, consolidando quanto avviato negli ultimi anni e con un'attenzione particolare alle tematiche di sviluppo di nuove soluzioni.

In tal senso nel corso del 2024 sono stati costituiti una serie di tavoli di lavoro con l'obiettivo di arrivare alla definizione di un Piano Integrato di proposte progettuali che rafforzino la posizione dell'azienda in 5 differenti aree: customer experience, people and innovation, operational excellence, green infrastructure, community.

Gli investimenti tecnologici e il continuo miglioramento dei processi aziendali, avviati nei periodi precedenti, hanno permesso di consolidare e integrare i sistemi informativi in un quadro di crescente efficienza. Questi interventi hanno garantito non solo una risposta tempestiva alle esigenze aziendali, ma anche una difesa adeguata contro le minacce emergenti, rilevate dai fornitori delle infrastrutture di Toscana Aeroporti e monitorate tramite l'infrastruttura SoC dedicata. L'esperienza accumulata e gli interventi di scalabilità precedenti hanno permesso di continuare a innovare e a potenziare le soluzioni tecnologiche, sempre nell'ottica di un miglioramento continuo e della massima sicurezza.

In quest'ottica, nel corso del 2024, Toscana Aeroporti ha:

- Progettato e realizzato una nuova soluzione di intranet aziendale che permetta una miglior condivisione delle informazioni e una maggior semplicità nell'accesso ai servizi aziendali da parte del personale
- Predisposto il rinnovo ed il potenziamento dei servizi di cybersecurity connessi alla soluzione SOC (Security Operation Centre) attiva H24, mirata ad identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche attive e potenziali presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi.
- Realizzato il progetto SAP per la manutenzione dei sistemi dell'officina mezzi dei due scali tramite l'implementazione del modulo SAP PM
- Effettuato l'ampliamento del perimetro di utilizzo dell'autenticazione multi fattore, innalzando ulteriormente il livello di sicurezza per gli accessi VPN dei fornitori
- Avviato la valutazione della supply chain security tramite questionari di verifica del grado di sicurezza delle informazioni/sicurezza ICT/cybersecurity
- Conclusa l'acquisizione di un sistema SIEM per la raccolta, correlazione e gestione degli eventi (log) generati dai dispositivi di rete e di protezione, dai server aziendali e dalle segnalazioni degli applicativi, al fine di monitorare in tempo reale la rete aziendale, identificare e predisporre risposte immediate ad eventuali incidenti
- Acquisita una soluzione per la gestione integrata delle PEC aziendali, anche in ottica di conformità ai prossimi standard europei (c.d. PEC Europea)
- Avviato il progetto di rinnovo dei siti web aziendali
- Acquisita la nuova soluzione FIDS New Gen per la gestione dell'informativa al pubblico in ottica di miglioramento della soluzione precedente e di uniformazione dell'immagine aziendale
- Avviato il processo di riprotezione su piattaforma Microsoft di alcuni applicativi aziendali presenti in area Operations
- Effettuati studi di fattibilità per l'utilizzo della biometria in alcuni processi aziendali
- Rinnovata l'infrastruttura di elaborazione DBMS con passaggio alla soluzione Oracle Database Appliance (ODA)
- Completato il rinnovo dell'infrastruttura CUTE per accettazione/imbarco con passaggio alla soluzione RESA CUPPS
- Avviato il progetto per l'ulteriore miglioramento della copertura wifi dei due scali.

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 31 dicembre 2024 verso le società controllanti, collegate e correlate, sono relativi a cessioni di beni o prestazioni di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo. Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6664293, sono presentate nelle note illustrative al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024.

Alla data del 31 dicembre 2024 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate e sottoposte a controllo congiunto**:

- Toscana Aeroporti Handling S.r.l.

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

La Società, in passato controllata da TA al 100%, in data 30 dicembre 2023 ha modificato assetto proprietario essendo stato ceduto il pacchetto di maggioranza delle azioni (80%). L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, TA avrà titolo di ricevere un prezzo ulteriore a titolo di *earn-out*.

Alla data del 31 dicembre 2024 TAH ha in essere, in continuità con i precedenti esercizi, subconcessioni di aree per un valore di 231 migliaia di euro, utenze per 109 migliaia di euro, parcheggi per 96 migliaia di euro, servizi di scalo per 293 migliaia di euro ed altri minori per 43 migliaia di euro.

TAH ha fornito a TA nell'esercizio 2024 servizi di handling per 1.807 migliaia di euro e noleggio di macchinari ed attrezzature per 118 migliaia di euro.

- Alatoscana S.p.A.

Alatoscana S.p.A. è la società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba. La partecipazione detenuta da TA è pari al 13,27% (invariata rispetto al 31 dicembre 2023); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 31 dicembre 2024 sono in essere service con TA per attività di staff per 40 migliaia di euro e con TAE per attività di progettazione per 16,5 migliaia di euro.

- AC. Quasarda S.c.a.r.l.

AC. Quasarda S.c.a.r.l. è una società consortile costituita nel 2023 da Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. e Cemes S.r.l. per la gestione di una commessa di appalto con l'ANAS relativa a progettazione e costruzione del "new jersey" sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna. La quota di proprietà di TAC è del 72,42% ed è stata costituita dai due soci quale veicolo per l'esecuzione di specifici appalti.

Stante le previsioni dello statuto, TAC e Cemes risultano avere il controllo congiunto della stessa.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo TA ha rilevato fra i Costi per servizi 1.108 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 3 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 31 dicembre 2024:

- Corporacion America Italia S.p.A.

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

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

(i.e. ROL) prodotto nello stesso periodo d'imposta da altri soggetti partecipanti al consolidato, possa essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo.

Al 31 dicembre 2024 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 848 migliaia di euro, compensato con i crediti verso la medesima relativi alle remunerazioni per il ROL ceduto negli anni passati. Per effetto del consolidato fiscale Corporacion America Italia S.p.A. riconosce a TA un provento pari a 100 migliaia di euro che viene registrato come minore imposta corrente.

- ACI Engineering Uruguay S.A.

La società in questione è correlata a TA in quanto appartiene al Gruppo Corporacion America e si occupa di progettazione di infrastrutture aeroportuali.

Al 31 dicembre 2024 sono stati consuntivati fra i Costi per servizi 183 migliaia di euro per i servizi di progettazione relativi al nuovo Terminal di Firenze.

- Cedicor S.A.

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

Al 31 dicembre 2024 TA ha in essere un accordo di acquisto del suddetto software gestionale con la società correlata del valore di 400 migliaia di euro di cui ne sono stati consuntivati 164 migliaia di euro fra le Attività Immateriali (64 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

- Pitti Immagine Srl

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

Al 31 dicembre 2024 TA ha consuntivato circa 13 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'acquisto di uno spazio espositivo presso lo scalo fiorentino.

- Sol Spa

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

Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato circa 6 migliaia di euro nei costi per servizi per il noleggio di bombole di ossigeno legate al servizio di pronto soccorso aeroportuale.

- Unione Industriale Pisa

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

Al 31 dicembre 2024 TA ha consuntivato 80 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annua.

- Industria Servizi Srl

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

Al 31 dicembre 2024 TA ha consuntivato circa 74 migliaia di euro nei costi per servizi per il servizio annuale di tenuta buste paghe.

- Talento all'opera Onlus

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

Al 31 dicembre 2024 TA ha consuntivato 10 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annua.

- Industria Servizi Formazione Srl

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

Al 31 dicembre 2024 TA ha consuntivato circa 7 migliaia di euro nei costi per servizi per l'acquisto di corsi di formazione del personale.

Si precisa, infine, che nel 2024 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate e che le operazioni con parti correlate sono a normali condizioni di mercato.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.A. non possiede né ha acquistato o alienato nel corso del 2024 azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Partecipazioni dei componenti degli organi di amministrazione e di controllo

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

- il sindaco Roberto Giacinti con 11.384 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

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

16.1 Toscana Aeroporti S.p.A.

Toscana Aeroporti S.p.A. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo di passeggeri e merci sia le infrastrutture aeroportuali ricevute in concessione da Enac ed in coerenza e rispetto dei Piani di Sviluppo Aeroportuali dei due scali toscani.

Complessivamente nel 2024 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **9,1 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2023 una crescita del +10,7% nella componente passeggeri, del +7,1% nel tonnellaggio, del +5,5% nei movimenti e del +0,8% nel traffico merci e posta.

I valori economici del 2024 rilevano ricavi per 122,2 milioni di euro, in incremento di 7,4 milioni di euro (+6,4%) rispetto al 2023 principalmente riconducibili ai maggiori passeggeri transitati dai due scali toscani (+10,7%).

Dal lato costi, pari a circa 81,7 milioni di euro nel 2024, sono in incremento del +3,5% rispetto ai 79 milioni del 2023 dove la componente più importante è rappresentata dai costi per servizi (48,4 milioni di euro), costi del personale (22,9 milioni di euro) e canoni aeroportuali (7,7 milioni di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2024 è positivo per 41 milioni di euro, in incremento di 4,6 milioni di euro rispetto al 2023, ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 15,5 milioni di euro in incremento di oltre 5 milioni di euro rispetto all'utile 2023 pari a 10,5 milioni di euro.

Toscana Aeroporti ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2024 negativa per 72,6 milioni di euro (83,5 milioni di euro al 31 dicembre 2023) ed un rapporto Debt/Equity pari a 0,68 (0,83 al 31 dicembre 2023).

16.2 Parcheggio Peretola S.r.l.

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

I valori economici dell'esercizio 2024 rilevano un valore della produzione pari a 2.831 migliaia di euro (2.306 migliaia di euro nel 2023), in incremento di 525 migliaia di euro rispetto al 2023 (+23%) principalmente riconducibili al maggior numero di passeggeri transitati nel 2024 dall'Aeroporto di Firenze (+14,3% in termini di passeggeri) e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 269 migliaia di euro (273 migliaia di euro nel 2023). In particolare, servizi esterni per la gestione dei parcheggi (116 migliaia di euro), prestazioni professionali per 38 migliaia di euro (fra cui service amministrativo della capogruppo per 27 migliaia di euro); imposte locali (56 migliaia di euro), assicurazioni per 34 migliaia di euro ed utenze per 10 migliaia di euro.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2024 è pari a 2.562 migliaia di euro, in incremento di 529 migliaia di euro rispetto al 2023 (+26%) ed un Utile netto pari a 1.809 migliaia di euro (1.432 migliaia di euro nel 2023).

Al 31 dicembre 2024 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 2.010 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 4.062 migliaia di euro.

16.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

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

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

- distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 31 dicembre 2024 sono pari a 9);
- personale interno (al 31 dicembre 2024 è pari a 9 dipendenti);
- società di servizi esterne specializzate.

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

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

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

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

Al 31 dicembre 2024 la società ha 9 dipendenti diretti (9 al 31 dicembre 2023) e, in continuazione con l'anno 2024, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di servicing siglato tra le parti.

I ricavi del 2024, pari a 8.776 migliaia di euro (9.194 migliaia di euro nel 2023), rappresentano la competenza dell'esercizio dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del 2024 sono pari a 6.238 migliaia di euro (6.906 migliaia di euro nel 2023), fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 664 migliaia di euro, prestazioni professionali (164 migliaia di euro), servizi di manutenzione IT (45 migliaia di euro), i costi esterni per studi e progettazioni pari a 4.638 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 542 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 2.537 migliaia di euro (2.288 migliaia di euro nel 2023) ed il risultato netto di periodo è pari ad un utile di 1.774 migliaia di euro (1.593 migliaia di euro nel 2023).

Al 31 dicembre 2024 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 178 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 2.416 migliaia di euro.

16.4 Jet Fuel Co. S.r.l.

Jet Fuel Co. s.r.l. è la società che gestisce il deposito carburante centralizzato presso lo scalo aeroportuale di Pisa. TA detiene una partecipazione pari al 51% nel capitale sociale di Jet Fuel Co. S.r.l. e quindi diritti amministrativi in pari misura. I diritti patrimoniali, tra cui il diritto agli utili, sono invece detenuti in parti uguali con gli altri soci Refuelling S.r.l. ed Air BP Italia S.p.a. Pertanto, Jet Fuel Co. S.r.l. viene controllata e consolidata integralmente da TA, considerando però come quota di patrimonio e di risultato di pertinenza del Gruppo il 33%.

Nel corso del 2024 sono transitati nel deposito 109.440 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +7% rispetto ai 102.416 metri cubi del 2023. La società ha effettuato servizi di into-plane per 109.440 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +7% rispetto ai 102.416 metri cubi del 2023.

Al 31 dicembre 2024, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo del 2024 di 624 migliaia di euro (584 migliaia di euro nel 2023), service staff per 20 migliaia di euro, locali ed utenze per 27 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2024 la società ha 14 dipendenti diretti (13 al 31 dicembre 2023) e, in continuazione con l'anno 2024, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di servicing siglato tra le parti. I ricavi principali del 2024 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 1.552 migliaia di euro (1.452 migliaia di euro nel 2023) il servizio di stoccaggio carburante e per 1.396 migliaia di euro il servizio di into-plane (1.245 migliaia di euro nel 2023).

I costi totali del 2024 sono pari a 2.303 migliaia di euro (2.135 migliaia di euro nel 2023). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (1.053 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (624 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (187 migliaia di euro), prestazioni professionali (126 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (84 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del 2024 è positivo per 1.108 migliaia di euro (1.023 migliaia di euro nel 2023).

Al 31 dicembre 2024 la Società non ha Indebitamento bancario, ha disponibilità liquide e attività finanziarie correnti per 1.192 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 1.687 migliaia di euro.

16.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

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

Al 31 dicembre 2024 la società ha 16 dipendenti diretti (13 al 31 dicembre 2023) e, in continuazione con l'anno 2024, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di servicing siglato tra le parti.

Il totale ricavi del 2024 è pari a 5,8 milioni di euro (9,3 milioni di euro nel 2023), di cui per 4.579 migliaia di euro l'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo e 1.166 migliaia di euro per l'avanzamento di commesse esterne al Gruppo (commessa Acquasarda – Anas).

I costi totali del 2024 sono pari a 6.919 migliaia di euro (9.015 migliaia di euro nel 2023). I costi principali sono rappresentati dai materiali di consumo per 434 migliaia di euro; il costo del personale per 1.056 migliaia di euro ed i costi per servizi per 5.408 migliaia di euro. Fra questi ultimi si segnala, in particolare, lavorazioni c/terzi per 4.246 migliaia di euro (fra cui 1.108 migliaia di euro per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolti dalla partecipata A.C. Quasarda), personale distaccato per 412 migliaia di euro, prestazioni professionali per 98 migliaia di euro e manutenzioni IT per 159 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del 2024 è negativo per 1.126 migliaia di euro (290 migliaia di euro nel 2023) ed un risultato di periodo negativo di 2.471 migliaia di euro (-1.028 migliaia di euro nel 2023).

Al 31 dicembre 2024 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per 701 migliaia di euro, disponibilità liquide per 557 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 4.755 migliaia di euro.

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

17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO È ESPOSTO

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

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

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione e il prezzo del petrolio. In generale, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali in conseguenza al contesto macroeconomico inflattivo ed il conseguente calo dei consumi possono condizionare lo sviluppo del traffico aereo. In particolare, qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, anche alla luce dei conflitti tra Ucraina e Russia e fra Israele e Palestina, non si può escludere che tale contesto comporti impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo. Tali conflitti, inoltre, combinati con le discontinuità delle catene di approvvigionamento mondiali hanno comportato l'aumento dei prezzi delle materie prime con rilevanti impatti sia sui costi per l'acquisto dell'energia e sia sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Ad oggi, inoltre, per le compagnie aeree, il costo del carburante e il reindirizzamento delle rotte per evitare il sorvolo dello spazio aereo russo per raggiungere l'Asia, comportano una crescita dei costi che potrebbe tradursi in un incremento del costo dei biglietti per i passeggeri.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al paragrafo "Rischio liquidità" all'interno delle Note Illustrative.

- RISCHI CONNESSI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

In riferimento ai rischi legati al cambiamento climatico, da considerarsi esogeni alla Società ed al Gruppo, la Direzione di TA sta approfondendo le valutazioni sui relativi risvolti potenziali sul business con un obiettivo di monitoraggio continuo, anche alla luce delle ulteriori informazioni che verranno acquisite nel corso del presente anno: ad oggi si ritiene che detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo, per lo meno nel breve termine.

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

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

Sempre relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO₂ (con l'obiettivo di ottenere

l'accreditamento all'ACA - Airport Carbon Accreditation Program) e la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

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

La Direzione di TA monitorerà l'evoluzione dei suddetti fenomeni al fine di recepire le relative eventuali conseguenze economico finanziarie sui piani pluriennali, sia con riferimento alla componente investimenti, sia a quella dei costi operativi correnti; non si può quindi escludere che gli effetti del cambiamento climatico in un orizzonte temporale di lungo termine possano riflettersi sui flussi di cassa futuri della Società e del Gruppo. Si precisa inoltre che l'applicazione degli indirizzi sottesi alla propria politica ambientale potrà consentire l'adozione di percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l'attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

- RISCHI CONNESSI ALLA CYBERSECURITY

La crescente pervasività ed efficacia degli attacchi cyber a livello globale, unite al maggior ricorso al lavoro da remoto ormai entrato sempre più in uso nel post pandemia Covid-19, possono aumentare il rischio di intrusione illecita nei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali. Toscana Aeroporti pone grande attenzione alla protezione del proprio sistema informativo aziendale e delle proprie infrastrutture da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi, la potenziale perdita di dati sensibili e/o confidenziali nonché danni reputazionali. Tra i principali presidi di protezione contro i rischi informatici, si segnalano periodiche attività di vulnerability assessment e penetration test dei sistemi condotti secondo le best practice di settore, nonché le conseguenti attività di remediation degli eventuali rischi rilevati, così come le attività di continuo aggiornamento dei sistemi informativi legate alle segnalazioni periodiche degli enti preposti e dei vendor delle soluzioni tecnologiche.

- RISCHIO NORMATIVO

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

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

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

-RISCHI LEGATI A RITARDI NELLA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI

Il Gruppo Toscana Aeroporti potrebbe incontrare difficoltà nell'attuare nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi approvato da ENAC a causa di eventi imprevedibili o comunque difficilmente preventivabili. Eventi esterni come, ad esempio, ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, contenziosi, ricorsi possono generare maggiori spese per investimenti, necessità di maggiori risorse finanziarie nonché effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e, conseguentemente, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. I Piani degli Interventi degli aeroporti di Firenze e Pisa sono stati predisposti sulla base degli interventi pianificati nei Master Plan secondo un criterio di modularità correlato all'andamento del traffico aereo al fine di poter rispondere adeguatamente alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione dell'investimento e la sostenibilità finanziaria.

Con riferimento alle procedure autorizzative in corso, si ricorda come la Società stia attualmente proseguendo le attività per l'approvazione del Masterplan di Firenze per il periodo 2025-2035 che alla data del presente documento, è stato approvato in linea tecnica da ENAC ed è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Si rimanda al paragrafo 7.1.d Attività immateriali - Immobilizzazioni in corso delle note illustrative al bilancio consolidato per maggiori dettagli sull'iter autorizzativo in corso. La società monitorerà costantemente l'evoluzione dei procedimenti autorizzativi.

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

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

Nel corso del 2024 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 9,1 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del +10,7% nella componente passeggeri, del +5,5% nella componente movimenti, del +7,1% nella componente tonnellaggio e del +0,8% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del 2023. Nella componente passeggeri, l'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,2%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 43,5% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,1% e 6,6%.

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

- RISCHI AMBIENTALI

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

- RISCHIO INTERRUZIONE ATTIVITA' OPERATIVA

Le interruzioni di attività e servizi possono essere causate da eventi di varia natura e durata più o meno prolungata determinando impatti sull'operatività degli scali gestiti da Toscana Aeroporti e sull'andamento economico-finanziario del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività operative generate da eventi straordinari (es. guerre, pandemie, eruzioni vulcaniche) di lunga durata, tali da causare duraturi effetti negativi sulla domanda di trasporto aereo, possono generare impatti critici al business. Cause dell'interruzione dell'attività operativa aeroportuale possono, inoltre, essere rappresentate anche dagli eventi naturali, atmosferici e/o meteorologici nonché dall'indisponibilità di infrastrutture e/o sistemi. A tal riguardo Toscana Aeroporti è intervenuta definendo e implementando specifiche misure di sicurezza. Si segnala che, sebbene tale circostanza non si sia verificata in passato, essendo l'aeroporto di Pisa una struttura militare aperta al traffico civile, in caso di eventi bellici o eventi straordinari di particolare rilevanza, l'operatività civile potrebbe essere soggetta a limitazioni significative o sospesa. Le attività del Gruppo possono, inoltre, essere soggette a interruzioni totali o parziali anche a seguito di scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, degli addetti ai servizi di controllo del traffico aereo o delle società terze operanti nei due scali. Al fine di mitigare i potenziali danni causati da interruzioni collegate a scioperi e alle rimozioni del personale, la società opera un continuo dialogo con le OOSLL.

- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2024

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Volotea: il vettore ha già aperto alle vendite il nuovo collegamento verso Alghero che opererà in alta stagione estiva (2 frequenze settimanali).

Air France: il vettore incrementerà le operazioni nella stagione estiva fino a 7 voli giornalieri introducendo il nuovo A220-300 operando con un mix di aeromobili (A318-319 e A220-300).

British Airways: la compagnia opererà nella stagione estiva 2 voli giornalieri verso Londra Heathrow con night stop.

Air Dolomiti: saliranno a 5 i voli giornalieri operati dalla compagnia aerea su Francoforte e Monaco.

Vueling Airlines: il vettore ha aperto alle vendite a partire da aprile il nuovo collegamento trisettimanale verso Bruxelles.

Air Serbia: il vettore opererà il collegamento estivo bisettimanale verso Belgrado.

Air Corsica: nuovo collegamento bisettimanale, operato da fine giugno ad ottobre verso Nizza.

SAS: il vettore incrementa le operazioni per Copenaghen operando fino a 12 voli settimanali

Eurowings: va a regime il collegamento stagionale trisettimanale per Dusseldorf in partenza dal 30 marzo.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

Ryanair: il vettore ha aperto alle vendite i nuovi collegamenti che partiranno con la prossima stagione estiva verso Sofia (fino ad un massimo di 4 frequenze) e Varsavia (Chopin) (2 frequenze settimanali).

Wizzair: il vettore ha aperto alle vendite i nuovi collegamenti trisettimanali che partiranno con la prossima stagione estiva verso Katowice (dal 2 Giugno su base stagionale) e Varsavia/Cophin (dal 1 Aprile su base annua).

easyJet: aperto alle vendite dalla prossima stagione estiva il nuovo collegamento bisettimanale verso Londra Southend (operativo dal 31 marzo).

Aegean Airlines: il vettore riconferma il volo settimanale verso Atene ampliando il periodo di operatività (fine giugno – inizio settembre).

Aer Lingus: il vettore incrementa le operazioni estive su Dublino operando fino ad un massimo di 4 frequenze settimanali.

Flydubai: il vettore riprenderà dal 1° Aprile il collegamento trisettimanale su base annua verso Dubai.

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi due mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 992.000 passeggeri in crescita del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2024.

In linea con le previsioni della IATA, anche per il sistema aeroportuale toscano nel 2025 si prevede un livello di traffico superiore al 2024, con un conseguente miglioramento dei margini aziendali, anche se accompagnato dalle continue tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri.

Anche nel 2025 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché al completamento dei lavori ed inaugurazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa entro la fine dell'anno.

20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Proponiamo che l'utile d'esercizio di **Euro 15.519.718** sia accantonato a Riserva legale per Euro 146.939 euro, a riserva straordinaria per Euro 8.372.779 e alla distribuzione di un dividendo pari a Euro 0,376 per azione per complessivi massimi Euro 7.000.000.

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio d'esercizio 2024 di Toscana Aeroporti S.p.A. redatto sulla base dei criteri indicati nelle relative Note Illustrative.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO - GRUPPO TOSCANA AEROPORTI
--

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	2024	Di cui Parti Correlate	2023	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		108.920	786	101.604	330
Altri ricavi		4.081	59	6.661	351
Ricavi per servizi di costruzione		15.219		14.998	
TOTALE RICAVI (A)	6.1	128.220	845	123.263	681
ALTRI PROVENTI (B)	6.2	597		657	
COSTI	6.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	6.3.1	1.583	0	1.708	0
Costi del personale	6.3.2	25.630		24.916	
Costi per servizi	6.3.3	45.948	3.302	46.565	6.378
Oneri diversi di gestione	6.3.4	1.795	90	1.957	115
Canoni aeroportuali	6.3.5	7.672		7.047	
TOTALE COSTI (C)		82.628	3.392	82.192	6.493
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		46.190		41.729	
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	6.4	9.756		10.754	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	6.5	5.313		4.812	
Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti	6.6	409		12	
RISULTATO OPERATIVO		30.712		26.151	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	6.7	1.566		413	
Oneri finanziari	6.8	(7.032)		(7.207)	
Utile (perdita) da partecipazioni	6.9	10		13	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		(5.456)		(6.781)	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		25.256		19.370	
Imposte di esercizio	6.10	(8.237)	100	(6.291)	103
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		17.019		13.079	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	6.11	(77)		448	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo		17.097		12.631	
Utile (perdita) per azione (€) base attribuibile agli azionisti della Capogruppo	6.13	0,919		0,679	
Utile (perdita) per azione (€) diluito		0,919		0,679	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	2024		2023	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		17.019		13.079	
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale		57		(35)	
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico (B)</i>	7.16	57		(35)	
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale		(2.451)		0	
<i>Altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale, non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)</i>		(2.451)		0	
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B) + (C)		14.625		13.044	
di cui utile / (perdita) complessiva di pertinenza di terzi		(86)		456	
di cui utile / (perdita) complessiva di pertinenza del Gruppo		14.711		12.588	

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

ATTIVITA'	Note	31.12.2024	31.12.2023
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	204.232	195.791
<i>di cui verso parti correlate</i>		164	64
Immobili, impianti e macchinari	7.2	24.107	23.839
Diritti d'uso	7.3	3.528	3.633
Partecipazioni in altre imprese	7.4	140	3.340
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7.5	644	572
Altre attività finanziarie	7.6	6.284	6.683
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.7	17	805
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	671
Attività fiscali differite	7.8	5.150	7.480
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		244.104	242.144
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	7.9	44	1.347
Crediti commerciali	7.10	19.653	22.430
<i>di cui verso parti correlate</i>		955	1.917
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	92	25
Altri crediti tributari	7.12	819	1.909
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	8.640	9.471
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	53
Altre attività finanziarie correnti	7.14	249	393
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.15	22.548	26.143
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		52.045	61.716
TOTALE ATTIVO		296.148	303.860
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2024	31.12.2023
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		65.313	61.843
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Riserva di fair value		(2.451)	0
Utili (perdite) portati a nuovo		5.446	3.219
Utile (perdita) di periodo del Gruppo		17.097	12.631
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		112.885	105.174
Patrimonio Netto di Terzi		940	1.326
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.16	113.825	106.500
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.17	1.269	1.800
Fondi di ripristino e sostituzione	7.18	21.120	19.334
Fondi Benefici ai dipendenti	7.19	2.417	2.193
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.20	87.291	43.525

Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.21	3.116	3.266
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	7.22	3.226	0
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.23	1.134	1.226
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		119.572	71.343
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	7.20	(0)	57.333
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.21	636	571
Passività fiscali per imposte correnti	7.24	1.134	2.544
<i>di cui verso parti correlate</i>		876	409
Altri debiti tributari	7.25	9.649	8.813
Debiti Commerciali	7.26	30.934	35.595
<i>di cui verso parti correlate</i>		1.181	2.570
Debiti verso Istituti previdenziali	7.27	1.561	1.563
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.28	10.317	11.025
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.17	2.586	3.434
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.18	5.934	5.139
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		62.751	126.016
TOTALE PASSIVITA'		182.323	197.360
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		296.148	303.860

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>migliaia di euro</i>	2024	2023
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	17.019	13.079
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	9.756	9.892
- Svalutazioni di asset	0	861
- Utile / perdita da partecipazioni	(10)	(13)
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.379)	563
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	195	(273)
- Variazione netta del fondo di ripristino	1.647	2.077
- Altre variazioni non monetarie	(264)	(2.548)
- Oneri finanziari diritti d'uso	125	118
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	5.341	6.676
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	3.086	2.414
- Imposte correnti	5.150	3.877
- (Incremento)/decremento attività derivanti da contratti	1.303	578
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	3.565	(4.841)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	1.489	(2.421)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(8.923)	2.297
- Incremento/(decremento) in altri debiti	6	1.839
Flusso di cassa delle attività operative	38.107	34.175
- Oneri finanziari pagati	(6.435)	(6.029)
- Imposte sul reddito pagate	(6.627)	(1.762)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	25.045	26.384
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(1.596)	(852)
- Disinvestimenti in attività materiali	1	8
- Investimenti in attività immateriali	(11.936)	(12.987)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(419)	(99)

- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	3.344	0
- Dividendi incassati	0	13
- Altri movimenti	3.851	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(6.755)	(13.917)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.300)	(7.300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	127.671	53.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(141.776)	(87.556)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(780)	(740)
- Altri movimenti	301	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(21.885)	(42.096)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(3.594)	(29.629)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	26.143	55.772
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	22.548	26.143

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO DI ESERCIZIO/PERIODO	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2022	30.710	18.941	5.369	17.893	24.585	(3.229)	-	13.001	(7.684)	5.317	99.586	1.170	100.756
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	-	12.631	12.631	12.631	448	13.079
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	-	(43)	(43)	(43)	8	(35)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	-	12.588	12.588	12.588	456	13.044
DESTINAZIONE UTILE	-	-	103	1.952	-	-	-	-	(2.055)	(2.055)	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	(7.000)	-	-	-	-	-	-	(7.000)	(300)	(7.300)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENT E A PN	-	-	103	(5.048)	-	-	-	-	(2.055)	(2.055)	(7.000)	(300)	(7.300)
PN al 31 dicembre 2023	30.710	18.941	5.472	12.846	24.585	(3.229)	-	3.219	12.631	15.850	105.174	1.326	106.500
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	-	17.097	17.097	17.097	(77)	17.019
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(2.451)	66	-	66	(2.386)	(9)	(2.394)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(2.451)	66	17.097	17.162	14.711	(86)	14.625
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	-	2.162	(12.361)	(10.470)	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	(7.000)	-	-	-	-	-	-	(7.000)	(300)	(7.300)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENT E A PN	-	-	523	2.946	-	-	-	2.162	(12.361)	(10.470)	(7.000)	(300)	(7.300)
PN al 31 dicembre 2024	30.710	18.941	5.995	15.792	24.585	(3.229)	(2.451)	5.446	17.097	22.543	112.885	940	113.825

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2024

1. Informazioni generali

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

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

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

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

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

L’attività di revisione contabile del Bilancio consolidato 2024 del Gruppo TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato 2024 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2024, emessi dall’International Accounting Standards Board e omologati dall’Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante “Disposizioni in materia di schemi di bilancio”, Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante “Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99”, Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante “Informativa societaria richiesta ai sensi dell’art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98”). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell’International Financial Reporting Interpretations Committee (“IFRIC”), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee (“SIC”).

Forma dei prospetti contabili

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

Situazione patrimoniale-finanziaria

La situazione patrimoniale-finanziaria viene presentata classificando le attività e le passività fra correnti e non correnti.

Inoltre, nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di attività e di passività gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico

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

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

Conto Economico Complessivo

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

Rendiconto Finanziario

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

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

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

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

3. Perimetro e principi di consolidamento

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

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

I principali criteri di consolidamento seguiti nella redazione del Bilancio Consolidato predisposto in conformità agli IFRS al 31 dicembre 2024 sono i seguenti:

- a. il valore contabile delle partecipazioni in imprese controllate viene eliminato contro il relativo patrimonio netto, a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle partecipate secondo il metodo del consolidamento globale; il controllo sussiste quando il Gruppo è esposto a, od ha il diritto a, ricevere rendimenti variabili dal suo coinvolgimento nell'impresa ed ha la capacità di influenzare i suddetti rendimenti variabili attraverso il suo potere sull'impresa controllata; l'acquisizione di un'impresa controllata è contabilizzata secondo il metodo dell'acquisizione. Il costo dell'acquisizione è determinato dalla sommatoria dei valori correnti, alla data di ottenimento del controllo delle attività date, delle passività sostenute o assunte, e degli strumenti finanziari emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'impresa acquisita;

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

Di seguito sono riportate le società controllate, consolidate secondo il metodo del consolidamento integrale, e le collegate e le joint venture, valutate secondo il metodo del patrimonio netto:

Società ¹	Sede	Capitale Sociale (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A.	Firenze	30.710	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	51,00
Alatoscana S.p.A.	M. di Campo	2.910	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	72,42 ²

¹ Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. sono società controllate da Toscana Aeroporti S.p.A.; Toscana Aeroporti Handling S.r.l. e Alatoscana S.p.A. sono classificate come società collegate, mentre AC.Quasarda S.c.a.r.l. è classificata come joint venture.

² Quota posseduta da Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

4. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024.

Il presente bilancio consolidato è stato redatto nella prospettiva della continuità aziendale presupponendo che il Gruppo sarà in grado di estinguere le proprie passività; in particolare ai sensi dell'art. 2423 – bis comma 1 n. 1 C.C. la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività e considerando l'azienda quale complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito.

In questo senso gli Amministratori hanno posto in essere una valutazione prospettica della capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante per un prevedibile arco temporale futuro, relativo ad un periodo di almeno 12 mesi dalla data di approvazione del presente bilancio.

Gli Amministratori hanno considerato il positivo andamento del 2024 rispetto a esercizi precedenti che ha consuntivato un utile di 17 milioni di euro e un flusso di cassa positivo generato dalle attività operative di 23,5 milioni di euro parzialmente assorbito dalle attività di investimento.

La situazione patrimoniale evidenzia passività correnti (62,8 milioni di euro) che eccedono le attività correnti (52 milioni di euro) e passività finanziarie correnti pari a zero per effetto dell'operazione di rifinanziamento che ha iscritto nuove passività finanziarie non correnti pari a oltre 90 milioni di euro, fra cui 3,2 milioni di euro per strumenti derivati.

Si evidenziano anche disponibilità liquide per 22,5 milioni di euro e linee di fido non utilizzate alla data di bilancio per 20 milioni di euro.

In tale contesto come indicato nella nota 7.20, la Società ha completato l'iter negoziale avviato nel passato esercizio finalizzato alla ridefinizione dei propri finanziamenti con un pool di banche; la finalizzazione di tale processo ha consentito di rimborsare le linee di finanziamento esistenti ed assicura una maggiore coerenza alla struttura patrimoniale della Società e del Gruppo.

Inoltre, come indicato nella nota 7.1, è in corso il percorso autorizzativo finalizzato alla approvazione del nuovo Master Plan dell'aeroporto di Firenze che comporterà significativi sviluppi nel traffico ed in tutti gli indicatori gestionali a fronte dell'effettuazione di significativi investimenti.

La positiva evoluzione della gestione economica e finanziaria nei prossimi esercizi è anche supportata dalle previsioni contenute nel Piano economico e finanziario del Gruppo TA sviluppato fino al termine delle concessioni (di seguito il "Business Plan") che evidenzia un progressivo miglioramento della marginalità operativa lorda e la generazione di flussi di cassa operativi positivi che consentiranno alla società ed al Gruppo un equilibrato sviluppo delle proprie attività coerentemente con le dinamiche del mercato di riferimento.

Valutate le circostanze sopra evidenziate e tenuto conto delle previsioni contenute nel Business Plan, non sono state identificate incertezze significative che possono far sorgere dubbi sulla capacità della Società di operare in continuità aziendale e pertanto la redazione del bilancio di esercizio è stata attuata in applicazione del principio della continuità aziendale.

Avviamento

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

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

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

L'avviamento non è ammortizzato ma viene sottoposto annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore secondo quanto previsto dallo IAS 36 – Riduzione di valore delle attività. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle eventuali perdite di valore accumulate.

Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)

Il Gruppo TA, al pari di tutte le entità che operano in regime di concessione, iscrive in bilancio i c.d. “Diritti di concessione” che rappresentano, sulla base dell’IFRIC12 “Accordi per servizi in concessione”, il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti, ecc.) detenuti in regime di concessione. Un contratto di concessione ricade nell’ambito dell’IFRIC 12 “Accordi per servizi in concessione” se il soggetto pubblico concedente detiene il “controllo” dell’infrastruttura o di una porzione della stessa; il “controllo” si considera in capo al soggetto concedente se quest’ultimo: (i) controlla o regola quali servizi devono essere erogati dal concessionario, a chi devono essere forniti ed a quale prezzo; e (ii) controlla, attraverso la proprietà, il diritto del beneficio o in altro modo, qualsiasi interesse residuale nell’infrastruttura al termine dell’accordo. L’IFRIC 12 prevede che i Diritti di concessione vengano rilevati come attività immateriali in presenza del diritto della concessionaria ad addebitare una tariffa agli utilizzatori del servizio pubblico che ella rende con l’uso dell’infrastruttura, oppure come attività finanziarie nella misura in cui la concessionaria ha un diritto contrattuale incondizionato a ricevere disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria dal, o su istruzioni del, concedente per i servizi di costruzione. Il Gruppo TA rileva come attività immateriali i Diritti di concessione il cui ammortamento secondo le regole della contabilità regolatoria sarà completato entro la scadenza della concessione, e la cui remunerazione avverrà pertanto tramite il diritto di addebitare le tariffe agli utilizzatori del servizio pubblico. La quota dei diritti di concessione il cui ammortamento regolatorio eccede la durata della concessione rappresenta invece il valore che alla scadenza naturale della concessione il concessionario subentrante sarà obbligato a corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità regolatoria. Tale valore viene classificato come attività finanziaria non corrente (c.d. “Valore di Subentro”).

Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Diritti di concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac e remunerati dalle tariffe regolamentate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti attraverso i modelli tariffari. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente al Gruppo e del valore di mercato per quelle svolte internamente) delle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell’ambito dell’IFRIC 12.

In contropartita alla rilevazione dei Diritti di concessione, il Gruppo TA rileva Ricavi per servizi di costruzione. I Diritti di concessione rilevati come attività immateriali vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni (scadenza dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze), tenendo conto del valore residuo dei beni devoluti, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal concessionario.

Da contratto di concessione, inoltre, la concessionaria è obbligata a garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Gli interventi che sono effettuati sull’infrastruttura assumono diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

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

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull’infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute. I secondi, invece, vengono 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 (“Fondo di ripristino e sostituzione”). Tale fondo, 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.

La stima di tali oneri viene effettuata sulla base di molteplici assunzioni, descritte nel paragrafo Uso di stime.

Attività immateriali

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

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. Come descritto al paragrafo precedente, i Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente al Gruppo e del valore di mercato per quelle svolte internamente).

L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso. I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: lungo la durata della concessione, come descritto in precedenza.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al *fair value* 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 dell'attività, quest'ultima viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

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

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

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

Immobili, impianti, macchinari

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

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

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

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

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

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

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

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

Perdite di valore (Impairment)

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

Le attività immateriali a vita utile indefinita (avviamento) e le attività non ancora disponibili all'uso (Immobilizzazioni in corso) sono assoggettate annualmente a test di impairment al fine di determinare se vi siano state perdite di valore indipendentemente dall'esistenza o meno di indicatori di perdita di valore.

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

Se l'ammontare recuperabile di un'attività o di un'unità generatrice di flussi finanziari 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 rilevata nel conto economico del periodo.

Una CGU è definita dallo IAS 36 come il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata derivanti dalle altre attività o gruppi di attività. Il Gruppo TA, a seguito dell'analisi dei propri flussi finanziari, ha identificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa, in quanto i due scali generano flussi finanziari in entrata largamente indipendenti fra di loro. Il Gruppo ha anche valutato se fosse possibile disaggregare ulteriormente tali flussi per tipologia di servizio Aviation o Non Aviation, concludendo che i flussi di cassa generati dagli stessi non risultano ampiamente indipendenti, principalmente in considerazione della significativa dipendenza dei flussi in entrata del settore Non Aviation dal volume di traffico e, quindi, dall'Aviation.

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

Leasing (per il locatario)

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

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

La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. Il Gruppo valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni. La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.

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

Leasing (per il locatore)

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

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

Il Gruppo, alla data del presente Bilancio, ha unicamente leasing operativi.

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

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

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

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

Partecipazioni in imprese collegate e sottoposte a controllo congiunto

Le imprese collegate e le joint venture sono incluse nel bilancio dalla data in cui inizia l'influenza notevole o il controllo congiunto e fino al momento in cui tale situazione cessa di esistere. Si definiscono collegate le imprese nelle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, ma non il controllo, sulle politiche finanziarie ed operative. Si definiscono joint venture gli accordi a controllo congiunto nel quale le parti che detengono il controllo congiunto vantano diritti sulle attività nette dell'accordo.

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

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

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Valutazione e gerarchia del fair value

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

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

- e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f. inclusione del “non performance risk” nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

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

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

Crediti commerciali e diversi

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Passività finanziarie

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

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Fondi pensione e benefici ai dipendenti

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

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

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

Attività fiscali e passività fiscali

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

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

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

Riconoscimento dei ricavi

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

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

- a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
- b) il Gruppo può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
- c) il Gruppo può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
- d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
- e) è probabile che il Gruppo riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

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

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

Non rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 i contratti di subconcessione, rilevati in base all'IFRS 16.

Ricavi aviation

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

I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati nel momento in cui i servizi erogati ai vettori vengono completati. Tale momento coincide generalmente con il completamento delle operazioni di imbarco e di sbarco di ogni velivolo.

Ricavi non-aviation

I ricavi non aviation sono costituiti da:

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

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

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

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo a favore dell'Ente Concedente¹ per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione o al c.d. Valore di subentro e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value dei servizi di costruzione ed

¹ Ente Nazionale Aviazione Civile.

ampliamento dei beni in concessione resi dal Gruppo è determinato sulla base degli oneri interni ed esterni sostenuti per le attività di progettazione, di costruzione e di pianificazione e coordinamento lavori, più l'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo, in quanto ritenuto rappresentativo del fair value di tali servizi. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi

I ricavi derivanti da altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc.) sono rilevati quando questi sono resi.

I ricavi derivanti da servizi di costruzione rilevati negli Altri ricavi sono relativi a servizi di costruzione resi a soggetti diversi dall'Ente Concedente, e sono rilevati quando il controllo dei beni e servizi è trasferito al cliente per un ammontare che riflette il corrispettivo che il Gruppo ritiene probabile di conseguire in cambio di tali beni o servizi. Per tali servizi il Gruppo TA adempie alle proprie obbligazioni di fare nel corso del tempo, sviluppando le commesse in portafoglio che riguardano attività complesse e integrate nel campo della progettazione e realizzazione di opere di ingegneria civile. Il corrispettivo che il Gruppo ritiene probabile di conseguire è misurato sulla base della valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Tale valutazione è basata sugli output, ed in particolare sullo stato di avanzamento lavori che viene certificato dal committente. Si precisa a tal proposito che il Gruppo TA rileva come crediti commerciali il diritto incondizionato a percepire il corrispettivo relativo ai lavori eseguiti (fatture emesse e da emettere), mentre come "attività derivanti dai contratti" l'ammontare dovuto dai committenti per i lavori di commessa eseguiti al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti.

Oneri sviluppo network

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

A tal fine, la Capogruppo TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale. Gli oneri di sviluppo network, rappresentando corrispettivi da pagare ai vettori come riduzione del prezzo dei servizi svolti in favore degli stessi, vengono rilevati a riduzione dei ricavi.

Contributi

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

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

Oneri finanziari

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

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

Proventi finanziari

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

Dividendi

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

Imposte sul reddito

Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.

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

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

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

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

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

Uso di stime

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

Valore recuperabile delle attività non correnti

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

Fondo di ripristino e sostituzione

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

La stima del fondo da iscrivere in bilancio viene effettuata sulla base di molteplici assunzioni, i principali dei quali sono la stima della natura e della frequenza degli interventi da effettuare, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi ed il tasso di attualizzazione da utilizzare per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento.

Il Gruppo TA stima la natura e la frequenza degli interventi da effettuare, così come la quantificazione dei relativi oneri, sulla base di analisi storiche e con il supporto di specialisti esterni che assistono la Direzione nella definizione del piano di interventi futuri.

Il tasso di attualizzazione viene invece stimato sulla base del valore temporale del denaro e del rischio specifico della passività. Il Gruppo TA, in particolare, attualizza gli oneri futuri sulla base di risk-free rate considerati rappresentativi in funzione della stima della vita utile dei beni oggetto di manutenzione.

Recuperabilità delle attività fiscali differite

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

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

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

Fondo svalutazione crediti

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

Passività potenziali

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

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

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

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

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

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

Titolo documento	Publicazione IASB Board	Regolamento UE di omologazione (pubblicazione GUUE)	Entrata in vigore
Modifiche allo IAS 21 – Impossibilità di cambio	15 ago 2023	13 nov 2024	1° gen 2025
Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Classificazione e misurazione degli strumenti finanziari	30 mag 2024	In corso	1° gen 2026
Modifiche allo IAS 7 e agli IFRS 1, 7, 9, 10 – Annual improvements - Volume 11	18 lug 2024	In corso	1° gen 2026
IFRS 18 - Presentazione e informativa di bilancio	9 apr 2024	In corso	1° gen 2027
IFRS 19 - Società controllate senza responsabilità pubblica: informazioni integrative	9 mag 2024	In corso	1° gen 2027

Il Gruppo adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quando questi saranno omologati dall'Unione Europea.

5. Concessioni

Il core business del Gruppo è rappresentato dalla gestione della concessione dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa di cui è titolare la Capogruppo Toscana Aeroporti, aventi ad oggetto la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dei due scali toscani.

Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo.

Le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di infrastrutture aeroportuali, il diritto di riscuotere i diritti di imbarco dall'utenza aeroportuale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista dai Modelli tariffari stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (c.d. ART), a fronte dell'obbligo di pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura aeroportuale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione dei sedimi aeroportuali in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le infrastrutture aeroportuali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") dal concessionario devono essere trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente e prevedono il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili (c.d. "Valore di subentro", così come definito dall'art. 703 del Codice della Navigazione).

6. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle Note illustrative.

6.1 RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 4%, sono passati da 123,34 milioni di euro del 2023 a 128,2 milioni di euro del 2024. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 7,3 milioni di euro dei ricavi operativi e del contemporaneo calo di 2,6 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	79.578	78.112	1.466	1,9%
Ricavi non aviation	43.585	36.870	6.715	18,2%
Oneri Sviluppo network	(14.243)	(13.378)	(866)	6,5%
Totale ricavi operativi	108.920	101.604	7.315	7,2%
Altri ricavi	4.081	6.661	(2.580)	-38,7%
Ricavi per servizi di costruzione	15.219	14.998	221	1,5%
TOTALE RICAVI (A)	128.220	123.263	4.957	4,0%
ALTRI PROVENTI (B)	597	657	(60)	-9,1%

I ricavi operativi consolidati 2024 ammontano a 108,9 milioni di euro, in aumento del 7,2% rispetto al 2023. Di seguito l'analisi dell'andamento dei ricavi operativi dei due settori operativi, "Aviation" e "Non Aviation", del Gruppo.

6.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" 2024 ammontano a 79,6 milioni di euro, in aumento dell'1,9% rispetto al 2023, quando erano pari a 78,1 milioni di euro.

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	36.157	36.145	12	0,0%
Diritti approdo/partenza	19.339	19.494	(155)	-0,8%
Diritti sosta	1.107	1.214	(107)	-8,8%
Diritti assistenza PRM	5.316	5.158	158	3,1%
Diritti cargo	290	294	(5)	-1,6%
Corrispettivi sicurezza passeggero	9.200	8.336	864	10,4%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	3.738	3.363	374	11,1%
Handling	2.009	1.829	180	9,8%
Infrastrutture centralizzate	2.423	2.278	144	6,3%
TOTALE RICAVI AVIATION	79.578	78.112	1.466	1,9%

Nella variazione fra i due periodi in esame incide l'importo una tantum nel 2023 per circa 5,4 milioni di euro registrato dalla Società a seguito della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre 2023 che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. Al netto di tale effetto i Ricavi Aviation crescono dell'8,8%, sostanzialmente in linea con l'incremento del traffico passeggeri nel periodo in esame.

6.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2024, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 43,6 milioni di euro, in aumento del 18,2% rispetto al 2023 quando erano pari a 36,9 milioni di euro.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation dei due esercizi a confronto:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	9.343	7.158	2.186	30,5%
Food	6.194	4.945	1.249	25,3%
Retail	6.529	5.983	546	9,1%
Pubblicità	2.156	1.956	200	10,2%
Real Estate	2.010	2.096	(85)	-4,1%
Autonoleggi	8.989	7.507	1.482	19,7%
Altre subconcessioni	3.226	2.914	312	10,7%
Sale Vip	4.709	3.883	826	21,3%
Agenzia cargo	429	428	0	0,1%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	43.585	36.870	6.715	18,2%

6.1.3 Oneri di Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2024 ammontano a 14.243 migliaia di euro, in incremento con il 2023 di circa 886 migliaia di euro (+6,5%), in linea con l'incremento del traffico passeggeri registrato nei due scali (+10,7%). Come per l'esercizio 2023 (1.957 migliaia di euro), l'ammontare degli oneri 2024 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 2.533 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

6.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri ricavi” del 2024 ed in quelli del 2023:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
ALTRI RICAVI				
Altri ricavi per servizi di costruzione	1.282	4.229	(2.947)	-69,7%
Addebiti utenze ed altri	2.587	2.131	456	21,4%
Services e consulenze	98	154	(57)	-36,7%
Minori	114	146	(32)	-21,9%
TOTALE ALTRI RICAVI	4.081	6.661	(2.580)	-38,7%

Gli altri ricavi includono principalmente i servizi di costruzione resi a soggetti diversi dall’Ente Concedente ed in misura minore altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc.). Il dato del 2024 degli “Altri ricavi” è pari a 4.081 migliaia di euro, in calo rispetto al 2023 quando erano pari a 6.661 migliaia di euro. La differenza di (2.580) migliaia di euro, pari ad un –38,7%, deriva sostanzialmente dalla minore attività di progettazione e fabbricazione nell’ambito dell’accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS pari a 1.282 migliaia di euro (4.229 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Si segnala inoltre il maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+456 migliaia di euro, +21,4%).

6.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2024 per servizi di costruzione ammontano a circa 15,2 milioni di euro, a fronte dei 15 milioni di euro del 2023 (+1,5%).

Altre informazioni sui ricavi

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	28.285	24.811	3.475	14,0%
Ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	99.935	98.453	1.482	1,5%
TOTALE RICAVI	128.220	123.263	4.957	4,0%

(*) Si tratta dei ricavi da contratti di leasing operativo (subconcessioni) nei quali il Gruppo ha il ruolo di locatore, rilevati sulla base dell’IFRS 16.

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

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Fisso	8.201	3.056	5.145	168,4%

Variabile che dipende da un indice o tasso	19.345	20.816	(1.471)	(7,1)%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	739	939	(199)	(21,2)%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	28.285	24.811	3.475	14,0%

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023
Entro l'anno	7.194	6.477
Compreso fra 1 e 2 anni	4.082	4.276
Compreso fra 2 e 3 anni	2.636	1.825
Compreso fra 3 e 4 anni	1.341	1.305
Compreso fra 4 e 5 anni	782	530
Oltre 5 anni	1.445	966
Totale	17.480	15.380

6.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del 2024 confrontati con quelli del 2023:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Contributi	0	232	(232)	-100,0%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	2	23	(21)	-92,4%
Indennizzi e Rimborsi	332	192	140	73,3%
Proventi per valore di subentro	264	211	53	n.s.
TOTALE ALTRI PROVENTI	597	657	(60)	-9,1%

La voce si compone principalmente delle somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2024 (332 migliaia di euro), oltre all’adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro delle concessioni aeroportuali (264 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 264 migliaia di euro è stato rilevato per effetto delle previsioni dell’art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l’obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. In particolare, l’importo in questione, rilevato in contropartita di attività finanziarie (credito a lungo termine), si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata effettuati nell’esercizio che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.

6.3 COSTI

Nel 2024, i costi totali ammontano a 82,6 milioni di euro, in aumento dello 0,5% rispetto al 2023, quando erano pari a 82,2 milioni di euro. Di seguito lo schema delle principali voci di costo per natura a confronto nei due esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI				
Materiali di consumo	1.583	1.708	(125)	-7,3%
Costi del personale	25.630	24.916	714	2,9%
Costi per servizi	45.948	46.565	(617)	-1,3%
Oneri diversi di gestione	1.795	1.957	(162)	-8,3%
Canoni aeroportuali	7.672	7.047	626	8,9%
TOTALE COSTI (C)	82.628	82.192	436	0,5%

6.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.583 migliaia di euro (1.708 migliaia di euro nel 2023). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	16	21	(5)	-23,9%
Carburanti, lubrificanti	867	831	36	4,4%
Materiali per parcheggi auto	15	18	(3)	-16,9%
Altri Materiali di consumo	1	0	1	n.s.
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	130	99	30	30,4%
Vestiaro	111	113	(2)	-1,8%
Mat. per servizi operativi	119	90	30	33,1%
Materie prime	325	537	(212)	-39,5%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.583	1.708	(125)	-7,3%

I “Materiali di consumo” del 2024 in esame sono pari a 1.583 migliaia di euro in calo di 125 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2023, calo principalmente dovuto a minori consumi di materie prime (-212 migliaia di euro) per una minore attività di costruzione interna (mediante società del Gruppo) parzialmente compensata da maggiori materiali per carburanti (+36 migliaia di euro), per sicurezza (+30 migliaia di euro) e servizi operativi (+30 migliaia di euro) diretta conseguenza dell’aumentata operatività dei due scali nel periodo oggetto di analisi.

6.3.2 Costi del personale

Il “Costo del personale” del Gruppo nel 2024 è pari a 25,6 milioni di euro, in incremento di 714 migliaia di euro rispetto al dato del 2023 (+2,9%). Una maggior presenza del personale (+9,4 FTE pari al +2,6%), collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+10,7% dei passeggeri), e all’assunzione di nuovi dipendenti e dirigenti specializzati hanno determinato il suddetto incremento del costo del lavoro.

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	25.289	24.683	606	2,5%
di cui:				

Stipendi	16.311	15.999	312	1,9%
Salari	2.295	2.046	249	12,2%
Oneri sociali	5.189	5.221	(31)	-0,6%
TFR	1.495	1.417	77	5,5%
altri costi lavoro (*)	340	232	108	46,5%
(*) Di cui:				
Contributi cral	3	3	(0)	-6,5%
Benefits al personale	234	147	86	58,4%
Somministrato e varie	104	82	22	27,0%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	25.630	24.916	714	2,9%

La seguente tabella illustra l'organico medio annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) relativo al 2024 e le variazioni rispetto al 2023.

Tabella FTE	2024	2023	Var	Var. %
Toscana Aeroporti	335,1	328,9	6,2	1,9%
Jet Fuel	13,6	12,3	1,3	10,4%
TAE	8,8	9,4	(0,6)	(6,6)%
TAC	13,7	11,2	2,5	22,0%
Gruppo Toscana Aeroporti	371,2	361,8	9,4	2,6%

Si ricorda che la controllata Parcheggio Peretola Srl non ha dipendenti

La seguente tabella illustra l'organico puntuale in essere al 31 dicembre 2024 e le variazioni rispetto al 2023.

N° dipendenti	31 / 12 / 24	31 / 12 / 23	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	358	356	2	0,6%
Jet Fuel	14	13	1	7,7%
TAE	9	9	0	0,0%
TAC	16	13	3	23,1%
Gruppo Toscana Aeroporti	397	391	6	1,5%

6.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2024 e 2023 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	67	230	(163)	-70,8%
Spese istituzionali	1.917	2.047	(130)	-6,3%
Altri servizi	5.019	5.389	(369)	-6,9%
Servizi per il personale	2.158	1.139	1.019	89,4%
Servizi di manutenzione	6.586	5.911	675	11,4%
Utenze	5.133	5.461	(328)	-6,0%
Servizi operativi	14.135	13.150	985	7,5%
Costi per servizi di costruzione	10.931	13.238	(2.307)	-17,4%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	45.948	46.565	(617)	-1,3%

I "servizi commerciali" per 67 migliaia di euro nel 2024 (230 migliaia di euro nel 2023) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	67	230	(163)	-70,8%
di cui:				
Provvigioni pubblicità	20	39	(19)	-49,0%
Gestione impianti pubblicità	22	42	(20)	-48,2%
Promozioni retail	25	29	(4)	-12,8%
Servizio dry cleaning	0	120	(120)	n.s.

Le “*spese istituzionali*” nel 2024 sono state pari a circa 1,9 milioni di euro (2 milioni di euro nel 2023) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.917	2.047	(130)	-6,3%
di cui:				
Emolumenti amm.ri	1.183	1.511	(328)	-21,7%
Emolumenti sindaci	354	263	91	34,5%
Viaggi trasferte amm.ri	207	184	23	12,4%
Legali, notarili, assembleari	94	29	65	223,8%
Partecipazione congressi	80	60	20	32,8%

Gli “*altri servizi*” per 5 milioni di euro (5,4 milioni di euro nel 2023) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	5.019	5.389	(369)	-6,9%
di cui:				
Prestazioni professionali	3.663	4.052	(389)	-9,6%
Assicurazioni industriali	636	774	(138)	-17,8%
Comunicazione	704	538	166	30,8%
Altri minori	16	24	(8)	-32,2%

La variazione principale di tali costi è dovuta ai minori costi di “Prestazioni professionali” sostenuti nell’esercizio dalla Capogruppo nel 2024. Si ricorda che nel 2023 la Capogruppo aveva sostenuto importanti costi per la procedura volta all’ottenimento del nuovo finanziamento bancario del Gruppo¹ ed ai costi inerenti un importante progetto riorganizzativo interno al Gruppo conseguente all’uscita di Toscana Aeroporti Handling.

Gli “*altri servizi per il personale*” per 2.158 migliaia di euro (1.139 migliaia di euro nel 2023) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

¹ Come indicato nella nota 7.19 la Società ha completato l’iter negoziale avviato nel passato esercizio finalizzato alla ridefinizione dei propri finanziamenti con un pool di banche; la finalizzazione di tale processo ha consentito di rimborsare le linee di finanziamento esistenti ed assicurerà una maggiore coerenza alla struttura patrimoniale della Società.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	2.158	1.139	1.019	89,4%
<u>di cui:</u>				
Mensa	589	564	25	4,5%
Assicurazioni	198	182	16	8,8%
Medicina prev. e visite med.	35	40	(5)	-13,6%
Formazione	218	83	134	161,4%
Selezione personale	42	47	(5)	-11,1%
Servizio paghe	76	71	5	6,9%
Altri servizi al personale	809	48	762	1598,3%
Trasferte	192	105	87	83,4%

In particolare, nei costi per altri servizi al personale del 2024 incide un importante evento aziendale con la partecipazione di oltre 60 collaboratori del Gruppo Toscana Aeroporti (Direttori, Manager ed alcuni specialisti), riuniti a Firenze per una settimana ad inizio ottobre, con riunioni plenarie, sessioni formative, seminari (gestione aeroportuale, gestione risorse umane e leadership, nuove tecnologie e applicazioni di intelligenza artificiale) e con testimoni di settore o accademici. A tale evento hanno anche partecipato alcuni Direttori e Manager delle altre realtà aeroportuali del Gruppo Corporation America Airport (oltre 50 aeroporti, rappresentanti da circa 100 colleghi internazionali).

I “servizi di manutenzione” per 6,6 milioni di euro (5,9 milioni di euro nel 2023) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	6.586	5.911	675	11,4%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezzi.	836	679	157	23,1%
Manutenzione impianto bhs	902	902	0	0,0%
Manutenzione infrastrutture	2.425	2.198	228	10,4%
Manutenzione IT	2.422	2.131	290	13,6%

I “servizi per utenze” per 5,1 milioni di euro (5,5 milioni di euro nel 2023) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	5.133	5.461	(328)	-6,0%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	2.692	2.702	(10)	-0,4%
Acqua	568	554	13	2,4%
Telefoni	222	166	56	33,6%
Cellulari	158	168	(10)	-5,8%
Gas	1.423	1.768	(345)	-19,5%
Minori	71	102	(32)	-30,8%

I decrementi principali del costo del gas (-345 migliaia di euro) sono per la maggior parte decrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito dell'attenuazione delle tensioni internazionali sul costo delle energie legate alla crisi russo-ucraina.

I “servizi operativi” per 14,1 milioni di euro (13,2 milioni di euro nel 2023) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale. L'incremento sul 2023 è in linea con l'incrementata operatività dei due scali toscani.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	14.135	13.150	985	7,5%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.211	1.172	39	3,3%
Pulizie aeromobili e mezzi	6	0	6	
Servizio Agenzia/Magazz.	338	353	(14)	-4,1%
Pulizie locali	1.435	1.358	77	5,7%
Assistenza PRM	2.109	2.083	26	1,2%
Servizio vigilanza	4.039	3.818	221	5,8%
Centro Servizi	320	235	85	36,0%
Collegamento arco az	19	9	10	104,0%
Noleggio macch. e attr.	491	326	165	50,5%
Gestione parcheggi	451	383	68	17,9%
Giardinaggio	117	105	12	11,0%
Sala vip	1.220	1.283	(63)	-4,9%
Servizio pronto soccorso	513	474	39	8,3%
Shuttle bus	754	670	84	12,6%
Altri servizi operativi	381	155	226	146,0%
Servizi gestione emergenze	581	580	1	0,2%
Raccolta carrelli	148	145	3	2,0%

I “servizi di costruzione” per 10,9 milioni di euro (13,2 milioni di euro nel 2023) sono relativi agli investimenti infrastrutturali nei due scali per i beni in concessione (9,7 milioni di euro) e quelli relativi all'avanzamento della commessa Anas realizzati dalla collegata A.C.Quasarda Scarl (1,2 milioni di euro).

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Costi per servizi di costruzione	10.931	13.238	(2.307)	-17,4%
Costi per servizi di costruzione su beni in concessione	9.715	9.217	498	5,4%
Altri costi per servizi di costruzione	1.216	4.021	(2.805)	-69,8%

Il decremento dei servizi di costruzione è generato dai minori investimenti infrastrutturali nei due aeroporti toscani rispetto al precedente esercizio.

6.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli “oneri diversi di gestione” per circa 1,8 milioni di euro (2 milioni di euro nel 2023) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	12	3	9	362,0%
Ass.ni enti e istituti vari	549	458	91	19,8%
Imposte e tasse	784	1.079	(295)	-27,4%
Rappresentanza	168	83	85	103,0%
Vari amministrativi	273	282	(9)	-3,3%
Altri	10	52	(42)	-81,2%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.795	1.957	(162)	-8,3%

Si segnala in particolare che nel 2024 rispetto al 2023 un minore carico di imposte e tasse (-295 migliaia di euro).

6.3.5 Canoni aeroportuali

I “canoni aeroportuali” per 7,8 milioni di euro (7 milioni di euro nel 2023) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	6.625	5.843	781	13,4%
Canone VVF	1.048	1.203	(156)	-12,9%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	7.672	7.047	626	8,9%

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2024 rispetto al 2023 (+10,7% in termini di passeggeri).

6.4 Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni

La voce del 2024 ammonta a circa 9,8 milioni di euro (10,8 milioni di euro nel 2023) ed include ammortamenti attività immateriali per 6,9 milioni di euro (6,8 milioni di euro nel 2023), ammortamenti attività materiali per 2,2 milioni di euro (2,5 milioni di euro nel 2023) e ammortamento diritti d’uso per 676 migliaia di euro (650 migliaia di euro nel 2023). Nel 2023, il totale della voce contiene anche 861 migliaia di euro di svalutazioni (0 migliaia di euro nel 2024).

6.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di circa 5,3 milioni di euro (4,8 milioni di euro nel 2023), si compone dell’accantonamento a fondo rischi (1.066 migliaia di euro) e dell’accantonamento al fondo di ripristino (4,2 milioni di euro) che costituisce la competenza dell’esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

6.6 Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 409 migliaia di euro (12 migliaia di euro nel 2023) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti per effetto del peggioramento delle posizioni creditizie di due importanti clienti.

6.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 1.566 migliaia di euro (413 migliaia di euro nel 2023) euro. La variazione positiva è principalmente dovuta a maggiori proventi finanziari (+850 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale¹, da interessi attivi da strumenti derivati per 301 migliaia di euro e da 374 migliaia di euro relativo ai raggiunti obiettivi di performance previsti dal contratto di cessione di Toscana Aeroporti Handling (c.d. earn-out).

6.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 7.023 migliaia di euro (7.207 migliaia nel 2023) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 5.838 migliaia (5.981 migliaia nel 2023), degli oneri finanziari su passività a benefici definiti a dipendenti per 104 migliaia di euro (113 migliaia di euro nel 2023), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 926 migliaia di euro (912 migliaia di euro nel 2023) e dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso per 125 migliaia di euro (118 migliaia di euro nel 2023).

6.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia un saldo positivo di 10 migliaia di euro (13 migliaia di euro nel 2023) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Alatoscana S.p.A, Toscana Aeroporti Handling S.r.l.) e in società sottoposte a controllo congiunto (AC.Quasarda S.c.a.r.l.).

6.10 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo evidenziato dalla voce nel 2024 per complessivi 8.010 migliaia di euro (6.291 migliaia di euro nel 2023) include:

- imposte correnti per 5.250 migliaia di euro derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2024 per le società del Gruppo (di cui 3.505 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- imposte differite attive per 3.086 migliaia di euro (di cui 3.069 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.A. per 100 migliaia di euro (103 migliaia di euro nel 2023).

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

6.11 Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi

Evidenzia il risultato delle controllate Jet Fuel e TAC di pertinenza di Terzi.

In particolare tale voce include il risultato di esercizio della controllata Jet Fuel S.r.l. (716 migliaia di euro nel 2024) di pertinenza di terzi pari al 66,67% così come stabilito dai Patti Parasociali, ovvero 477 migliaia di euro (422 migliaia di euro nel 2023) e il risultato di esercizio della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (-1.131 migliaia di euro nel 2024) di pertinenza di terzi (49%), ovvero -554 migliaia di euro (utile di 26 migliaia di euro nel 2023). La perdita complessiva di esercizio di pertinenza di terzi è di 77 migliaia di euro (utile di 448 migliaia di euro nel 2023).

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

L'utile (perdita) per azione attribuibile agli azionisti della capogruppo è l'utile (perdita) diluito per azione del 2024, pari ad euro 0,919 (euro 0,679 nel 2023) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio del Gruppo (17.097 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n.

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

18.611.966), non essendo presenti fattori diluitivi. Con lo stesso criterio si evidenzia anche l'Utile (perdita) per azione da attività di funzionamento e quello da attività cedute o destinate alla dismissione.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2024 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2023.

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

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2024 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	244.104	242.144	1.960

7.1 Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3.735	0
Diritti di concessione	151.847	155.876	(4.028)
Diritti di brevetto e opere ingegno	524	550	(25)
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	47.921	35.384	12.537
Altre immobilizzazioni	205	247	(42)
Attività immateriali	204.232	195.791	8.442

Complessivamente nel 2024 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 15,4 milioni di euro relativi a:

(importi in migliaia di euro)	FY 2024
Diritti di concessione	1.968
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	12.832
Immobilizzazioni in corso (Software)	207
Altre immobilizzazioni minori	99
Software	261
Totale	15.367

Nel corso del 2024 non sono state effettuate svalutazioni di immobilizzazioni.

Ai fini di una completa informativa sugli investimenti, si segnala che in accordo con quanto disposto dall'IFRIC 12, dai Diritti di Concessione sono stati riclassificati 419 migliaia di euro in attività finanziarie (Valore di Subentro).

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

a. Avviamento

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 3,7 milioni di euro (3,7 milioni al 31 dicembre 2023) ed è stato iscritto nel 2021 a seguito dell'operazione per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). TAC ha per oggetto sociale la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. L'operazione rientra nella strategia di TA finalizzata alla realizzazione degli investimenti necessari per lo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa attraverso un'impresa controllata.

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

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

b. Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 151,8 milioni di euro (155,9 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e registra una riduzione di 4.028 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto degli ammortamenti del periodo (-6,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+2 milioni di euro) effettuati nell'esercizio e dai diritti entrati in uso (+514 migliaia di euro). L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 199,8 milioni di euro.

c. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 524 migliaia di euro (550 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e registra un decremento di 25 migliaia di euro per effetto di investimenti pari a 261 migliaia di euro, riclassifiche per 87 migliaia di euro ed ammortamenti per 185 migliaia di euro.

d. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2024, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 47,9 milioni di euro (35,4 milioni di euro al 31 dicembre 2023); tale importo registra un incremento di 12,5 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 13,1 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 600 migliaia di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 21,2 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 13,3 milioni di investimenti per la progettazione degli interventi di adeguamento e sviluppo del Terminal di Firenze.

Con riferimento a tali investimenti, si ricorda che le sentenze del TAR e del Consiglio di Stato intervenute rispettivamente nel 2019 e nel febbraio 2020, che obbligano a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare i vizi istruttori ed amministrativi eccipiti all'Autorità Competente (Ministero dell'Ambiente), non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, potendo, inoltre, TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali fino ad allora sviluppate quale utile strumento tecnico-progettuale nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

A valle del processo di dibattito pubblico, concluso a febbraio 2023, condotto da Toscana Aeroporti, di intesa con ENAC, presso la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istituita al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è provveduto all'elaborazione della Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 e all'avvio del procedimento ambientale integrato VIA-VAS introdotto nell'ordinamento nazionale dal Decreto Legge 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni). Nell'ambito di detto procedimento il Proponente ENAC ha già espletato la fase di Scoping (avviata a maggio 2023 e conclusa a gennaio 2024) ed avviato la seconda (e ultima) fase di Valutazione Integrata (avvio avvenuto nel maggio 2024). Tutte le modifiche tecniche

apportate al Masterplan a seguito della conclusione dello Scoping, nonché in recepimento delle richieste di modifica/integrazione espresse dalla Commissione Nazionale Tecnica VIA/VAS e dalle altre Amministrazioni interessate, risultano oggetto di preventiva concertazione con ENAC e successivi atti di nulla-osta a procedere progressivamente espressi da ENAC. Le modifiche richieste dal Ministero dell'Ambiente hanno comportato, tra l'altro, la necessità di rimodulazione dell'intervento relativo al Terminal, proposto non già quale intervento di completa nuova realizzazione (green field), ma di adeguamento ed ampliamento dell'esistente aerostazione. Nel frattempo, ENAC ha proseguito l'attività di monitoraggio degli investimenti di anno in anno eseguiti dal gestore Toscana Aeroporti ai fini del riconoscimento degli stessi sia da un punto di vista tecnico che tariffario. I medesimi investimenti sono poi stati annualmente presentati ai Comitati utenti secondo i Modelli di regolazione tariffaria vigente, così come monitorati da ENAC ai fini anche della relativa futura ammissibilità nella base di calcolo delle tariffe annuali. Si fa presente come in tale processo ENAC non abbia riscontrato anomalie per quanto fino ad oggi monitorato in particolare relativamente ai lavori in corso ascrivibili al nuovo aeroporto di Firenze.

Nei documenti in fase di finalizzazione, così come approvati in linea tecnica da ENAC a novembre 2024 e così come successivamente integrati fino alla data del presente documento, sono comprese le spese tecniche relative al Master Plan consuntivate nei Bilanci TA fino al 31 dicembre 2024. Si rammenta come la Delibera ART 38/23 in vigore stabilisca che le spese di progettazione possano essere ascritte alla tariffa solo a partire dalla capitalizzazione ed entrata in funzione dell'investimento cui si riferiscono, pertanto fino ad oggi, nonostante i positivi monitoraggi di ENAC e le presentazioni ad ART e Comitati utenti, non sono ancora confluite in tariffa spese tecniche relative al MPL di Firenze.

In considerazione della articolazione dei passaggi procedurali ancora da completare e della pluralità di attori coinvolti, la società, confidando nel positivo esito di tali procedimenti, anche sulla base delle interlocuzioni intercorse con ENAC, la Regione Toscana e gli altri enti pubblici coinvolti, monitorerà costantemente l'evoluzione dei procedimenti autorizzativi anche al fine di identificare eventuali indicatori di perdita durevole di valore delle attività.

Impairment test

Al 31 dicembre 2024, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto l'impairment test sui dati al 31 dicembre 2024, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2025, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione, le immobilizzazioni in corso e l'avviamento, tutte le altre attività componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

Ai fini dell'impairment test l'avviamento pari a 3.735 migliaia di euro è stato allocato per circa il 78% sulla CGU dello scalo di Firenze e per circa il 22% sulla CGU dello scalo di Pisa. Tali percentuali di allocazione sono invariate rispetto al 2023.

Il valore recuperabile di ciascuna CGU si basa sul suo valore d'uso, stimato sulla base dei flussi di cassa previsionali attualizzati. Sono stati quindi stimati e poi attualizzati i flussi di cassa previsionali dei due scali per la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze – convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045). Il valore ottenuto (valore recuperabile) di ciascuna CGU è stato poi confrontato con il relativo valore contabile.

Il Gruppo ha sviluppato, oltre ad uno scenario che prevede l'esecuzione di tutti gli investimenti previsti nel piano aziendale approvato dalla Direzione, anche uno scenario che non prevede gli effetti legati a investimenti sostanzialmente non ancora iniziati così come richiesto dallo IAS 36, verificando la recuperabilità del capitale investito netto in entrambi gli scenari.

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

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro del traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi realizzati da primari operatori del settore.

Ai fini dell'attualizzazione dei flussi di cassa, il Gruppo ha adottato un tasso di sconto (WACC), omogeneo per entrambe le CGU, che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell'attività in cui le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 8,21% (pari al 8,81% nel 2023).

Nella stima dei flussi di cassa futuri il Gruppo TA ha anche considerato gli obiettivi di sostenibilità ed i relativi investimenti che si renderanno necessari per il raggiungimento degli stessi.

La definizione degli obiettivi di sostenibilità è un percorso che Il Gruppo ha avviato nel 2022 con l'approvazione delle linee strategiche e del primo piano di sostenibilità. A partire dal 2024 l'impegno si è fatto ancora più rilevante in quanto la società ha predisposto il primo piano integrato di business e di sostenibilità convinta che il valore della società si sviluppi proprio integrando gli obiettivi di business e di sostenibilità in un unico piano programmatico. Tale piano è stato quindi declinato con progetti che si sviluppano nell'arco di 5 anni 2024-2028.

Nella stima dei flussi di cassa del 2025, quindi, il Gruppo ha considerato nei costi operativi e negli investimenti i flussi di cassa in uscita attesi per il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo delineati dal piano integrato.

In tal senso è opportuno ricordare che Toscana Aeroporti ha avviato la programmazione e l'esecuzione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad una riduzione delle emissioni di CO₂ e la progettazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. Si sottolinea che nel 2024, a dimostrazione degli impegni di sostenibilità e dell'attenzione verso la riduzione progressiva delle emissioni, la società ha raggiunto la certificazione ACI Airport Carbon Accreditation di livello 2 "Optimization" su entrambi gli scali di Firenze e Pisa.

Il piano economico finanziario include i flussi finanziari in uscita correlati alla realizzazione di tali investimenti.

Per quanto riguarda gli effetti di progetti ad oggi ancora in una fase embrionale, il Gruppo ha generalmente mantenuto un approccio conservativo, stimando quindi flussi di cassa in uscita ritenuti prudenti o non prevedendo benefici che potenzialmente potrebbero derivare dalle strategie e dagli investimenti futuri (ad esempio una riduzione dei consumi).

Il Gruppo ha inoltre effettuato analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base effettuando diversi scenari di sensitivities che condizionano il valore d'uso delle CGU:

Una prima sensitivity si è concentrata sul comprendere gli effetti della variazione del 2% sul tasso di sconto utilizzato (WACC);

Una seconda sensitivity, svolta solamente sullo scenario che prevede l'esecuzione di tutti gli investimenti previsti dal piano approvato dalla Direzione, in cui si è ipotizzato un ritardo dell'avvio dei lavori legati al Master Plan di Firenze di 1 e 2 anni;

Una terza sensitivity svolta ipotizzando che il numero dei passeggeri in transito, che rappresenta uno dei principali driver di sviluppo del business aeroportuale, rimanga stabile nel periodo di piano rispetto alle previsioni formulate per l'esercizio 2025.

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

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

e. Altre immobilizzazioni

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 205 migliaia di euro (247 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferiscono ad investimenti su beni di terzi, in particolare sulla strada comunale di via del Termine presso lo scalo fiorentino.

7.2 Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.416	16.592	(176)
Altri beni	1.054	1.424	(369)

Attrez.re ind.li e comm.li	473	603	(130)
Impianti e macchinari	5.711	5.098	613
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	453	123	330
Immobili, impianti e macchinari	24.107	23.839	268

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2024 sono stati effettuati investimenti per 2.423 migliaia di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	FY 2024
Terreni e fabbricati	67
Impianti e macchinari	1.772
Autoveicoli	74
Mobili e arredi	82
Hardware	98
Immobilizzazioni in corso	330
Totale	2.423

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2024 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2024 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 5 migliaia di euro.

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

7.3 Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2024 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,5 milioni di euro.

Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su terreni, fabbricati e miglorie per 2,8 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli, mobili e arredi per 682 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione dell'anno.

<i>dati in euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023
Valori al primo gennaio	3.633	3.904
Acquisizioni	571	403
Dismissioni	0	(24)
Ammortamenti	(676)	(650)
Diritti d'uso alla fine del periodo	3.528	3.633

7.4 Partecipazioni in altre imprese

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

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (3,95% del capitale): 30,0 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (2,87% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.A. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.A. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

La variazione fra i due esercizi è dovuta alla cessione con atto notarile del 12 febbraio 2024 della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16%) a Parcheggi Italia Spa per un valore di 3,2 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2024 non sono stati rilevati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle partecipazioni in altre imprese.

7.5 Partecipazioni in imprese collegate e sottoposte a controllo congiunto

Al 31 dicembre 2024, il valore delle partecipazioni della Capogruppo TA in società collegate ed a controllo congiunto (joint venture) è pari a 644 migliaia di euro (572 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), come risulta di seguito:

- Alatoscana S.p.A. per 387 migliaia di euro (378 migliaia di euro al 31 dicembre 2023);
- Toscana Aeroporti Handling S.r.l. per 250 migliaia di euro (188 al 31 dicembre nel 2023);
- AC.Quasarda S.c.a.r.l. per 7,2 migliaia di euro (7,2 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Alatoscana S.p.A. e Toscana Aeroporti Handling S.r.l. sono classificate come società collegate, mentre AC.Quasarda S.c.a.r.l. è classificata come joint venture.

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

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

7.6 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	180	174	6
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	584	3.210	-2.626
Ratei e risconti attivi oltre l'anno	1.582	0	1.582
Strumenti finanziari	0	63	-63
Valore di subentro	3.939	3.237	702
Altre attività finanziarie	6.284	6.683	(399)

Depositi cauzionali

Si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

Il credito deriva principalmente dall'iscrizione dell'earn-out, attività finanziaria valutata al fair value (FVTPL), a seguito della cessione del pacchetto di maggioranza delle azioni di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (250 migliaia di euro) avvenuto il 30 dicembre 2022. La variazione fra i due esercizi è principalmente dovuta alla positiva sentenza del contenzioso NIT che ha permesso il recupero totale della caparra confirmatoria (3 milioni di euro).

Ratei e risconti attivi oltre l'anno

Il valore al 31 dicembre è pari a 1.582 migliaia di euro (zero al 31 dicembre 2023). Il saldo si riferisce principalmente al risconto delle spese relative al nuovo finanziamento della Capogruppo per 1.428 migliaia di euro e 87 migliaia di euro relativi a premi assicurativi su commesse di lavoro pluriennali della controllata TAC.

Valore di subentro

Per un importo di circa 3,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024 (3,2 milioni di euro al 31 dicembre 2023), la voce si riferisce al valore di subentro rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria.

Si segnala che, ai fini di una corretta rappresentazione del dato comparativo, una parte del valore di subentro al 31.12.2023, pari ad 1,2 milioni di euro, è stata riclassificata dalla voce Attività immateriali alla voce Altre attività finanziarie (non correnti).

7.7 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a zero (805 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

7.8 Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Al 31 dicembre 2024 il Gruppo presenta attività fiscali differite pari a 5.150 migliaia di euro (7.480 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Tale importo è il netto di attività fiscali differite pari a 7.643 migliaia di euro e passività fiscali differite pari a 2.493 migliaia di euro, ed è composto principalmente dalla rilevazione delle imposte anticipate sulle differenze temporanee calcolate sui fondi (fondo di ripristino, fondo svalutazione crediti, fondi rischi ecc.).

Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato D.

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

La variazione delle attività fiscali differite rispetto al 31 dicembre 2023 deriva principalmente da:

- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 (effetto per circa -2.761 migliaia di euro);
- effetto fiscale derivante dall'iscrizione del derivato di copertura (774 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa -343 migliaia di euro).

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 11 marzo 2025.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2024 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	52.045	61.716	(9.672)

7.9 Attività derivanti da contratti

Il saldo al 31 dicembre 2024, pari a 44 migliaia di euro ed in decremento di 1.303 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023, rappresenta l'ammontare dovuto dal committente ANAS nei confronti della controllata TAC per i lavori eseguiti nell'anno, al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti, nell'ambito della commessa dei lavori che si concluderà nel 2025.

7.10 Crediti commerciali

La voce è relativa ai crediti correnti verso clienti che al 31 dicembre 2024, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 19.653 migliaia di euro (22.430 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	18.698	20.515	-1.816
Crediti verso imprese collegate	955	1.915	-960
Crediti commerciali correnti	19.653	22.430	-2.776

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio per effetto di un accantonamento di 409 migliaia di euro e decrementato per 108 migliaia di euro per utilizzo.

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti 31.12.2023	5.029
accantonamento	409
utilizzo	(108)

Fondo svalutazione crediti 31.12.2024

5.329

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

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	24.983	12.849	3.433	1.731	293	1.127	5.550
Fondo svalutazione crediti	(5.329)	-	-	(15)	(3)	(44)	(5.268)
Totale al 31.12.2024	19.653	12.849	3.433	1.716	290	1.084	283

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	27.459	10.759	5.543	3.831	391	1.280	5.654
Fondo svalutazione crediti	(5.029)	(2)	(4)	(51)	(8)	(55)	(4.908)
Totale al 31.12.2023	22.430	10.757	5.539	3.780	383	1.225	746

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

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Alatoscana	57	0	57
Toscana Aeroporti Handling	898	2.561	(1.663)
Ac.quasarda	0	25	(25)
Crediti verso società Collegate	955	2.586	(1.631)

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 92 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (25 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) si riferisce principalmente ai crediti fiscali per imposte correnti Ires e Irap.

7.12 Altri crediti tributari

Al 31 dicembre 2024 la voce è pari a 819 migliaia di euro (1.909 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), ed è composta principalmente da:

- credito IVA delle controllate per 595 migliaia di euro;
- credito iva Vola Srl (ex controllata chiusa nel dicembre 2021) per 73 migliaia di euro;
- credito investimenti beni strumentali della Capogruppo TA per 10 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 141 migliaia di euro;
- minori per 3 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	0	71	(71)
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	5.326	6.873	(1.546)
Anticipi a fornitori	1.230	995	235

Ratei e Risconti attivi	989	954	34
Crediti per incassi generi di monopolio	85	74	11
Altri crediti minori	1.010	504	506
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	8.640	9.471	(831)

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

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

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

7.14 Altre attività finanziarie correnti

Tale voce pari a 249 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (393 al 31 dicembre 2023) include il valore di Titoli di Stato (BTP) detenuti dalla controllata Jet Fuel.

7.15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 22.548 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (26.143 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è rappresentata per la quasi totalità dell'importo da disponibilità presso conti correnti bancari e per la componente residua da denaro in cassa.

La variazione di liquidità fra i due esercizi in esame deriva principalmente da;

- Flussi di cassa per investimenti per circa 13,5 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- il flusso di cassa netto generato dalle attività operative per circa 16,6 milioni di euro;
- la vendita della partecipazione azionaria di Firenze Parcheggi per 3,2 milioni di euro;
- il rimborso dell'acconto e degli interessi riconosciuti a seguito della sentenza positiva del contenzioso legale con NIT per circa 3,9 milioni di euro (rilevato all'interno dei flussi di cassa per attività di investimento alla voce "altri movimenti minori");
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 10,9 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi per 7,3 milioni di euro.

7.16 PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 7,7 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+17,1 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi e riserve di 7,3 milioni di euro e dall'iscrizione della riserva di fair value per 2,45 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2024 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

Il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci.

Capitale

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

Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. nel luglio 2007.
- dalla riserva legale per un importo di 5.995 migliaia di euro (5.472 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 15.792 migliaia di euro (12.846 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). L'incremento di 2.946 migliaia di euro è principalmente conseguente alla destinazione a riserva dell'utile 2023, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 12 marzo 2024 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 27 aprile 2024 nonché dalla

distribuzione di 7 milioni di euro di riserve deliberato dalla suddetta assemblea degli Azionisti (importo unitario per azione pari a 0,3761 euro).

- dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

Riserva rettifiche IAS

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

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

Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge

Tale riserva accoglie una riserva di fair value negativa per 2,45 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2024 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

La stima del fair value è stata effettuata attraverso l'attualizzazione dei flussi di cassa attesi netti che deriveranno dagli strumenti stessi, tenuto conto della curva di mercato dell'Euribor a 6 mesi in essere alla Data di Valutazione del 31 dicembre, per un totale pari a Euro 2.451.461. Tale valore negativo, da un punto di vista economico, sottintende il valore attuale netto dei flussi che deriveranno, a carico di TA, nel periodo di residua durata degli strumenti finanziari in esame.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 5.446 migliaia di euro (3.219 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2023 e della valutazione attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

Altri componenti di conto economico complessivo

Si riporta di seguito l'effetto fiscale relativo agli altri componenti di conto economico complessivo.

SITUAZIONE AL 31.12.2024	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	66	66	-9	57
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	-2.451	-2.451	0	-2.451
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	-2.386	-2.386	-9	-2.394
SITUAZIONE AL 31.12.2023	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-43	-43	8	-35
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	-43	-43	8	-35

SITUAZIONE AL 31.12.2024	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	75	-18	57
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	-3.226	774	-2.451
	-		
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	3.151	756	-2.394

SITUAZIONE AL 31.12.2023	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-46	11	-35
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	-46	11	-35

Utile (perdita) di esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza del Gruppo al 31 dicembre 2024, pari ad un utile di 17.097 migliaia di euro (12.631 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2024, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi è pari a 940 migliaia di euro (1.326 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). La variazione è dovuta alla quota di competenza di terzi del risultato d'esercizio delle controllate Jet Fuel e TAC.

7.17 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.269 migliaia di euro (1.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000
Fondi rischi e oneri 01.01.2024	5.235
accantonamento	1.066
utilizzo	(2.573)
riclassifica debiti tributari	127
Fondi rischi e oneri 31.12.2024	3.855

Il fondo al 31 dicembre 2024 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 798 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri";
- 2) 2.040 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 3) 902 migliaia di euro relativi ad accantonamenti di esercizi pregressi di costi di sviluppo traffico definiti dai contratti di marketing support con le compagnie aeree.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri".

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

7.18 Fondi di ripristino e sostituzione

Il valore complessivo al 31 dicembre 2024 è pari a 27.054 migliaia di euro e si incrementa di 2.582 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto dell'accantonamento del 2024, parzialmente compensato dagli utilizzi dell'esercizio, riferiti principalmente agli interventi di ripristino effettuati sulle infrastrutturali dei due scali toscani. Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2024	24.472
accantonamento	4.246
utilizzo	(2.599)
oneri finanziari	934
Fondi di ripristino e sostituzione 31.12.2024	27.054

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (21.120 migliaia di euro) e fra le passività correnti (5.934 migliaia di euro).

L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione¹, sarebbe pari a 587 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 558 migliaia di euro.

7.19 Fondi benefici a dipendenti

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

I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2024 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3,38%;
- tasso annuo di inflazione: 2,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,00%.

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

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

Il valore della passività risulta pari a 2.417 migliaia di euro (2.193 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta un incremento rispetto al 31 dicembre 2023 di 224 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2024	2.193
oneri finanziari Ias	104
utilizzo	(62)
(utili)/perdite attuariali	(75)
altro	257
Fondi benefici ai dipendenti 31.12.2024	2.417

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (57 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 75 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 18 migliaia di euro.

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

¹ I tassi utilizzati per l'attualizzazione del Fondo di ripristino sono relativi alle ultime aste 2024 per la collocazione dei BTP a 15 e 30 anni.

Gruppo Toscana Aeroporti

	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo (dati in euro/000)	2.328	2.513	2.443	2.392	2.425	2.410

7.20 Passività finanziarie

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

	31/12/2023	accensione e di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclass ifiche	Altri effetti (*)	31/12/2024
dati in euro/000						
Passività non correnti	43.525	89.395	(43.261)	0	(2.368)	87.291
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	34.318	41.500	(75.500)	0	(318)	(0)
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	23.015	0	(23.015)	0	0	0
Totale passività finanziarie correnti	57.333	41.500	(98.515)	0	(318)	(0)
Totale passività finanziarie	100.858	130.895	(141.776)	0	(2.685)	87.291

(*) Gli altri movimenti includono prevalentemente il costo ammortizzato relativo alle spese bancarie sostenute per l'ottenimento del prestito (up-front fee, imposta sostitutiva, etc).

L'importo di 87,3 milioni di euro, relativo alle passività finanziarie non correnti in essere al 31 dicembre 2024, si riferisce ad un contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa.

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

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

iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l..

Del suddetto finanziamento, alla data del al 31 dicembre 2024, sono stati erogati circa 89,4 milioni di euro suddivise in tre tranche: i) 82,7 milioni di euro a valere sul Term Loan Facility Tranche A; ii) 50 migliaia di euro sul Term Loan Facility Tranche B; iii) 6,6 milioni di euro su Capex Facility Tranche B.

Il suddetto finanziamento deve rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 i seguenti covenant, calcolati in base ai dati del bilancio consolidato di Toscana Aeroporti S.p.A. secondo le definizioni previste dal contratto di finanziamento:

- Regulatory Asset Base / Net Debt (rapporto fra regulatory asset base e posizione finanziaria netta);
- Interest Cover Ratio (rapporto fra EBITDA consolidato e gli oneri finanziari);
- Net Debt Cover (rapporto fra posizione finanziaria netta e EBITDA consolidato).

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

Il contratto di finanziamento prevede inoltre il rispetto di ulteriori due covenant la cui misurazione è richiesta a partire dal 31 dicembre 2027 (Annual Debt Service Cover Ratio e Projected Debt Service Cover Ratio).

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al al 31 dicembre 2024.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	-	5.749	5.749
Compreso fra 1 e 2 anni	-	5.807	5.807
Compreso fra 2 e 3 anni	3.281	5.522	8.803
Compreso fra 3 e 4 anni	4.282	4.996	9.278
Compreso fra 4 e 5 anni	5.265	4.790	10.056
Compreso fra 5 e 6 anni	76.567	2.128	78.694
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	89.395	28.991	118.386

Al 31 dicembre 2024 non ci sono Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre sei anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2024.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VAR.
Fidi accordati	20.750	49.250	(28.500)
<i>di cui TA</i>	<i>20.450</i>	<i>48.950</i>	<i>(28.500)</i>
<i>di cui controllate</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>-</i>
Fidi utilizzati	-	34.000	(34.000)
<i>Utilizzato %</i>	<i>0%</i>	<i>69%</i>	
Fidi residui	20.750	15.250	5.500

I fidi accordati al 31 dicembre 2024 si riferiscono per circa 20 milioni di euro alla linea di “revolving” su descritta quale parte del finanziamento complessivo accorato alla Capogruppo.

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2024 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 31 dicembre 2024 (in euro/000)
(Loan7) TLF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	80.772
(Loan7) TLF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	50
(Loan7) CF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	6.468
a)	totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine			87.291
b)	totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")			-
a) + b)	totale debiti per passività finanziarie			87.291

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

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2024 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo (banca agente)	TA	89.395	92.267

L'**Indebitamento Finanziario Netto Consolidato** al 31 dicembre 2024, presentato in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006 ed aggiornata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati in data 4 giugno 2021, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
migliaia di euro	31.12.2024	31.12.2023	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	22.548	26.143	(3.594)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	249	393	144
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	22.797	26.535	(3.738)
E. Debito finanziario corrente	-	34.318	(34.318)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.127	24.586	23.459
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.127	58.904	-
			57.777

H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(21.670)	32.369	(54.039)
I. Debito finanziario non corrente	90.516	43.525	46.992
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	3.116	3.730	(613)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	93.633	47.254	46.378
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	71.963	79.623	(7.660)

7.21 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2024 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 3,8 milioni di euro, di cui 3,3 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 571 migliaia di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.116	3.266
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	636	571
Totale	3.753	3.837

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023
Valori al primo gennaio	3.837	4.080
Acquisizioni	571	403
Dismissioni	0	(24)
Pagamento / altre riduzioni	(780)	118
Oneri finanziari	125	(740)
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	3.753	3.837

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

maturazione della passività finanziaria	€/000
< 1 anno	762
1-2 anni	679
2-3 anni	484
3-4 anni	347
4-5 anni	294
5-6 anni	252
oltre 6 anni	1.302
totale	4.121

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

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

- 3.50% per i contratti di noleggio autoveicoli di durata pari a 48 mesi;
- 3,84% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

Per i contratti stipulati nel 2024 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 4,986% per i contratti di durata pari a 12 mesi
- 4,915% per i contratti di durata pari a 18 mesi
- 4,843% per i contratti di durata pari a 24 mesi
- 4,870% per i contratti di durata pari a 48 mesi
- 4,892% per i contratti di durata pari a 60 mesi
- 4,920% per i contratti di durata pari a 72 mesi

7.22 Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno

La voce pari a 3.326 migliaia di euro (0 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) rappresenta il debito a lungo termine (fair value) calcolato sul contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

7.23 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 1.134 migliaia di euro (1.226 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferiscono principalmente a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

La società non ha in essere debiti finanziari con scadenza superiore ai 5 anni.

7.24 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 1.134 migliaia di euro (2.544 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico delle società del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2024. In particolare, 876 migliaia di euro sono relativi al debito IRES della Capogruppo maturato nell'ambito dell'accordo di consolidato fiscale in essere con Corporacion America Italia S.p.A. Le restanti 258 migliaia di euro sono riferibili ai debiti IRES e IRAP delle società controllate (Toscana Aeroporti Engineering per 62, Parcheggio Peretola per 148, Jet Fuel per 47).

7.25 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 9.649 migliaia di euro (8.813 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	8.836	7.962	874
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	364	696	(332)
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	7	11	(4)
Erario c/Iva	291	30	261
Imposte locali	150	113	37
Altri debiti tributari	9.649	8.813	836

In particolare, il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco si è incrementato per effetto del cresciuto traffico gestito dai due scali nell'esercizio in esame.

7.26 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 30,9 milioni di euro (35,6 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e registrano un decremento di circa 4,7 milioni di euro.

7.27 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.561 migliaia di euro (1.563 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

7.28 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 10,9 milioni di euro (11 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	3.385	2.853	532
Canoni concessori	3.624	3.423	202
Ratei e risconti passivi	510	497	13
Servizio antincendio	597	1.207	(610)
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	470	466	5
Organi istituz. c/competenze	498	447	51
Acconti da clienti	284	316	(32)
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	491	1.000	(509)
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	458	816	(359)
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.317	11.025	(708)

In particolare:

- il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- il debito verso Cemes per acquisto quote TAC rappresenta la passività in scadenza entro i prossimi dodici mesi, sorto a seguito della relativa operazione di aggregazione aziendale;
- i risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

8. Gestione dei rischi finanziari

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

8.1 Rischio di credito

Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente mitigato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali volte alla tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

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

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

8.2 Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2024, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per circa 72 milioni di euro (79,6 milioni al 31 dicembre 2023). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 21,7 milioni di euro (-32,4 milioni di euro al 31 dicembre 2023) ed una PFN non corrente negativa pari a 93,6 milioni di euro (47,3 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

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

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

Del suddetto finanziamento, alla data del 31 dicembre 2024, sono stati erogati circa 89,4 milioni di euro suddivise in tre tranches: i) 82,7 milioni di euro a valere sul Term Loan Facility Tranche A; ii) 50 migliaia di euro sul Term Loan Facility Tranche B; iii) 6,6 milioni di euro su Capex Facility Tranche B.

Il suddetto finanziamento dovrà rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 i seguenti covenant, calcolati in base ai dati del bilancio consolidato di Toscana Aeroporti S.p.A. secondo le definizioni previste dal contratto di finanziamento:

- Regulatory Asset Base / Net Debt (rapporto fra regulatory asset base e posizione finanziaria netta);
- Interest Cover Ratio (rapporto fra EBITDA consolidato e gli oneri finanziari);
- Net Debt Cover (rapporto fra posizione finanziaria netta e EBITDA consolidato).

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

Il contratto di finanziamento prevede inoltre il rispetto di ulteriori due covenant la cui misurazione è richiesta a partire dal 31 dicembre 2027 (Annual Debt Service Cover Ratio e Projected Debt Service Cover Ratio).

8.3 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. Con la sottoscrizione del contratto derivato sul nuovo finanziamento tirato alla data del presente Bilancio, la Società ha mitigato tale rischio. Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

8.4 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.

9. Altre informazioni

9.1 Informazioni per area geografica e settori operativi

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

Il Gruppo dispone di dati di contabilità analitica aziendale che consentono al Chief Operating Decision Maker di monitorare le performance economiche e finanziarie secondo due viste differenti: per scalo (Firenze/Pisa) o per tipologia di servizio (Aviation/Non Aviation). Entrambe le prospettive sono rilevanti per il Gruppo, in quanto sia la vista per scalo che quella per tipologia di attività vengono utilizzate dal più alto livello decisionale operativo per la valutazione delle performance e per le decisioni di allocazione delle risorse.

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

- **Settore Aviation:** tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai

passaggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

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

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

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

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. Nell’allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo il Gruppo ha effettuato l’allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione al 31 dicembre 2023 ex Delibera CIPE n. 38/2007¹. I principali costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

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

Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate Indiretti Generali)		Totale	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
<u>Gruppo TA -</u>								
<u>Conto economico</u>								
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	79.555	78.091	32.292	26.431	1.752	4.401	113.599	108.923
di cui Pisa	40.543	37.755	12.105	10.288	1.214	2.471	53.862	50.514
di cui Firenze	39.012	40.336	20.186	16.143	538	1.930	59.736	58.409
Ricavi per serv. costruz.	12.116	10.794	2.290	3.995	813	208	15.219	14.998
di cui Pisa	3.271	4.971	628	2.437	171	19	4.070	7.427
di cui Firenze	8.845	5.823	1.662	1.559	642	190	11.149	7.571
Totale Ricavi di settore	91.671	88.885	34.582	30.426	2.565	4.610	128.818	123.921
Costi operativi (*)	48.805	42.020	8.260	7.106	15.847	23.849	72.913	72.975
di cui Pisa	28.965	25.349	4.237	3.455	7.623	13.158	40.825	41.963
di cui Firenze	19.840	16.670	4.023	3.651	8.224	10.691	32.088	31.012
Costi per serv. costruz.	7.676	6.470	1.378	2.554	661	193	9.715	9.217

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

di cui Pisa	2.027	2.634	429	1.566	129	16	2.585	4.216
di cui Firenze	5.650	3.836	949	988,79	532	177	7.130	5.002
Ammort.ti e accanton.ti	6.394	7.339	1.183	1.487	7.901	6.752	15.478	15.578
di cui Pisa	3.675	3.634	672	781	4.480	3.732	8.827	8.147
di cui Firenze	2.719	3.705	510	705	3.421	3.020	6.650	7.431
Risultato operativo	28.795	33.056	23.762	19.279	-21.845	-26.184	30.712	26.151
di cui Pisa	9.147	11.109	7.395	6.923	-10.848	-14.416	5.695	3.615
di cui Firenze	19.648	21.947	16.366	12.357	-10.997	-11.768	25.017	22.536
Gestione finanziaria	-	-	-	-	-5.456	-6.781	-5.456	-6.781
Ris. ante imposte	28.795	33.056	23.762	19.279	-27.301	-32.965	25.256	19.370
Imposte di esercizio	-	-	-	-	-8.237	-6.291	-8.237	-6.291
Ris. netto di esercizio	28.795	33.056	23.762	19.279	-35.538	-39.256	17.019	13.079
Perdita (utile) di Terzi	-	0	-	-	-77	-448	-77	-448
Ris. netto di Gruppo	28.795	33.056	23.762	19.279	-35.615	-39.704	17.097	12.631
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
Attività correnti	21.597	20.998	9.018	10.979	21.430	29.739	52.045	61.716
Attività non correnti	164.458	156.645	36.026	42.334	43.619	43.164	244.104	242.144
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
Investimenti	13.916	11.507	2.695	4.048	1.597	650	18.209	16.205

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad €7.672 migliaia nel 2024 ed € 7.047 migliaia nel 2023.

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2024 TA ha registrato circa 9,1 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,2% (59,8% nel 2023). In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 43,5% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,1% (Vueling) e 6,6% (easy Jet).

9.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2024 gli impegni e garanzie sono composte da 11.188 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 10.826 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	11.188	10.502	686
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	10.826	11.298	(472)

Le fidejussioni di terzi prestate a favore delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati dalla Capogruppo, a garanzia del rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, a garanzia di tasse e diritti aeroportuali maturati sulle attività operative da parte dei vettori aerei.

Le fidejussioni prestate a terzi per conto delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte al Comune di Pisa ed al Comune di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA. Nei 10,8 milioni di euro sono incluse circa 1,7 milioni di euro di garanzie a favore di ANAS per lavori gestiti dalla controllata TAC.

9.3 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Di seguito il dettaglio relativo ai compensi 2024.

COMPENSO AMMINISTRATORI

(In migliaia di euro)		2024							
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Compensi		Benefici non monetari	Retrib., bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
				per la carica	per partec. a comitati				
Marco Carrai	Presidente CdA TA - Presidente Comitato Esecutivo TA	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	120,0	1,5	14,3	100,0	0,0	235,8
Roberto Naldi	Amministratore Delegato TA - Membro Comitato Esecutivo TA	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	244,0	2,0	11,5	200,0	100,0	557,5
Giorgio De Lorenzi	Amministratore TA	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Ana C. Schirinian	Amministratore TA	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Saverio Panerai	Amministratore TA	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Stefano Bottai	Vice Presidente CdA TA - Comitato Nomine e Remunerazioni TA - Comitato Controllo e Rischi TA	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	20,0	4,5	0,0	0,0	13,0	37,5
Veronica Berti	Amministratore TA	29/04/2024-31/12/2024	(a)	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7
Luigi Salvadori	Amministratore TA - Presidente Comitato Nomine e Remunerazioni TA	29/04/2024-31/12/2024	(a)	6,7	1,6	0,0	0,0	0,0	8,3
Sabina Nuti	Amministratore TA	29/04/2024-31/12/2024	(a)	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7
Nicoletta De Francesco	Amministratore TA	1/1/2024 - 29/04/2024	(a)	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3
Linda Stivala	Amministratore TA	1/1/2024 - 29/04/2024	(a)	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3
Claudio Bianchi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo	1/1/2024 - 29/04/2024	(a)	3,3	1,0	0,0	0,0	0,0	4,3

Gino Mannocci	Amministratore TA - Membro Comitato Nomine e Remunerazioni TA	1/1/2024 - 29/04/2024	(a)	3,3	0,6	0,0	0,0	0,0	3,9
Antonella Mansi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Cristina Martelli	Amministratore TA	1/1/2024 - 29/04/2024	(a)	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3
Mariano Andres Mobilia Santi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	3,0	15,0
Patrizia Pacini	Amministratore TA - Membro Comitato Controllo e Rischi	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Mirko Romoli Fenu	Amministratore TA - Membro Comitato Controllo e Rischi	1/1/2024 - 31/12/2024	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Totale				490,6	21,2	25,8	300,0	116,0	953,5

Note:

(a) Approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2026.

COMPENSO SINDACI

(In migliaia di euro)		2024					
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Emolumenti per la carica	Compensi per partec. a comitati	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Alberto Ribolla	Presidente Collegio Sindacale TA	01/01/2024 - 31/12/2024	(a)	40,0	14,4		54,4
Lara Lupi	Sindaco effettivo TA	01/01/2024 - 31/12/2024	(a)	30,0	14,4	0,0	44,4
Silvia Bresciani	Sindaco effettivo TA	01/01/2024 - 31/12/2024	(a)	30,0	14,4	11,3	55,7
Leonardo Comucci	Sindaco effettivo TA	01/01/2024 - 31/12/2024	(a)	30,0	14,4	0,0	44,4
Roberto Giacinti	Sindaco effettivo TA	01/01/2024 - 31/12/2024	(a)	30,0	14,4	11,3	55,7
Totale				160,0	72,0	22,5	254,5

Note:

(a) Approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2025.

COMPENSO DIRIGENTI STRATEGICI

(In migliaia di euro)	2024
-----------------------	------

Nome e Cognome	Compensi fissi	Benefici non monetari	Retrib., bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Mariano Andres Mobilia Santi					
Marco Gialletti					
Matteo Barontini					
Valerio Salvatore Trombetta					
Totale	540,0	113,8	147,5	3,0	804,3

Per maggiori dettagli si rinvia alla 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 2024, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

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

9.4 Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

9.5 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2024 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	19.671	19.671
Altre attività finanziarie	389	-	389
Altri crediti	-	8.235	8.235
Strumenti finanziari derivati	-	-	-
Cassa e mezzi equivalenti	-	22.548	22.548
Totale	389	50.454	50.843

31 dicembre 2024 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	87.291	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.753	3.753
Passività finanziarie per strumenti derivati	3.226	-	3.226
Debiti commerciali ed altre passività	-	38.490	38.490

Totale	3.226	129.533	132.759
---------------	--------------	----------------	----------------

Quanto alla classificazione degli strumenti finanziari in base alla gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value, si precisa che le “Attività valutate al “fair value” di cui alla tabella precedente rientrano nel livello 3 che utilizza input che non sono basati su dati di mercato osservabili. La categoria in questione include il valore delle partecipazioni in altre imprese (140 migliaia di euro) e dei titoli in portafoglio (249 migliaia di euro).

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

Ai sensi della suddetta legge, il Gruppo TA nel corso del 2024 ha rilevato proventi per i seguenti contributi solo sulla Capogruppo.

Fonti normative	IMPORTO IN EURO
CREDITO D'IMPOSTA PER FAVORIRE LE EROGAZIONI LIBERALI A SOSTEGNO DELLA CULTURA ART BONUS ART.1, DEL DECRETO LEGGE 31 MAGGIO 2014, N. 83	97.500,00
Totale complessivo	97.500,00

9.7 Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri

a) Fondo rischi connessi al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (798 migliaia di euro)

La Legge Finanziaria 2007, al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani (c.d. Fondo Antincendi), aveva introdotto un contributo annuale di 30 milioni di euro da ripartire fra tutti gli aeroporti italiani sulla base delle Unità di Traffico consuntivate.

La Capogruppo TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal primo gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.

La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.

In tale contesto, si ricorda infatti che il Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Ciò premesso, nel primo semestre del 2020 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.

In particolare, la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2020, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

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

Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019.

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

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

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

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

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

Toscana Aeroporti, ai sensi delle positive sentenze ad oggi conseguite, può far valere l'efficacia esterna delle sentenze passate in giudicato anche nei confronti delle ulteriori annualità che versano nella medesima situazione di diritto. La stessa Corte di Cassazione ha, peraltro, statuito il principio di diritto sulla sussistenza di un giudicato esterno in relazione a tutte le annualità del Fondo Antincendio successive al 1° gennaio 2009. Toscana Aeroporti resta in sintesi validamente titolata a far valere le sentenze di merito passate in giudicato ad oggi conseguite, che statuiscono la non debenza degli importi anche futuri del Fondo Antincendio fino a quando permarrà l'accertata distrazione dalle originarie finalità previste per legge. Inoltre, nell'ipotesi di una futura e prima richiesta di tali somme (le nove annualità mai determinate) da parte delle Amministrazioni, resterà comunque salva la possibilità per la Società di impugnare tempestivamente innanzi il Giudice tributario, nei termini di legge, tali eventuali nuove note di accertamento. In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

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

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

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

Pertanto, a fronte dell'accertamento della natura di tributo vincolato del Fondo Antincendi Aeroportuale (al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti) è proprio la Novella del 2009

che non consente per legge che possa esser rispettato tale vincolo di destinazione, soprattutto nella fase d'impiego del gettito.

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

La tematica, come rappresentato nella relazione del legale di Toscana Aeroporti, continua ad esser caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali (15 sentenze favorevoli tra cui quella della Corte Costituzionale n.167/2018 e della Corte di Cassazione a sezioni unite n.3162/2019 e due sentenze di merito passate in giudicato; n.3 sentenze negative tra cui quella della CGT di Roma n.5768/2023 e la Corte di Cassazione n.990/2024) e si ritiene opportuno continuare a mantenere tutte le somme del Fondo Antincendio Aeroportuale rimosse sotto copertura tariffaria e non ancora versate che ammontano a circa 798 migliaia di euro tenuto conto del loro probabile obbligo di versamento ai sensi del principio di diritto statuito dalla Corte di Cassazione nella sentenza n.990/2024 e dei principi tariffari vigenti nel settore aeroportuale.

b) Fondo rischi e oneri per passività di natura giuslavoristica (2.040 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2024 evidenzia un fondo rischi e oneri di 2.040 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da contenziosi di natura giuslavoristica con personale dipendente aventi rischio di soccombenza probabile o dal completamento del processo di rinnovo del CCNL, ad oggi ancora in corso.

c) Altre passività con rischio di soccombenza “possibile”

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come “possibili”, in relazione alle seguenti controversie:

- in data 30 aprile 2020 la procedura Alitalia SAI ha instaurato innanzi al Tribunale di Civitavecchia un'azione revocatoria nei confronti di TA avente ad oggetto tutti i pagamenti ricevuti dalla Società nel periodo novembre 2016 – aprile 2017. La Società ha ampiamente provato che trattasi di pagamenti esclusi da revocatoria, ai sensi dell'art.67, comma 3, lettera a), L.F., perché strumentali ed indispensabili ai fini della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo da parte dell'allora Alitalia SAI in bonis da e per gli aeroporti di Firenze e Pisa, corrisposti nell'esercizio dell'attività d'impresa e nei “termini d'uso”, secondo modalità e tempistiche corrispondenti a quelli di tutti i pagamenti degli anni passati. Nel corso del 2023 i Commissari straordinari di Alitalia hanno manifestato la disponibilità di una ipotesi transattiva con TA ma, dopo un apposito incontro, non hanno seguito ulteriori contatti. In data 24 aprile 2023 si è tenuta la successiva udienza in cui il procedimento è stato rinviato alla data del 2 luglio 2024 per la precisazione delle conclusioni. In data 28 ottobre 2024 è stata pubblicata la positiva sentenza conseguita innanzi il Tribunale di Civitavecchia che ha integralmente accolto tutte le difese di TA rigettando l'azione revocatoria intentata dalla Procedura Alitalia SAI. La Procedura Alitalia SAI ha notificato nei termini apposito atto di appello avverso la sentenza in questione indicando la data del 29 maggio 2025 quale prima udienza di comparizione innanzi la Corte d'Appello di Roma.
- contenzioso (giudizio r.g. 69546/2018) avente per oggetto la restituzione dei maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l'art. 11 terdecies royalties sui carburanti) nel periodo 1997-2005, richiesti da Alitalia alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. A tal riguardo il giudice ha richiesto una CTU che, dopo avere raccolto tutte le informazioni al riguardo ed incontrato le CTP dei gestori aeroportuali chiamati in causa (fra cui TA), ha depositato nel luglio 2023 la sua relazione definitiva. La Società, sulla base delle informazioni in possesso, non ritiene sia ancora definibile l'ammontare della potenziale passività di cui al contenzioso richiamato. In data 21 settembre 2023 è avvenuto il deposito di note scritte ex art.127 ter c.p.c. a seguito delle quali il giudice, ritenendo la causa matura per la decisione, ha rinviato il giudizio all'udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni. In esito all'udienza del 18 aprile 2024 il Giudice, stante l'avvenuto decesso del difensore di Eni, ha dichiarato l'estinzione del giudizio. A causa del decesso del legale di ENI, Alitalia ha riassunto la causa con ricorso ed Eni si è costituita. Non è ancora stata fissata la nuova udienza. L'udienza per la prosecuzione del processo è stata fissata per il giorno 27 marzo 2025. Il legale di TA ha valutato come possibile il rischio di soccombenza. Si segnala che sono in essere ulteriori contenziosi aventi oggetto analogo, avviati da altre compagnie aeree, per i quali il legale di TA ritiene il rischio di

soccombenza fra remoto e possibile e la passività potenziale a carico del Gruppo non ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Capogruppo.

- contenzioso promosso da NIT – Nuove Iniziative Toscane, con atto di citazione del 10 settembre 2022, connesso agli adempimenti derivanti dal contratto preliminare di compravendita per l’acquisizione di un’area sita nella cosiddetta “Piana di Castello” dell’area Metropolitana di Firenze. L’oggetto del contenzioso in particolare verte sull’avveramento, o meno, delle condizioni sospensive cui è subordinato l’acquisto definitivo dell’area suddetta. TA si è costituita in giudizio in data 20 gennaio 2022; all’udienza del 9 febbraio 2022 il Giudice ha disposto il rinvio al 20 giugno 2022 e, rilevato che le prove testimoniali articolate da NIT vertono, in parte, sul contenuto del contratto e in parte, hanno carattere valutativo, ha respinto dette richieste istruttorie e rinviato la causa al 22 maggio 2023 per la precisazione delle conclusioni. L’udienza del 22 maggio 2023 è stata quindi differita al 14 settembre 2023 con termine per il deposito di note scritte all’11 settembre 2023. L’11 settembre 2023 è avvenuto il deposito delle note scritte a seguito delle quali sono state depositate le conclusioni e le repliche, rispettivamente in data 7 dicembre 2023 e in data 29 dicembre 2023. Il rischio massimo per TA può consistere nell’acquisto obbligato dell’area oggetto del contenzioso con il pagamento della somma pattuita in sede contrattuale (72 milioni di euro), oltre a rivalutazione, interessi, spese legali ed eventuali oneri a titolo risarcitorio. La sentenza n.4729, pubblicata in data 3° maggio 2024, ha rigettato le domande di parte attrice e accolto la domanda riconvenzionale di parte convenuta. Ha quindi condannato NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori e delle spese legali. Con atto di citazione del 22 novembre 2024, NIT ha appellato la sentenza di primo grado e TA ha dato quindi mandato al proprio legale per costituirsi in appello. Il rischio di soccombenza rimane possibile.

9.8 Prospetto di raccordo tra il risultato e il patrimonio della Capogruppo e gli analoghi valori nel Gruppo TA

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si riporta il prospetto di raccordo fra il risultato dell’esercizio 2024 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2024 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione	Patrimonio Netto al 31.12.2024	Risultato Netto Esercizio 2024
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	106.455	15.520
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	6.782	3.166
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	(7.666)	77
Risultato società consolidate a PN	(22)	(28)
Elisione dividendi infragruppo	1.513	(1.582)
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell’effetto fiscale	2.106	(57)
Avviamento	3.735	-
Altre scritture di consolidamento minori	(17)	-
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	112.886	17.097
PN e risultato di pertinenza di Terzi	940	(77)
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	113.825	17.019

9.9 Operazioni atipiche e/o inusuali

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

9.10 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2024 il Gruppo TA non ha beneficiato di eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

9.11 Eventi successivi al 31 dicembre 2024

Non si segnalano fatti di rilievo avvenuti dopo la data di riferimento del bilancio che comportino una rettifica dei valori di bilancio o che richiedano una ulteriore informativa.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2025 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

31.12.2024

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2024
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	230.584	3.735	16.458	35.384	1.488	287.649
Fondo ammortamento	(74.709)	-	(15.909)	-	(1.241)	(91.859)
A - Valore al 31-12-23	155.876	3.735	550	35.384	247	195.791
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	1.968	-	261	13.138	0	15.367
Riclassifiche	514	-	87	(600)	-	-
Ammortamenti	(6.510)	-	(373)	-	(42)	(6.925)
B - Saldo variazioni	(4.028)	-	(25)	12.537	(42)	8.442
Costo storico	233.066	3.735	16.806	47.921	1.488	303.016
Fondo ammortamento	(81.219)	-	(16.282)	-	(1.283)	(98.784)
Valore al 31.12.2024 (A+B)	151.847	3.735	524	47.921	205	204.232

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2024
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICAT I	IMPIANTI E MACCHINAR I	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	25.463	27.681	1.801	123	19.431	74.500
Fondo ammortamento	(8.871)	(22.584)	(1.198)	-	(18.008)	(50.661)
A - Valore al 31-12-23	16.592	5.098	603	123	1.424	23.839
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	67	1.772	-	330	254	2.423
Disinvestimenti	-	(3)	-	-	(2)	(5)
Ammortamenti	(243)	(1.158)	(130)	-	(623)	(2.154)
Storno fondi amm. anni prec.	-	2	-	-	2	4
B - Saldo variazioni	(176)	613	(130)	330	(369)	268
Costo storico	25.531	29.450	1.801	453	19.683	76.918
Fondo ammortamento	(9.115)	(23.739)	(1.328)	-	(18.629)	(52.811)
Valore al 31.12.2024 (A+B)	16.416	5.711	473	453	1.054	24.107

ALLEGATO C
RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

**31
DICEMBRE
2024**

**31
DICEMBRE
2023**

voce di bilancio	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
<u>Società collegate</u>						
<i>Toscana Aeroporti Handling srl</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	250	38,8%	644	188	32,8%	572
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	-	0,0%	17	671	83,4%	805
Crediti commerciali	898	4,6%	19.653	1.890	8,4%	22.430
Debiti commerciali	368	1,2%	30.934	521	1,5%	35.595
Ricavi aviation	444	0,6%	79.578	3	0,0%	78.112
Ricavi non aviation	328	0,8%	43.585	313	0,8%	36.870
Altri ricavi	-	0,0%	4.081	337	5,1%	6.661
Costi per servizi	1.925	4,2%	45.948	500	1,1%	46.565
Oneri diversi di gestione	0,1	0,0%	1.795	0,06	0,0%	1.957
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	387	60,1%	644	378	66,0%	572
Crediti commerciali	57	0,3%	19.653	-	0,0%	22.430
Altri ricavi	57	1,4%	4.081	11	0,2%	6.661
<i>A.C.Quasarda scarl</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7	1,1%	644	7	1,3%	572
Crediti commerciali	-	0,0%	19.653	25	0,1%	22.430
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,0%	8.640	53	0,6%	9.471
Debiti Commerciali	713	2,3%	30.934	1.981	5,6%	35.595
Altri ricavi	3	0,1%	4.081	2	0,0%	6.661
Costi per servizi	1.108	2,4%	45.948	4.019	8,6%	46.565
<u>Altre parti correlate</u>						
<i>Pitti Immagine srl</i>						
Ricavi non aviation	13	0,03%	43.585	13	0,0%	36.870

<i>Sol Spa</i>						
Costi per servizi	6	0,01%	45.948	3	0,0%	46.565
<i>ACI Engineering Uruguay S.A.</i>						
Costi per servizi	183	0,4%	45.948	1.330	2,9%	46.565
<i>Unione Industriale Pisana</i>						
Oneri diversi di gestione	80	4,5%	1.795	80	4,1%	1.957
<i>Industria Servizi Spa</i>						
Costi per servizi	74	0,2%	45.948	76	0,2%	46.565
Oneri diversi di gestione	0,01	0,0%	1.795	25	1,3%	1.957
Debiti Commerciali	0,3	0,0%	30.934	2	0,0%	35.595
<i>Talento all'opera Onlus</i>						
Oneri diversi di gestione	10	0,6%	1.795	10	0,5%	1.957
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	-	0,0%	30.934	1	0,0%	35.595
Passività fiscali per imposte correnti	876	77,28%	1.134	409	16,1%	2.544
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,00%	8.640	-	0,0%	9.471
Imposte di periodo	100	N.S.	(8.237)	103	N.S.	(6.291)
<i>Cedikor S.A.</i>						
Debiti Commerciali	98	0,3%	30.934	64	0,2%	35.595
Attività immateriali	164	0,08%	204.232	64	0,0%	196.956
<i>Industria Servizi Formazione Srl</i>						
Costi per servizi	7	0,02%	45.948	12	0,0%	46.565
Debiti Commerciali	2	0,01%	30.934	1	0,0%	35.595

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI
(importi in Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2023		RIASSORBIMENTI ANNO 2024		INCREMENTI ANNO 2024		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2024	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.144.533	1.234.688	0	0	156.616	37.588	5.301.149	1.272.276
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	7.345.834	2.185.031	2.966.023	863.706	2.703.938	787.387	7.083.749	2.108.712
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	312.641	75.034	92.783	22.268	17.707	4.250	237.565	57.016
VALUTAZIONE DERIVATO (O.C.I.)	ires	0	0			3.225.606	774.145	3.225.606	774.145
VARIE MINORI	ires / irap	354.927	94.388	362.249	86.938	408.564	98.055	401.241	105.505
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	4.374.813	1.273.945	2.747.743	800.143	1.793.750	522.340	3.420.820	996.143
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	(180.548)	(43.329)	13.888	3.333		0	(194.436)	(46.663)
CONSOLIDAME NTO PARCHEGGI PERETOLA	ires / irap	(3.073.378)	(899.676)	0		71.525	20.170	(3.001.853)	(879.506)
ALTRE DIFFERENZE	ires / irap	2.940.532	799.148	287.961	80.341	155.750	43.454	2.808.321	762.261
PERDITE FISCALI	ires	11.504.211	2.761.013	11.504.211	2.761.013	0	0	0	0
Totale complessivo		28.723.566	7.480.241	17.974.858	4.617.742	8.533.455	2.287.389	19.282.163	5.149.888

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE
FISCALE
(importi in migliaia di Euro)

Riconciliazione aliquota fiscale teorica con aliquota fiscale effettiva	2024	2023
Utile ante imposte	25.256	19.370
<i>Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio</i>	<i>24%</i>	<i>24%</i>
Onere fiscale teorico	6.061	4.649
Effetto IRAP	1816	1.525
Svalutazioni cespiti non deducibili	0	207
Plusvalenze non interamente imponibili (PEX 95%)	0	(86)
Deduzione dell'IRAP dall'IRES	(119)	(74)
Altri effetti	479	70
Totale delle differenze	2.175	1.642
Totale Imposte	8.237	6.291
<i>Aliquota fiscale effettiva</i>	<i>33%</i>	<i>32%</i>

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2024 ALLA SOCIETA' DI REVISIONE
ED ALLE ENTITA' APPARTENENTI ALLA SUA RETE
(ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Note	Compensi 2024 (€)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo	Capogruppo		336.670
	Revisore della Capogruppo	Società controllate		50.310
Servizi di attestazione	Revisore della Capogruppo	Capogruppo	(1)	35.000
Altri servizi	Revisore della Capogruppo	Capogruppo	(2)	65.000
	Rete del revisore della Capogruppo	Capogruppo	(3)	18.000
totale				504.980

Note

- (1) Si riferiscono ai corrispettivi per l'attestazione sulla dichiarazione consolidata di sostenibilità.
- (2) Si riferiscono ai corrispettivi per l'assistenza metodologica per la futura rendicontazione di sostenibilità secondo quanto richiesto dalla Corporate Sustainability Reporting Directive.
- (3) Corrispettivi principalmente relativi ad incarico di gap analysis su società del Gruppo.

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2024 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL
REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E
INTEGRAZIONI**

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

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato dell'esercizio 2024.

Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato dell'esercizio 2024:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

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, 13 marzo 2025

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Roberto Naldi

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE



Gruppo Toscana Aeroporti

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

7 aprile 2025



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

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, del conto economico, del conto economico complessivo, del rendiconto finanziario e delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo *"Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato"* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Toscana Aeroporti S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
con sede in Firenze, via
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 Firenze FI
RIS (Registro Imprese)
50125 Firenze FI

RIS

Azienda di Revisione
Autonoma di Revisione
Certificata dalla
Commissione Nazionale
della Toscana Aeroporti S.p.A.
Modulo di Revisione
Autonoma di Revisione
Certificata dalla
Commissione Nazionale

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.000.000,00
Registri Imprese
e Codice Fiscale
R.I. n. 12345678
P.I. n. 12345678
Tassa di Registro
e Imposta di Bollo
e Imposta di Bollo



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Valutazione dei fondi di ripristino e sostituzione

Nota n.4 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati - Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)" e nota n.7.18 "Fondi di ripristino e sostituzione"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 include "Fondi di ripristino e sostituzione" pari a €27,1 milioni (di cui quota non corrente pari a €21,1 milioni e quota corrente pari a €6,0 milioni). Tali fondi sono determinati sulla base della stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità, operatività e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima di suddetti fondi è per sua natura complessa in quanto caratterizzata sia da numerosi elementi considerati che da un elevato grado di incertezza associato a quest'ultimi. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura e la frequenza degli interventi da effettuare, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi ed il tasso da utilizzare per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento. Essendo tale stima influenzata da molteplici variabili e assunzioni, abbiamo considerato la valutazione dei Fondi di ripristino e sostituzione un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: - la comprensione del processo di stima utilizzato ai fini della determinazione dei fondi in oggetto; - l'esame della configurazione e messa in atto dei controlli e lo svolgimento di procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; - l'analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni e dei dati utilizzati per stimare la programmazione, la natura ed i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione, anche tramite incontri con i responsabili tecnici e gli specialisti esterni coinvolti dal Gruppo per lo sviluppo di tali stime; - l'analisi della ragionevolezza del tasso applicato per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento; - la verifica dell'accuratezza matematica dei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi; - l'esame retrospettivo delle stime dei precedenti esercizi, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; - l'analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Toscana Aeroporti S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Toscana Aeroporti S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli Amministratori della Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – *European Single Electronic Format*) al bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

Alcune informazioni contenute nelle note al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 7 aprile 2025

KPMG S.p.A.


Riccardo Cecchi
Socio

BILANCIO D'ESERCIZIO – TOSCANA AEROPORTI SPA

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO D'ESERCIZIO

Dati in migliaia di euro	Note	2024	Di cui Parti Correlate	2023	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi					
Ricavi aviation		76.797	1.069	75.551	587
Ricavi non aviation		40.814	372	34.614	350
Oneri sviluppo network		-14.243		-13.378	
Ricavi operativi		103.368	1.440	96.788	937
Altri ricavi		3.606	919	3.017	1.154
Ricavi per servizi di costruzione		15.219		14.998	
TOTALE RICAVI (A)	5.1	122.193	2.359	114.802	2.091
ALTRI PROVENTI (B)	5.2	596		651	
COSTI	5.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	5.3.1	1.091		1.005	
Costi del personale	5.3.2	22.932		22.559	
Costi per servizi	5.3.3	48.357	15.783	46.526	16.020
Oneri diversi di gestione	5.3.4	1.690	90	1.839	115
Canoni aeroportuali	5.3.5	7.672		7.047	
TOTALE COSTI (C)		81.743	15.873	78.976	16.135
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		41.046		36.477	
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	5.4	9.258		10.295	
Accantonamento fondo rischi e ripristini	5.5	5.556		5.234	
Svalutazioni crediti commerciali ed altri crediti	5.6	408		12	
RISULTATO OPERATIVO		25.824		20.935	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	5.7	1.589		392	
Oneri finanziari	5.8	-6.983		-7.117	
Utile (perdita) da partecipazioni	5.9	1.583	1.582	1.059	1.047
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-3.811		-5.666	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		22.013		15.269	
Imposte di esercizio	5.10	-6.493	100	-4.800	103
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO		15.520		10.470	

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO

Dati in migliaia di euro	Note	2024	2023
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO (A)		15.520	10.470
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	6.15	68	-39
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale		-2.451	0
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		-2.383	-39
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO (A) + (B)		13.136	10.431

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA D'ESERCIZIO (importi in Euro/000)			
ATTIVO	Note	31.12.2024	31.12.2023
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	6.1	195.392	186.750
<i>di cui verso parti correlate</i>		164	64
Immobili, impianti e macchinari	6.2	23.630	23.274
Diritti d'uso	6.3	3.409	3.559
Partecipazioni in altre imprese	6.4	140	3.340
Partecipazioni in imprese Controllate	6.5	7.666	7.666
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	6.6	480	480
Altre attività finanziarie	6.7	6.296	6.681
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	6.8	17	805
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	671
Attività fiscali differite	6.9	5.248	7.584
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		242.278	240.139
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	6.10	23.521	25.591
<i>di cui verso parti correlate</i>		5.404	5.665
Attività fiscali per imposte correnti	6.11	67	0
Altri crediti tributari	6.12	226	1.010
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	6.13	23.925	9.924
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.14	18.860	22.537
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		66.599	59.062
TOTALE ATTIVO		308.877	299.201
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2024	31.12.2023
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		65.313	61.843
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Riserva di fair value		(2.451)	0
Utili (perdite) portati a nuovo		593	525
Utile (perdita) di esercizio		15.520	10.470
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.15	106.455	100.319
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	6.16	1.199	1.735
Fondi di ripristino e sostituzione	6.17	21.120	19.334
Fondi benefici ai dipendenti	6.18	1.816	1.903
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	6.19	87.291	43.525
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	6.20	3.033	3.212
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	6.21	3.226	0
Altri debiti esigibili oltre l'anno	6.22	1.133	1.227
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		118.817	70.936

PASSIVITA' CORRENTI		
Passività finanziarie scadenti entro un anno	6.19	0 57.281
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	6.20	600 550
Passività fiscali per imposte correnti	6.23	876 1.437
<i>di cui verso parti correlate</i>		876 409
Altri debiti tributari	6.24	9.567 8.738
Debiti Commerciali	6.25	52.786 39.376
<i>di cui verso parti correlate</i>		29.584 10.698
Debiti verso Istituti previdenziali	6.26	1.415 1.411
Altri debiti esigibili entro l'anno	6.27	9.875 10.581
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	6.16	2.551 3.434
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	6.17	5.934 5.139
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		83.605 127.947
TOTALE PASSIVITA'		202.422 198.882
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		308.877 299.201

RENDICONTO FINANZIARIO

<i>migliaia di euro</i>	2024	2023
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	15.520	10.470
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	9.258	9.433
- Svalutazioni di asset	0	861
- Utile / perdita da partecipazioni	(1.583)	(1.059)
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.419)	578
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(57)	(162)
- Variazione netta del fondo di ripristino	1.647	2.077
- Altre variazioni non monetarie	(264)	(211)
- Oneri finanziari diritti d'uso	124	117
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	5.270	6.608
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	3.088	2.418
- Imposte di competenza del periodo	3.405	2.381
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	2.858	(5.282)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(13.578)	(2.380)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	8.360	4.848
- Incremento/(decremento) in altri debiti	7	1.552
Flusso di cassa delle attività operative	32.638	32.250
- Oneri finanziari pagati	(6.433)	(6.021)
- Imposte sul reddito pagate	(4.033)	(1.111)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	22.171	25.118
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(1.529)	(840)
- Disinvestimenti in attività materiali	0	8
- Investimenti in attività immateriali	(11.033)	(15.302)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(419)	(0)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	3.200	0
- Dividendi incassati	1.583	1.059

- Altri movimenti	3.851	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(4.347)	(15.075)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.000)	(7.000)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	127.671	53.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(141.724)	(87.303)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(748)	(711)
- Altri movimenti	301	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(21.500)	(41.514)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	(3.677)	(31.471)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.537	54.008
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	18.860	22.537

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN
PN al 31 dicembre 2022	30.710	18.941	5.369	17.893	24.585	(3.229)	-	2.619	96.888
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	10.470	10.470
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	39	39
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	10.431	10.431
DESTINAZIONE UTILE	-	-	103	1.952	-	-	-	2.055	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	-	-	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	103	(5.048)	-	-	-	(2.055)	(7.000)
PN al 31 dicembre 2023	30.710	18.941	5.472	12.846	24.585	(3.229)	-	10.994	100.319
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	15.520	15.520
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(2.451)	68	2.383
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(2.451)	15.588	13.136
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	-	(10.470)	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	-	-	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	523	2.946	-	-	-	(10.470)	(7.000)
PN al 31 dicembre 2024	30.710	18.941	5.995	15.792	24.585	(3.229)	(2.451)	16.113	106.455

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

31.12.2024

1. Informazioni generali

Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche “Società” o “TA”) è una società per azioni con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze dal 1° giugno 2015 nata dalla fusione per incorporazione in Società Aeroporto Toscana Galileo Galilei S.p.A. (Aeroporto di Pisa) con Aeroporto di Firenze S.p.A. Per completezza si ricorda che tale fusione si è configurata come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune, ossia Corporacion America Italia SpA. Pertanto, trattandosi di “*business combination involving entities under common control*”, operazioni esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del principio contabile IFRS 3, la fusione è stata riflessa nel bilancio della società risultante dalla fusione, rilevando i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata, trattamento contabile tale da consentire al management di fornire un'informativa che fosse, al contempo, rilevante ed attendibile, ai sensi delle alla luce delle previsioni dello IAS 8 par. 10.

Le principali attività sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio d'esercizio di TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA.

L'attività di revisione contabile del Bilancio d'esercizio 2024 di TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il Bilancio d'esercizio 2024 di TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2024, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

Forma dei prospetti contabili

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili: 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.

Situazione patrimoniale-finanziaria

La situazione patrimoniale-finanziaria viene presentata classificando le attività e le passività fra correnti e non correnti.

Inoltre, nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di attività e di passività gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico

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

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

Conto Economico Complessivo

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

Rendiconto Finanziario

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

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

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

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

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024.

Il presente bilancio d'esercizio è stato redatto nella prospettiva della continuità aziendale presupponendo che TA sarà in grado di estinguere le proprie passività; in particolare ai sensi dell'art. 2423 – bis comma 1 n. 1 C.C. la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività e considerando l'azienda quale complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito.

In questo senso gli Amministratori hanno posto in essere una valutazione prospettica della capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante per un prevedibile arco temporale futuro, relativo ad un periodo di almeno 12 mesi dalla data di approvazione del presente bilancio.

Gli Amministratori hanno considerato il positivo andamento del 2024 rispetto a esercizi precedenti che ha consuntivato un utile di 15,5 milioni di euro e un flusso di cassa positivo generato dalle attività operative di 22,1 milioni di euro parzialmente assorbito dalle attività di investimento.

La situazione patrimoniale evidenzia passività correnti (83,6 milioni di euro) che eccedono le attività correnti (66,6 milioni di euro) e passività finanziarie correnti pari a zero per effetto dell'operazione di rifinanziamento che ha iscritto nuove passività finanziarie non correnti pari a oltre 90 milioni di euro, fra cui 3,2 milioni di euro per strumenti derivati.

Si evidenziano anche disponibilità liquide per 18,9 milioni di euro e linee di fido non utilizzate alla data di bilancio per 20 milioni di euro.

In tale contesto come indicato nella nota 7.19 la Società ha completato l'iter negoziale avviato nel passato esercizio finalizzato alla ridefinizione dei propri finanziamenti con un pool di banche; la finalizzazione di tale processo ha consentito di rimborsare le linee di finanziamento esistenti ed assicura una maggiore coerenza alla struttura patrimoniale della Società.

Inoltre, come indicato nella nota 7.1, è in corso il percorso autorizzativo finalizzato alla approvazione del nuovo Master Plan dell'aeroporto di Firenze che comporterà significativi sviluppi nel traffico ed in tutti gli indicatori gestionali a fronte dell'effettuazione di significativi investimenti.

La positiva evoluzione della gestione economica e finanziaria nei prossimi esercizi è anche supportata dalle previsioni contenute nel Piano economico e finanziario di TA sviluppato fino al termine delle concessioni (di seguito il “Business Plan”) aggiornato che evidenzia un progressivo miglioramento della marginalità operativa lorda e la generazione di flussi di cassa operativi positivi che consentiranno alla società un equilibrato sviluppo delle proprie attività coerentemente con le dinamiche del mercato di riferimento.

Valutate le circostanze sopra evidenziate e tenuto conto delle previsioni contenute nel Business Plan, non sono state identificate incertezze significative che possono far sorgere dubbi sulla capacità della Società di operare in continuità aziendale e pertanto la redazione del bilancio di esercizio è stata attuata in applicazione del principio della continuità aziendale.

Avviamento

Nel caso di acquisizione di aziende, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l’eventuale partecipazione di minoranza nell’acquisita (nel caso di step acquisition si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell’acquisita precedentemente possedute dall’acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L’eventuale differenza negativa (“avviamento negativo”) è invece rilevata a conto economico al momento dell’acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell’acquisizione. Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un’interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell’investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.

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

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

L’avviamento non è ammortizzato ma viene sottoposto annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore secondo quanto previsto dallo IAS 36 - Riduzione di valore delle attività. Dopo la rilevazione iniziale, l’avviamento è valutato al costo al netto delle eventuali perdite di valore accumulate.

Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)

TA, al pari di tutte le entità che operano in regime di concessione, iscrive in bilancio i c.d. “Diritti di concessione” che rappresentano, sulla base dell’IFRIC12 “Accordi per servizi in concessione”, il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti, ecc.) detenuti in regime di concessione. Un contratto di concessione ricade nell’ambito dell’IFRIC 12 “Accordi per servizi in concessione” se il soggetto pubblico concedente detiene il “controllo” dell’infrastruttura o di una porzione della stessa; il “controllo” si considera in capo al soggetto concedente se quest’ultimo: (i) controlla o regola quali servizi devono essere erogati dal concessionario, a chi devono essere forniti ed a quale prezzo; e (ii) controlla, attraverso la proprietà, il diritto del beneficio o in altro modo, qualsiasi interesse residuale nell’infrastruttura al termine dell’accordo. L’IFRIC 12 prevede che i Diritti di concessione vengano rilevati come attività immateriali in presenza del diritto della concessionaria ad addebitare una tariffa agli utilizzatori del servizio pubblico che ella rende con l’uso dell’infrastruttura, oppure come attività finanziarie nella misura in cui la concessionaria ha un diritto contrattuale incondizionato a ricevere disponibilità liquide o un’altra attività finanziaria dal, o su istruzioni del, concedente per i servizi di costruzione. TA rileva come attività immateriali i Diritti di concessione il cui ammortamento secondo le regole della contabilità regolatoria sarà completato entro la scadenza della concessione, e la cui remunerazione avverrà pertanto tramite il diritto di addebitare le tariffe agli utilizzatori del servizio pubblico. La quota dei diritti di concessione il cui ammortamento regolatorio eccede la durata della concessione rappresenta invece il valore che alla scadenza naturale della concessione il concessionario subentrante sarà obbligato a corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità regolatoria. Tale valore viene classificato come attività finanziaria non corrente (c.d. “Valore di Subentro”).

Considerato che l’aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Diritti di concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti

all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac e remunerati dalle tariffe regolamentate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti attraverso i modelli tariffari. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente e del valore di mercato per quelle svolte internamente) delle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito dell'IFRIC 12.

In contropartita alla rilevazione dei Diritti di concessione, TA rileva Ricavi per servizi di costruzione.

I Diritti di concessione rilevati come attività immateriali vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni (scadenza dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze), tenendo conto del valore residuo dei beni devoluti, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal concessionario.

Da contratto di concessione, inoltre, la concessionaria è obbligata a garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Gli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assumono diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

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

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute. I secondi, invece, vengono 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 ("Fondo di ripristino e sostituzione"). Tale fondo, 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.

La stima di tali oneri viene effettuata sulla base di molteplici assunzioni, descritte nel paragrafo Uso di stime.

Attività immateriali

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

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. Come descritto al paragrafo precedente, i Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente alla Società e del valore di mercato per quelle svolte internamente).

L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso. I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: lungo la durata della concessione, come descritto in precedenza.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al *fair value* 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 dell'attività, quest'ultima 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.

Immobili, impianti, macchinari

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

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*"). I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti. Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

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

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

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

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

Perdite di valore (*Impairment*)

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

Le attività non ancora disponibili all'uso (Immobilizzazioni in corso) sono assoggettate annualmente a test di impairment al fine di determinare se vi siano state perdite di valore indipendentemente dall'esistenza o meno di indicatori di perdita di valore.

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

Se l'ammontare recuperabile di un'attività o di un'unità generatrice di flussi finanziari 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 rilevata nel conto economico del periodo.

Una CGU è definita dallo IAS 36 come il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata derivanti dalle altre attività o gruppi di attività. TA, a seguito dell'analisi dei propri flussi finanziari, ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa, in quanto i due scali generano flussi finanziari in entrata largamente indipendenti fra di loro. TA ha anche valutato se fosse possibile disaggregare ulteriormente tali flussi per tipologia di servizio Aviation

o Non Aviation, concludendo che i flussi di cassa generati dagli stessi non risultano ampiamente indipendenti, principalmente in considerazione della significativa dipendenza dei flussi in entrata del settore Non Aviation dal volume di traffico e, quindi, dall'Aviation.

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

Leasing (per il locatario)

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

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

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

La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. La Società valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni. La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.

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

Leasing (per il locatore)

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

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

La società, alla data del presente Bilancio, ha unicamente leasing operativi.

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

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

Partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto

Le partecipazioni in imprese controllate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita il controllo), collegate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita un'influenza notevole) e joint venture (accordi a controllo

congiunto nel quale le parti che detengono il controllo congiunto vantano diritti sulle attività nette dell'accordo) sono iscritte al costo rettificato in presenza di perdite di valore.

Le partecipazioni sono sottoposte ogni anno o, se necessario, più frequentemente, a verifica circa eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Qualora successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevata a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo.

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

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Valutazione e gerarchia del fair value

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

- a. identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze

contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;

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

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

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

Crediti commerciali e diversi

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Passività finanziarie

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

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

Fondi rischi e oneri

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 pensione e benefici ai dipendenti

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

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

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

Attività fiscali e passività fiscali

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

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

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

Riconoscimento dei ricavi

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

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

- a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
- b) TA può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
- c) TA può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
- d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
- e) è probabile che TA riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

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

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

Non rientrano nell’ambito di applicazione dell’IFRS 15 i contratti di subconcessione, rilevati in base all’IFRS 16.

Ricavi aviation

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

I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati nel momento in cui i servizi erogati ai vettori vengono completati. Tale momento coincide generalmente con il completamento delle operazioni di imbarco e di sbarco di ogni velivolo.

Ricavi non-aviation

I ricavi non aviation sono costituiti da:

- I ricavi da subconcessione/locazione commerciali sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all’interno del sedime aeroportuale e all’esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc.) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l’utilizzo di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l’utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall’IFRS 16.
- I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all’interno ed all’esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. TA adempie alle proprie obbligazioni in relazione a questo servizio, mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga i servizi ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).

I ricavi sono rappresentati al netto di sconti, ivi inclusi, ma non solo, programmi di incentivazione delle vendite e bonus ai clienti, nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita delle merci o alla prestazione di servizi.

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati da TA a favore dell’Ente concedente per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione o al c.d. Valore di Subentro e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value dei servizi di costruzione ed

ampliamento dei beni in concessione resi da TA è determinato sulla base degli oneri interni ed esterni sostenuti per le attività di progettazione, di costruzione e di pianificazione e coordinamento lavori. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi

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

Oneri sviluppo network

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

A tal fine, per perseguire gli obiettivi di cui sopra TA si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale. Gli oneri di sviluppo network, rappresentando corrispettivi da pagare ai vettori come riduzione del prezzo dei servizi svolti in favore degli stessi, vengono rilevati a riduzione dei ricavi.

Contributi

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

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

Oneri finanziari

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

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

Proventi finanziari

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

Dividendi

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

Imposte sul reddito

Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.

Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziata sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile,

tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.

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

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

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

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

Uso di stime

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

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

Valore recuperabile delle attività non correnti

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

Fondo di ripristino e sostituzione

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

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

Recuperabilità delle attività fiscali differite

TA ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile Toscana Aeroporti ha preso in

considerazione le risultanze del piano aziendale in coerenza con quelle utilizzate ai fini dei test d'impairment. Le imposte anticipate nette così stanziate si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

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

Fondo svalutazione crediti

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

Passività potenziali

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

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

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

- **Emendamento allo IAS 1:** classificazione delle passività in correnti e non correnti. Lo IASB ha pubblicato modifiche nel 2020 e nel 2022 per chiarire i requisiti di classificazione delle passività, incluse quelle soggette a covenants, e le informazioni integrative da fornire in bilancio. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2024 o successivamente, e dovranno essere applicate retrospettivamente. Tale modifica non ha avuto nessun impatto sulla Società.

- **Modifiche all'IFRS 16 Leasing: passività per leasing in "Sale and Leaseback":** lo IASB ha emesso emendamenti a settembre 2022 per specificare i parametri per contabilizzare i pagamenti variabili in operazioni di "Sale and Leaseback". Le modifiche introducono un nuovo modello di contabilizzazione e richiederanno al locatore - venditore di rivalutare le transazioni stipulate dal 2019. Tali modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2024 o successivamente e dovranno essere applicate retrospettivamente a operazioni di "Sale and Leaseback" iniziate dopo la prima applicazione dell'IFRS 16. L'applicazione anticipata è consentita a condizione che tale fatto sia reso noto. Tale modifica non ha avuto nessun impatto sulla Società.

- **Modifiche allo IAS 7 Rendiconto Finanziario e IFRS 7 Strumenti finanziari:** Modifiche emesse a maggio 2023 per chiarire le caratteristiche degli accordi finanziari con fornitori e richiedere maggiore informativa in bilancio. I maggiori dettagli informativi richiesti hanno lo scopo di permettere ai lettori del bilancio di capire gli effetti degli accordi finanziari con i fornitori sulle passività, sui flussi finanziari e sull'esposizione al rischio di liquidità. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1° gennaio 2024 o successivamente. L'applicazione anticipata è consentita a condizione che tale fatto sia reso noto. Tale modifica non ha avuto nessun impatto sulla Società.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

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

Titolo documento	Pubblicazione IASB Board	Regolamento UE di omologazione (pubblicazione GUUE)	Entrata in vigore
Modifiche allo IAS 21 – Impossibilità di cambio	15 ago 2023	13 nov 2024	1° gen 2025
Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Classificazione e misurazione degli strumenti finanziari	30 mag 2024	In corso	1° gen 2026
Modifiche allo IAS 7 e agli IFRS 1, 7, 9, 10 – Annual improvements - Volume 11	18 lug 2024	In corso	1° gen 2026
IFRS 18 - Presentazione e informativa di bilancio	9 apr 2024	In corso	1° gen 2027
IFRS 19 - Società controllate senza responsabilità pubblica: informazioni integrative	9 mag 2024	In corso	1° gen 2027

La Società adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quando questi saranno omologati dall'Unione Europea.

4. Concessioni

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione del l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa di cui è titolare Toscana Aeroporti, aventi ad oggetto la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dei due scali toscani.

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

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

5. Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle Note illustrative.

5.1 RICAVI

I ricavi totali d'esercizio, in aumento del 6,4%, sono passati da 114,8 milioni di euro del 2023 a 122,2 milioni di euro del 2024. Tale variazione è principalmente determinata dall'incremento di 6,6 milioni di euro dei ricavi operativi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	76.797	75.551	1.246	1,6%
Ricavi non aviation	40.814	34.614	6.200	17,9%
Oneri Sviluppo network	(14.243)	(13.378)	(866)	6,5%
Totale ricavi operativi	103.368	96.788	6.580	6,8%
Altri ricavi	3.606	3.017	589	19,5%
Ricavi per servizi di costruzione	15.219	14.998	221	1,5%
TOTALE RICAVI (A)	122.193	114.802	7.390	6,4%
ALTRI PROVENTI (B)	596	651	(55)	-8,5%

5.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" del 2024 ammontano a 76,8 milioni di euro, in aumento dell'1,6% rispetto al 2023, quando erano pari a 75,6 milioni di euro.

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	36.157	36.145	12	0,0%
Diritti approdo/partenza	19.339	19.494	(155)	-0,8%
Diritti sosta	1.107	1.214	(107)	-8,8%
Diritti assistenza PRM	5.316	5.158	158	3,1%
Diritti cargo	290	294	(5)	-1,6%
Corrispettivi sicurezza passeggero	9.200	8.336	864	10,4%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	3.738	3.363	374	11,1%
Handling	156	136	20	14,7%
Infrastrutture centralizzate	1.495	1.410	84	6,0%
TOTALE RICAVI AVIATION	76.797	75.551	1.246	1,6%

Nella variazione fra i due periodi in esame incide l'importo una tantum nel 2023 per circa 5,4 milioni di euro registrato dalla Società a seguito della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre 2023 che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. Al netto di tale effetto i Ricavi Aviation crescono del 9,5%, sostanzialmente in linea con l'incremento del traffico passeggeri nel periodo in esame.

5.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2024 i ricavi "Non Aviation" sono pari a 40,8 milioni di euro, in aumento del 17,9% rispetto al 2023 quando erano pari a 34,6 milioni di euro.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation dei due esercizi in esame:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	6.592	4.922	1.670	33,9%
Food	6.194	4.945	1.249	25,3%
Retail	6.529	5.983	546	9,1%
Pubblicità	2.114	1.922	192	10,0%
Real Estate	2.033	2.110	(77)	-3,6%
Autonoleggi	8.989	7.507	1.482	19,7%
Altre subconcessioni	3.226	2.914	312	10,7%
Sale Vip	4.709	3.883	826	21,3%
Agenzia cargo	429	428	0	0,1%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	40.814	34.614	6.200	17,9%

5.1.3 Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2024 ammontano a 14.243 migliaia di euro, in incremento con il 2023 di circa 886 migliaia di euro (+6,5%), in linea con l'incremento del traffico passeggeri registrato nei due scali (+10,7%). Come per l'esercizio 2023 (1.957 migliaia di euro), l'ammontare degli oneri 2024 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 2.533 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

5.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi e proventi" del 2024 ed in quelli del 2023:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
ALTRI RICAVI				
Servizi di progettazione e fabbricazione	99	0	99	n.s.
Addebiti utenze ed altri	3.180	2.575	605	23,5%
Services e consulenze	217	294	(77)	-26,1%
Minori	109	147	(39)	-26,2%
TOTALE ALTRI RICAVI	3.606	3.017	589	19,5%

Gli altri ricavi includono principalmente i servizi di costruzione resi a soggetti diversi dall'Ente Concedente ed in misura minore altri servizi resi dalla Capogruppo (service amministrativi, consulenze, ecc.).

Il dato del 2024 degli "Altri ricavi" è pari a 3.606 migliaia di euro, in aumento rispetto al 2023 quando erano pari a 3.017 migliaia di euro. La differenza di 589 migliaia di euro, pari ad un +19,5%, deriva dal maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+605 migliaia di euro, +23,5%).

5.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2024 per servizi di costruzione ammontano a circa 15,2 milioni di euro, a fronte dei 15 milioni di euro del 2023 (+1,5%).

Altre informazioni sui ricavi

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 (*)	28.266	24.791	3.475	14,0%
Ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	93.927	90.011	3.916	4,4%
TOTALE RICAVI	122.193	114.802	7.390	6,4%

(*) Si tratta dei ricavi da contratti di leasing operativo (subconcessioni) nei quali la Società ha il ruolo di locatore, rilevati sulla base dell'IFRS 16.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi per leasing operativi con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
Fisso	8.182	3.056	5.125	167,7%
Variabile che dipende da un indice o tasso	19.345	20.796	(1.451)	-7,0%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	739	939	(199)	-21,2%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	28.266	24.791	3.475	14,0%

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

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da leasing operativi / subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023
Entro l'anno	7.859	6.477
Compreso fra 1 e 2 anni	4.848	4.276
Compreso fra 2 e 3 anni	2.714	1.825
Compreso fra 3 e 4 anni	1.171	1.305
Compreso fra 4 e 5 anni	708	530

Oltre 5 anni	1.128	966
Totale	18.429	15.380

5.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del 2024 confrontati con quelli del 2023:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Contributi	0	232	(232)	-100,0%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	0	23	(23)	-100,0%
Indennizzi e Rimborsi	332	185	147	79,6%
Proventi per valore di subentro	264	211	53	25,1%
TOTALE ALTRI PROVENTI	596	651	(55)	-8,5%

La voce si compone principalmente delle varie somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2024 (332 migliaia di euro), oltre all’adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro delle concessioni aeroportuale (264 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 264 migliaia di euro è stato rilevato per effetto delle previsioni dell’art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l’obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. In particolare, l’importo in questione, rilevato in contropartita di attività finanziarie (credito a lungo termine), si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata effettuati nell’esercizio che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.

5.3 COSTI

I Costi, pari a circa 81,7 milioni di euro, si incrementano del +3,5% (+2,8 milioni di euro) rispetto ai 79 milioni di euro consuntivati nel 2023 principalmente per effetto della maggiore operatività dei due scali in termini di traffico. Di seguito lo schema delle principali voci di costo per natura a confronto nei due esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. %
COSTI				
Materiali di consumo	1.091	1.005	85	8,5%
Costi del personale	22.932	22.559	373	1,7%
Costi per servizi	48.357	46.526	1.831	3,9%
Oneri diversi di gestione	1.690	1.839	(149)	-8,1%
Canoni aeroportuali	7.672	7.047	626	8,9%
TOTALE COSTI (C)	81.743	78.976	2.766	3,5%

5.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.091 migliaia di euro (1.005 migliaia di euro nel 2023). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	9	18	(9)	-49,4%
Carburanti, lubrificanti	742	696	45	6,5%
Materiali per parcheggi auto	15	18	(3)	-16,9%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	130	99	30	30,4%
Vestiaro	87	99	(12)	-11,8%
Mat. per servizi operativi	108	76	33	43,7%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.091	1.005	85	8,5%

5.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" di TA nel 2024 è pari a 22,9 milioni di euro, in incremento di 373 migliaia di euro rispetto al dato del 2023 (+1,7%). Una maggior presenza del personale (+6,2 FTE pari al +1,9%), collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+10,7% dei passeggeri), e all'assunzione di nuovi dipendenti e dirigenti specializzati hanno determinato il suddetto incremento del costo del lavoro.

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

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	22.721	22.424	297	1,3%
di cui:				
Stipendi	15.682	15.380	303	2,0%
Salari	1.063	1.045	18	1,7%
Oneri sociali	4.539	4.636	(97)	-2,1%
TFR	1.437	1.363	73	5,4%
altri costi lavoro (*)	211	136	76	55,8%
(*) Di cui:				
Contributi cral	3	3	(0)	-6,5%
Benefits al personale	208	132	76	57,3%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	22.932	22.559	373	1,7%

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) per inquadramento contrattuale relativo al 2023 e le variazioni rispetto al 2023.

<i>tabella FTE</i>	2024	2023	Var.	Var. %
Dirigenti	16,17	15,50	0,67	4,3%
Quadri / Impiegati	292,22	286,90	5,32	1,9%
Operai	26,67	26,42	0,25	0,9%
Totale	335,05	328,82	6,24	1,9%

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

5.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2024 e 2023 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
Servizi commerciali	67	230	(163)	-70,8%
Spese istituzionali	1.548	1.643	(95)	-5,8%

Altri servizi	4.305	4.638	(333)	-7,2%
Servizi per il personale	2.036	1.032	1.003	97,2%
Servizi di manutenzione	6.290	5.649	641	11,4%
Utenze	5.123	5.435	(313)	-5,8%
Servizi operativi	13.990	13.039	951	7,3%
Costi per servizi di costruzione	14.999	14.859	140	0,9%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	48.357	46.526	1.831	3,9%

I “servizi commerciali” per 67 migliaia di euro (230 migliaia di euro nel 2023) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	67	230	(163)	-70,8%
di cui:				
Provvigioni pubblicità	20	39	(19)	-49,0%
Gestione impianti pubblicità	22	42	(20)	-48,2%
Promozioni retail	25	29	(4)	-12,8%
Servizio dry cleaning	0	120	(120)	-100,0%

Le “spese istituzionali” sono state pari a circa 1,5 milioni di euro (1,6 milione di euro nel 2023) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.548	1.643	(95)	-5,8%
di cui:				
Emolumenti amm.ri	890	1.156	(267)	-23,0%
Emolumenti sindaci	279	215	64	29,7%
Viaggi trasferte amm.ri	206	183	23	12,4%
Legali, notarili, assembleari	94	29	65	229,6%
Partecipazione congressi	80	60	20	32,8%

Gli “altri servizi” per 4,3 milioni di euro (4,6 milioni di euro nel 2023) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	4.305	4.638	(333)	-7,2%
di cui:				
Prestazioni professionali	3.165	3.644	(479)	-13,1%
Assicurazioni industriali	419	431	(12)	-2,7%
Comunicazione	704	538	166	30,8%
Altri minori	16	24	(8)	-32,2%

La variazione principale di tali costi è dovuta ai maggiori costi di “Prestazioni professionali” sostenuti nel 2023 dalla Capogruppo relativi ai costi per la procedura volta all’ottenimento del nuovo finanziamento bancario della Società ed ai costi inerenti un importante progetto riorganizzativo interno al Gruppo conseguente all’uscita di Toscana Aeroporti Handling.

Gli “*altri servizi per il personale*” per 2.036 migliaia di euro (1.032 migliaia di euro nel 2023) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	2.036	1.032	1.003	97,2%
di cui:				
Mensa	529	508	21	4,1%
Assicurazioni	176	162	14	8,7%
Medicina preventiva e visite mediche	32	36	(4)	-10,0%
Formazione	212	68	144	211,6%
Selezione personale	30	47	(17)	-35,5%
Servizio paghe	65	65	0	0,0%
Altri servizi al personale	809	47	762	n.a.
Trasferte	182	99	83	84,4%

In particolare, nei costi per altri servizi al personale del 2024 incide un importante evento aziendale con la partecipazione di oltre 60 collaboratori del Gruppo Toscana Aeroporti (Direttori, Manager ed alcuni specialisti), riuniti a Firenze per una settimana ad inizio ottobre, con riunioni plenarie, sessioni formative, seminari (gestione aeroportuale, gestione risorse umane e leadership, nuove tecnologie e applicazioni di intelligenza artificiale) e con testimoni di settore o accademici. A tale evento hanno anche partecipato alcuni Direttori e Manager delle altre realtà aeroportuali del Gruppo Corporation America Airport (oltre 50 aeroporti, rappresentanti da circa 100 colleghi internazionali).

I “*servizi di manutenzione*” per 6,3 milioni di euro (5,6 milioni di euro nel 2023) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	6.290	5.649	641	11,4%
di cui:				
Man. Attrezz./Automezzi.	701	566	136	24,0%
Manutenzione impianto bhs	902	902	0	0,0%
Manutenzione infrastrutture	2.474	2.173	301	13,8%
Manutenzione IT	2.212	2.008	204	10,2%

I “*servizi per utenze*” per 5,1 milioni di euro (5,4 milioni di euro nel 2023) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	5.123	5.435	(313)	-5,8%
di cui:				
Energia elettrica	2.679	2.686	(7)	-0,3%
Acqua	565	552	13	2,4%
Telefoni	221	165	56	33,9%
Cellulari	158	168	(10)	-5,8%
Gas	1.423	1.768	(345)	-19,5%
Minori	77	96	(20)	-20,3%

I decrementi principali del gas (-345 migliaia di euro) sono per la maggior parte decrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito dell'attenuazione delle tensioni internazionali sul costo delle energie legate alla crisi russo-ucraina.

I “servizi operativi” per 14 milioni di euro (13 milioni di euro nel 2023) 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	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	13.990	13.039	951	7,3%
di cui:				
Facchinaggio	1.211	1.172	39	3,3%
Pulizie aeromobili e mezzi	6	0	6	
Servizio Agenzia/Magazz.	338	353	(14)	-4,1%
Pulizie locali	1.425	1.347	78	5,8%
Assistenza PRM	2.109	2.083	26	1,2%
Servizio vigilanza	4.039	3.818	221	5,8%
Centro Servizi	320	235	85	36,0%
Collegamento arco az	19	9	10	104,0%
Noleggio macch. e attr.	451	290	161	55,7%
Gestione parcheggi	356	320	37	11,5%
Giardinaggio	117	105	12	11,0%
Sala vip	1.220	1.283	(63)	-4,9%
Servizio pronto soccorso	513	474	39	8,3%
Shuttle bus	754	670	84	12,6%
Altri servizi operativi	381	155	226	146,0%
Servizi gestione emergenze	581	580	1	0,2%
Raccolta carrelli	148	145	3	2,0%

Nell'incremento dei servizi operativi del 2024 si segnala il costo del servizio vigilanza (+221 migliaia di euro), noleggi (+161 migliaia di euro) e altri servizi operativi (+226 migliaia di euro) per effetto dell'aumentata operatività dei due scali nell'esercizio in esame.

I “servizi di costruzione” per 15 milioni di euro (14,9 milioni di euro nel 2023) sono relativi agli investimenti infrastrutturali nei due scali per i beni in concessione.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
COSTI PER SERVIZI				
Costi per servizi di costruzione	14.999	14.859	140	0,9%
Costi per servizi di costruzione su beni in concessione	14.900	14.859	41	0,3%
Altri costi per servizi di costruzione	99	0	99	

5.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli “oneri diversi di gestione” per circa 1,7 milioni di euro (circa 1,8 milioni nel 2023) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
--------------------------	---------	---------	------------------------	---------------------

ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	12	3	9	362,0%
Ass.ni enti e istituti vari	548	457	91	19,9%
Imposte e tasse	714	1.008	(295)	-29,2%
Rappresentanza	165	79	86	108,9%
Vari amministrativi	243	240	2	1,0%
Altri minori	8	51	(43)	-84,0%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.690	1.839	(149)	-8,1%

Si segnala in particolare che nel 2024 rispetto al 2023 un minore carico di imposte e tasse (-295 migliaia di euro).

5.3.5 Canoni aeroportuali

I “canoni aeroportuali” per circa 7,7 milioni di euro (7 milioni di euro nel 2023) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	FY 2024	FY 2023	Var. Ass. 2024/2023	Var. % 2024/2023
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	6.625	5.843	781	13,4%
Canone VVF	1.048	1.203	(156)	-12,9%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	7.672	7.047	626	8,9%

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2024 rispetto al 2023 (+10,7% in termini di passeggeri).

5.4 Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni

La voce del 2024 ammonta a circa 9,3 milioni di euro (10,3 milioni di euro nel 2023) ed include ammortamenti attività immateriali per 6,6 milioni di euro (6,5 milioni di euro nel 2023), ammortamenti attività materiali per 2 milioni di euro (2,3 milioni di euro nel 2023) e ammortamento diritti d’uso per 645 migliaia di euro (620 migliaia di euro nel 2023). Nel 2023, il totale della voce conteneva anche 861 migliaia di euro di svalutazioni (0 migliaia di euro nel 2024).

5.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di circa 5,6 milioni di euro (5,2 milioni di euro nel 2023), si compone dell’accantonamento a fondo rischi (1.027 migliaia di euro) e dell’accantonamento al fondo di ripristino (4,5 milioni di euro) che costituisce la competenza dell’esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

5.6 Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 408 migliaia di euro (12 migliaia di euro nel 2023) e costituisce l’accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti per effetto del peggioramento delle posizioni creditizie di due importanti clienti.

5.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 1.589 migliaia di euro (392 migliaia di euro nel 2023) euro. La variazione positiva è principalmente dovuta a maggiori proventi finanziari (+851 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori

ricevuti a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale¹, da interessi attivi da strumenti derivati per 301 migliaia di euro e per 374 migliaia di euro relativo ai raggiunti obiettivi di performance previsti dal contratto di cessione di Toscana Aeroporti Handling (c.d. earn-out).

5.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 6.983 migliaia di euro (7.117 migliaia nel 2023) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 5.483 migliaia (5.838 migliaia nel 2023), degli oneri finanziari su passività a benefici definiti a dipendenti per 59 migliaia di euro (104 migliaia di euro nel 2023), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 934 migliaia di euro (926 migliaia di euro nel 2023) e dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso per 124 migliaia di euro (125 migliaia di euro nel 2023).

5.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta ad un utile di 1.583 migliaia di euro (1.059 migliaia di euro nel 2023) e si riferisce ai dividendi percepiti dalla controllata Parcheggio Peretola per 1.433 migliaia di euro e Jet Fuel per 150 migliaia di euro.

5.10 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo evidenziato dalla voce nel 2024 per complessivi 6.493 migliaia di euro (4.800 migliaia di euro nel 2023) include:

- imposte correnti per 3.505 migliaia di euro (2.485 migliaia di euro nel 2023) derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2024;
- imposte differite attive per 3.088 migliaia di euro (2.418 migliaia di euro nel 2023);
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.A. per 100 migliaia di euro (100 migliaia di euro nel 2023).

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

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2023. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle Note illustrative.

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2024 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	242.278	240.139	2.139

6.1 Attività immateriali

Viene esposta di seguito la composizione delle attività Immateriali al 31 dicembre 2024 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
------------------	------------	------------	------------

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

Diritti di concessione	147.092	151.009	-3.917
Diritti di brevetto e opere ingegno	365	207	158
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	47.813	35.384	12.429
Altre immobilizzazioni	122	151	-29
Attività immateriali	195.392	186.750	8.641

Complessivamente nel 2024 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 15,3 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	FY 2024
Diritti di concessione	1.968
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	12.823
Immobilizzazioni in corso (Software)	207
Altre immobilizzazioni minori	99
Software	256
Totale	15.254

Nel corso del 2024 non sono state effettuate svalutazioni di immobilizzazioni.

Ai fini di una completa informativa sugli investimenti, si segnala che in accordo con quanto disposto dall'IFRIC 12, i 2.387 migliaia di euro di investimenti in Diritti di Concessione hanno dato origine al riconoscimento di 419 migliaia di euro di attività finanziarie (Valore di Subentro) e 1.968 migliaia di euro di attività immateriali (diritti di concessione).

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

a. Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 147,1 milioni di euro (151 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e registra una riduzione di 3.917 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto degli ammortamenti del periodo (-6,4 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+2 milioni di euro) effettuati nell'esercizio e dai diritti entrati in uso (+514 migliaia di euro). L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 194,9 milioni di euro.

b. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 365 migliaia di euro (207 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e registra un incremento di 158 migliaia di euro per gli investimenti effettuati apri a 256 migliaia di euro, riclassifiche per 87 migliaia di euro ed ammortamenti per 185 migliaia di euro.

c. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2024, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 47,9 milioni di euro (35,4 milioni di euro al 31 dicembre 2023); tale importo registra un incremento di 12,5 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 13,1 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 600 migliaia di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 21,2 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 13,3 milioni di investimenti per la progettazione degli interventi di adeguamento e sviluppo del Terminal di Firenze.

Con riferimento a tali investimenti, si ricorda che le sentenze del TAR e del Consiglio di Stato intervenute rispettivamente nel 2019 e nel febbraio 2020, che obbligano a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare i vizi istruttori ed amministrativi eccipiti all'Autorità Competente (Ministero dell'Ambiente), non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, potendo, inoltre, TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali fino ad allora sviluppate quale utile strumento tecnico-progettuale nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

A valle del processo di dibattito pubblico, concluso a febbraio 2023, condotto da Toscana Aeroporti, di intesa con ENAC, presso la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico istituita al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è provveduto all'elaborazione della Project Review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035 e all'avvio del procedimento ambientale integrato VIA-VAS introdotto nell'ordinamento nazionale dal Decreto Legge 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni). Nell'ambito di detto procedimento il Proponente ENAC ha già espletato la fase di Scoping (avviata a maggio 2023 e conclusa a gennaio 2024) ed avviato la seconda (e ultima) fase di Valutazione Integrata (avvio avvenuto nel maggio 2024). Tutte le modifiche tecniche apportate al Masterplan a seguito della conclusione dello Scoping, nonché in recepimento delle richieste di modifica/integrazione espresse dalla Commissione Nazionale Tecnica VIA/VAS e dalle altre Amministrazioni interessate, risultano oggetto di preventiva concertazione con ENAC e successivi atti di nulla-osta a procedere progressivamente espressi da ENAC. Le modifiche richieste dal Ministero dell'Ambiente hanno comportato, tra l'altro, la necessità di rimodulazione dell'intervento relativo al Terminal, proposto non già quale intervento di completa nuova realizzazione (green field), ma di adeguamento ed ampliamento dell'esistente aerostazione. Nel frattempo, ENAC ha proseguito l'attività di monitoraggio degli investimenti di anno in anno eseguiti dal gestore Toscana Aeroporti ai fini del riconoscimento degli stessi sia da un punto di vista tecnico che tariffario. I medesimi investimenti sono poi stati annualmente presentati ai Comitati utenti secondo i Modelli di regolazione tariffaria vigente, così come monitorati da ENAC ai fini anche della relativa futura ammissibilità nella base di calcolo delle tariffe annuali. Si fa presente come in tale processo ENAC non abbia riscontrato anomalie per quanto fino ad oggi monitorato in particolare relativamente ai lavori in corso ascrivibili al nuovo aeroporto di Firenze.

Allo stato attuale, Toscana Aeroporti sta interloquendo con ENAC ai fini della approvazione del nuovo piano quadriennale 2025-2028. L'approvazione di cui sopra è subordinata alla approvazione del Master Plan di Firenze, con un arco temporale 2025-2035 che includerà coerentemente il piano quadriennale in parola.

Nei documenti in fase di finalizzazione, così come approvati in linea tecnica da ENAC a novembre 2024 e così come successivamente integrati fino alla data del presente documento, sono comprese le spese tecniche relative al Master Plan consuntivate nei Bilanci TA fino al 31 dicembre 2024. Si rammenta come la Delibera ART 38/23 in vigore stabilisca che le spese di progettazione possano essere ascritte alla tariffa solo a partire dalla capitalizzazione ed entrata in funzione dell'investimento cui si riferiscono, pertanto fino ad oggi, nonostante i positivi monitoraggi di ENAC e le presentazioni ad ART e Comitati utenti, non sono ancora confluite in tariffa spese tecniche relative al MPL di Firenze.

In considerazione della articolazione dei passaggi procedurali ancora da completare e della pluralità di attori coinvolti, la società, confidando nel positivo esito di tali procedimenti, anche sulla base delle interlocuzioni intercorse con ENAC, la Regione Toscana e gli altri enti pubblici coinvolti, monitorerà costantemente l'evoluzione dei procedimenti autorizzativi anche al fine di identificare eventuali indicatori di perdita durevole di valore delle attività.

Impairment test

Al 31 dicembre 2024, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto l'impairment test sui dati al 31 dicembre 2024, approvato unitamente al piano economico finanziario della Società dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2025, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione, le immobilizzazioni in corso e l'avviamento, tutte le altre attività componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

Ai fini dell'impairment test l'avviamento pari a 3.735 migliaia di euro è stato allocato per circa il 78% sulla CGU dello scalo di Firenze e per circa il 22% sulla CGU dello scalo di Pisa. Tali percentuali di allocazione sono invariate rispetto al 2023.

Il valore recuperabile di ciascuna CGU si basa sul suo valore d'uso, stimato sulla base dei flussi di cassa previsionali attualizzati. Sono stati quindi stimati e poi attualizzati i flussi di cassa previsionali dei due scali per la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze – convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045). Il valore ottenuto (valore recuperabile) di ciascuna CGU è stato poi confrontato con il relativo valore contabile.

La Società ha sviluppato, oltre ad uno scenario che prevede l'esecuzione di tutti gli investimenti previsti nel piano aziendale approvato dalla Direzione, anche uno scenario che non prevede gli effetti legati a investimenti

sostanzialmente non ancora iniziati così come richiesto dallo IAS 36, verificando la recuperabilità del capitale investito netto in entrambi gli scenari.

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

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro del traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi realizzati da primari operatori del settore. Ai fini dell'attualizzazione dei flussi di cassa, la Società ha adottato un tasso di sconto (WACC), omogeneo per entrambe le CGU, che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell'attività in cui le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 8,21% (pari al 8,81% nel 2023).

Nella stima dei flussi di cassa futuri TA ha anche considerato gli obiettivi di sostenibilità ed i relativi investimenti che si renderanno necessari per il raggiungimento degli stessi.

La definizione degli obiettivi di sostenibilità è un percorso che TA ha avviato nel 2022 con l'approvazione delle linee strategiche e del primo piano di sostenibilità. A partire dal 2024 l'impegno si è fatto ancora più rilevante in quanto la società ha predisposto il primo piano integrato di business e di sostenibilità convinta che il valore della società si sviluppi proprio integrando gli obiettivi di business e di sostenibilità in un unico piano programmatico. Tale piano è stato quindi declinato con progetti che si sviluppano nell'arco di 5 anni 2024-2028.

Nella stima dei flussi di cassa del 2025, quindi, TA ha considerato nei costi operativi e negli investimenti i flussi di cassa in uscita attesi per il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo delineati dal piano integrato. In tal senso è opportuno ricordare che Toscana Aeroporti ha avviato la programmazione e l'esecuzione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad una riduzione delle emissioni di CO2 e la progettazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. Si sottolinea che nel 2024, a dimostrazione degli impegni di sostenibilità e dell'attenzione verso la riduzione progressiva delle emissioni, la società ha raggiunto la certificazione ACI Airport Carbon Accreditation di livello 2 "Optimization" su entrambi gli scali di Firenze e Pisa.

Il piano economico finanziario include i flussi finanziari in uscita correlati alla realizzazione di tali investimenti.

Per quanto riguarda gli effetti di progetti ad oggi ancora in una fase embrionale, TA ha generalmente mantenuto un approccio conservativo, stimando quindi flussi di cassa in uscita ritenuti prudenti o non prevedendo benefici che potenzialmente potrebbero derivare dalle strategie e dagli investimenti futuri (ad esempio una riduzione dei consumi).

TA ha inoltre effettuato analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base effettuando diversi scenari di sensitivities che condizionano il valore d'uso delle CGU:

Una prima sensitivity si è concentrata sul comprendere gli effetti della variazione del 2% sul tasso di sconto utilizzato (WACC);

Una seconda sensitivity, svolta solamente sullo scenario che prevede l'esecuzione di tutti gli investimenti previsti dal piano approvato dalla Direzione, in cui si è ipotizzato un ritardo dell'avvio dei lavori legati al Master Plan di Firenze di 1 e 2 anni;

Una terza sensitivity svolta ipotizzando che il numero dei passeggeri in transito, che rappresenta uno dei principali driver di sviluppo del business aeroportuale, rimanga stabile nel periodo di piano rispetto alle previsioni formulate per l'esercizio 2025.

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

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

6.2 Immobili, impianti e macchinari

Viene esposta di seguito la composizione al 31 dicembre 2024 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
------------------	------------	------------	------------

Terreni, Fabbricati	16.416	16.592	-176
Altri beni	1.037	1.410	-373
Attrez.re ind.li e comm.li	78	86	-9
Impianti e macchinari	5.646	5.063	583
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	453	123	330
Immobili, impianti e macchinari	23.630	23.274	356

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2024 sono stati effettuati investimenti per 2.357 migliaia di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	FY 2024
Terreni e fabbricati	67
Impianti e macchinari	1.715
Autoveicoli	74
Mobili e arredi	82
Hardware	89
Immobilizzazioni in corso	330
Totale	2.357

Nel corso del 2024 sono state effettuate dismissioni di cespiti per € 2 migliaia di euro.
La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

6.3 Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2024 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,4 milioni di euro.

Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su terreni, fabbricati e migliorie per 2,8 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli, mobili e arredi per 601 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione dell'anno.

<i>dati in euro/000</i>	31.12.2024	31.12.2023
Valori al primo gennaio	3.559	3.820
Acquisizioni	494	375
Dismissioni	0	(16)
Ammortamenti	(645)	(620)
Diritti d'uso alla fine del periodo	3.409	3.559

6.4 Partecipazioni in altre imprese

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

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (3,95% del capitale): 30,0 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (2,87% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.A. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.A. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

La variazione fra i due esercizi è dovuta alla cessione con atto notarile del 12 febbraio 2024 della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16%) a Parcheggi Italia Spa per un valore di 3,2 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2024 non sono stati rilevati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle partecipazioni in altre imprese.

6.5 Partecipazioni in imprese controllate

Al 31 dicembre 2024, il valore delle partecipazioni di TA delle società controllate è pari a 7.666 migliaia di euro (7.666 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	Quota % di possesso	Patrimonio netto al 31.12.2024	Risultato dell'esercizio 2024
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	4.278	4.278	51,00	4.992	(2.234)
				4.062	1.809
Parcheggi Peretola S.r.l.	3.251	3.251	100,00		
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	80	80	100,00	2.416	1.774
Jet Fuel Co. S.r.l.	57	57	51,00	1.687	690
Totale	7.666	7.666			

Si segnala che, con riferimento alla partecipazione in Toscana Aeroporti Costruzioni, il valore di iscrizione nel bilancio di esercizio di Toscana Aeroporti è superiore rispetto alla corrispondente quota del patrimonio netto della controllata di 1.732 migliaia di euro. Tale differenza, originatasi da perdite consuntivate dalla controllata nei recenti esercizi, è da imputarsi al fatto che Toscana Aeroporti Costruzioni ha consuntivato volumi di attività inferiori a quanto inizialmente previsto con specifico riferimento al differimento di attività di sviluppo principalmente riferite all'articolato processo di autorizzazione del Master Plan di Firenze.

Già dal 2025 e nei successivi esercizi è previsto un ritorno ad un equilibrio economico motivato sia dal proseguimento della commessa relativa all'ampliamento del terminal di Pisa che all'auspicato avvio dei lavori relativi all'aeroporto di Firenze.

Si segnala inoltre che TA ha deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente anche la controllata TAC, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.

6.6 Partecipazioni in imprese collegate

Al 31 dicembre 2024, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate è pari a 480 migliaia di euro (480 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), come risulta dal dettaglio seguente:

- Alatoscana per 330 migliaia di euro (330 migliaia di euro al 31 dicembre 2023);
- Toscana Aeroporti Handling per 150 migliaia di euro (150 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

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

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

6.7 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	178	172	6
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	584	3.210	-2.626
Ratei e risconti attivi oltre l'anno	1.495	0	1.495
Strumenti finanziari	100	63	38
Valore di subentro	3.939	3.237	702
Altre attività finanziarie	6.296	6.681	-385

Depositi cauzionali

Si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

Il credito deriva principalmente dall'iscrizione dell'earn-out, attività finanziaria valutata al fair value (FVTPL), a seguito della cessione del pacchetto di maggioranza delle azioni di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (250

migliaia di euro) avvenuto il 30 dicembre 2022. La variazione fra i due esercizi è principalmente dovuta alla positiva sentenza del contenzioso NIT che ha permesso il recupero totale della caparra confirmatoria (3 milioni di euro).

Ratei e risconti attivi oltre l'anno

Il valore al 31 dicembre è pari a 1.495 migliaia di euro (zero al 31 dicembre 2023). Il saldo si riferisce principalmente al risconto delle spese relative al nuovo finanziamento della Capogruppo.

Strumenti finanziari

Per un importo di circa 100 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, la voce si riferisce al *fair value* del diritto di opzione vantato dalla Capogruppo TA per la vendita della quota residua del 20% ad oggi detenuta da TA nel capitale sociale di TAH così come prevista nel contratto di cessione.

Valore di subentro

Per un importo di circa 3,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024 (3,2 milioni di euro al 31 dicembre 2023), la voce si riferisce al valore di subentro rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria.

Si segnala che, ai fini di una corretta rappresentazione del dato comparativo, una parte del valore di subentro al 31.12.2023, pari ad 1,2 milioni di euro, è stata riclassificata dalla voce Attività immateriali alla voce Altre attività finanziarie (non correnti).

6.8 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 17 (805 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

6.9 Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Al 31 dicembre 2024 la Società presenta attività fiscali differite pari a 5.248 migliaia di euro (7.584 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Tale importo è il netto di attività fiscali differite pari a 6.815 migliaia di euro e passività fiscali differite pari a 1.567 migliaia di euro, ed è composto principalmente dalla rilevazione delle imposte anticipate sulle differenze temporanee calcolate sui fondi (fondo di ripristino, fondo svalutazione crediti, fondi rischi ecc.).

Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato D.

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

La variazione delle attività fiscali differite rispetto al 31 dicembre 2023 deriva principalmente da:

- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 (effetto per circa -2.761 migliaia di euro);
- effetto fiscale derivante dall'iscrizione del derivato di copertura (774 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa -348 migliaia di euro).

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 11 marzo 2025.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2024 ed il confronto con l'esercizio precedente.

	dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI		66.599	59.062	7.537

6.10 Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti della Società che al 31 dicembre 2024, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 23.521 migliaia di euro (25.591 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	18.134	19.928	(1.794)
Crediti verso imprese collegate	938	1.890	(952)
Crediti verso imprese controllate	4.449	3.774	675
Crediti commerciali correnti	23.521	25.591	(2.070)

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	17	134	(116)
Crediti verso imprese collegate	0	671	(671)
Crediti verso imprese controllanti	0	0	0
Crediti verso imprese controllate	0	0	0
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	17	805	(787)

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	23.481	25.090	(1.609)
Crediti verso società controllate	4.449	3.774	675
Crediti verso società collegate	938	2.561	(1.623)
Crediti commerciali	28.868	31.425	(2.557)
- Fondo svalutazione crediti	(5.329)	(5.029)	(301)
Crediti commerciali	23.539	26.396	(2.858)

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti al 01.01	5.029
accantonamento	408
utilizzo	(107)
Fondo svalutazione crediti 31.12.2024	5.329

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 408 migliaia di euro e decrementato per 107 migliaia di euro per utilizzo.

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

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	28.851	16.995	3.322	1.563	293	1.127	5.550
Fondo svalutazione crediti	-5.329	0	0	-15	-3	-44	-5.268
Totale al 31.12.2024	23.521	16.995	3.322	1.548	290	1.084	283

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	30.620	14.105	5.359	3.831	391	1.280	5.654
Fondo svalutazione crediti	-5.029	-2	-4	-51	-8	-55	-4.908
Totale al 31.12.2023	25.591	14.103	5.355	3.780	383	1.225	746

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Alatoscana	40	0	40
TAH	898	2.561	(1.663)
Crediti verso società Collegate	938	2.561	(1.623)

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Controllate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	4.154	3.575
Jet Fuel Co. S.r.l.	116	114
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	62	77
Parcheggi Peretola S.r.l.	117	8
Crediti in imprese Controllate	4.449	3.774

6.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 67 migliaia di euro (0 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) si riferisce al credito IRAP formatosi per effetto del versamento di maggiori acconti d'imposta durante il 2024 rispetto al saldo determinato a fine esercizio.

6.12 Altri crediti tributari

La voce è composta principalmente dai seguenti crediti per 226 migliaia di euro (1.010 migliaia al 31 dicembre 2023):

- ART bonus per 141 migliaia di euro.
- Crediti investimenti beni strumentali: 10 migliaia di euro;
- Credito Iva derivante dalla ex controllata Vola: 73 migliaia di euro;
- Varie e minori: 2 migliaia di euro.

6.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Crediti finanziari esigibili entro l'anno	701	702	(1)
Crediti vs vettori per addizionale comunale diritti d'imbarco pax	5.326	6.873	(1.546)
Anticipi a fornitori	16.402	939	15.464
Ratei e Risconti attivi	745	896	(152)
Crediti per incassi generi di monopolio	85	74	11
Altri crediti minori	666	441	225
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	23.925	9.924	14.000

La voce crediti finanziari esigibili entro l'anno si riferisce ad un finanziamento a favore della controllata TAC. Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 46) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.

Negli anticipi a fornitori si evidenzia in particolare l'anticipo alla controllata TAC di 14,7 milioni di euro legato ai lavori di ampliamento del terminal arrivi di Pisa

La voce "risconti attivi" riguarda principalmente forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

6.14 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 18.860 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (22.537 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è rappresentata per la quasi totalità dell'importo da disponibilità presso conti correnti bancari e per la componente residua da denaro in cassa.

La variazione di liquidità deriva principalmente da;

- investimenti per circa 12,6 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- il flusso di cassa generato dalle attività operative per circa 22,2 milioni di euro;
- la vendita della partecipazione azionaria di Firenze Parcheggio per 3,2 milioni di euro;
- il rimborso dell'acconto e degli interessi riconosciuti a seguito della sentenza positiva del contenzioso legale con NIT per circa 3,9 milioni di euro (rilevato all'interno dei flussi di cassa per attività di investimento alla voce "altri movimenti minori");
- i dividendi incassati per 1,6 milioni di euro;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 14 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi per 7 milioni di euro.

6.15 PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 6,1 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+15,5 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi e riserve di 7 milioni di euro e dall'iscrizione della riserva di *fair value* per 2,45 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2024 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

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

Capitale

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

Le riserve di capitale sono costituite:

- dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. nel luglio 2007.
- dalla riserva legale per un importo di 5.995 migliaia di euro (5.472 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 15.792 migliaia di euro (12.846 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). L'incremento di 2.946 migliaia di euro è principalmente conseguente alla destinazione a riserva dell'utile 2023, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 12 marzo 2024 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 27 aprile 2024 nonché dalla distribuzione di 7 milioni di euro di riserve deliberato dalla suddetta assemblea degli Azionisti (importo unitario per azione pari a 0,376 euro).
- dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

Riserva rettifiche IAS

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

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

Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge

Tale riserva accoglie una riserva di fair value negativa per 2,4 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2024 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

La stima del fair value è stata effettuata attraverso l'attualizzazione dei flussi di cassa attesi netti che deriveranno dagli strumenti stessi, tenuto conto della curva di mercato dell'Euribor a 6 mesi in essere alla Data di Valutazione del 31 dicembre, per un totale pari a Euro 2.451.461. Tale valore negativo, da un punto di vista

economico, sottintende il valore attuale netto dei flussi che deriveranno, a carico di TA, nel periodo di residua durata degli strumenti finanziari in esame.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 593 migliaia di euro (525 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2023 e della valutazione attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

Altri componenti di conto economico complessivo

SITUAZIONE AL 31.12.2024	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	68	68
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	(2.451)	(2.451)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	(2.383)	(2.383)

SITUAZIONE AL 31.12.2023	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	(39)	(39)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	(39)	(39)

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

SITUAZIONE AL 31.12.2024	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	90	(22)	68
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	(3.226)	774	(2.451)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	(3.136)	753	(2.383)

SITUAZIONE AL 31.12.2023

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale

UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO

Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
(51)	12	(39)
(51)	12	(39)

Utile (perdita) di esercizio

Accoglie il risultato di esercizio di TA al 31 dicembre 2024, pari ad un utile di 15.520 migliaia di euro (10.470 migliaia di euro nel 2023).

6.16 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 3.750 migliaia di euro (5.169 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	
Fondi rischi e oneri 01.01.2024	5.169
accantonamento	1.027
utilizzo	(2.573)
riclassifica debiti commerciali	127
Fondi rischi e oneri 31.12.2024	3.750

Il fondo al 31 dicembre 2024 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 4) 798 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri";
- 5) 2.040 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 6) 902 migliaia di euro relativi ad accantonamenti di esercizi pregressi di costi di sviluppo traffico definiti dai contratti di marketing support con le compagnie aeree.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri".

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

6.17 Fondi di ripristino e sostituzione

Il valore complessivo al 31 dicembre 2024 è pari a 27.054 migliaia di euro e si incrementa di 2.582 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto dell'accantonamento del 2024, parzialmente compensato dagli utilizzi dell'esercizio, riferiti principalmente agli interventi di ripristino effettuati sulle infrastrutturali dei due scali toscani. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2024	24.472
accantonamento	4.529

utilizzo	(2.881)
oneri finanziari	934
Fondi di ripristino e sostituzione 31.12.2024	27.054

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (21.120 migliaia di euro) e fra le passività correnti (5.934 migliaia di euro).

L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione¹, sarebbe pari a 587 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 558 migliaia di euro.

6.18 Fondi benefici a dipendenti

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

I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2024 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3,38%;
- tasso annuo di inflazione: 2,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,00%.

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

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

Il valore della passività risulta pari a 1.816 migliaia di euro (1.903 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta un decremento rispetto al 31 dicembre 2023 di 88 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2024	1.903
on. Fin. Ias	59
utilizzo	(57)
(utili)/perdite attuariali	(90)
Fondi benefici ai dipendenti 31.12.2024	1.816

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (68 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 90 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 22 migliaia di euro.

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

Toscana Aeroporti

	Tasso annuo di attualizzazione	Tasso annuo di inflazione	Tasso annuo di turn over
	- 0,50	- 0,25	- 2,50
	+ 0,50 %	+ 0,25 %	+ 2,50 %

¹ I tassi utilizzati per l'attualizzazione del Fondo di ripristino sono relativi alle ultime aste 2024 per la collocazione dei BTP a 15 e 30 anni.

TA	1.748	1.887	1.836	1.795	1.820	1.812
----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

6.19 Passività finanziarie

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

	31/12/2023	accensione di finanziame nti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifi che	Altri effetti (*)	31/12/2024
dati in euro/000						
Passività non correnti	43.525	89.395	(43.313)	0	(2.316)	87.291
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	34.318	41.500	(75.500)	0	(318)	0
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termine	22.963	0	(22.963)	0		0
Totale passività finanziarie correnti	57.281	41.500	(98.463)	0	(318)	0
Totale passività finanziarie	100.806	130.895	(141.776)	0	(2.633)	87.291

(*) Gli altri movimenti includono prevalentemente il costo ammortizzato relativo alle spese bancarie sostenute per l'ottenimento del prestito (up-front fee, imposta sostitutiva, etc).

L'importo di 87,3 milioni di euro, relativo alle passività finanziarie non correnti in essere al 31 dicembre 2024, si riferisce ad un contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa.

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

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

iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.. Del suddetto finanziamento, alla data del al 31 dicembre 2024, sono stati erogati circa 89,4 milioni di euro suddivise in tre tranches: i) 82,7 milioni di euro a valere sul Term Loan Facility Tranche A; ii) 50 migliaia di euro sul Term Loan Facility Tranche B; iii) 6,6 milioni di euro su Capex Facility Tranche B.

Il suddetto finanziamento deve rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 i seguenti covenant, calcolati in base ai dati del bilancio consolidato di Toscana Aeroporti S.p.A. secondo le definizioni previste dal contratto di finanziamento:

- Regulatory Asset Base / Net Debt (rapporto fra regulatory asset base e posizione finanziaria netta);
- Interest Cover Ratio (rapporto fra EBITDA consolidato e gli oneri finanziari);
- Net Debt Cover (rapporto fra posizione finanziaria netta e EBITDA consolidato).

Si fa inoltre presente che, sulla base dei dati consuntivi della Società, i suddetti parametri sono stati rispettati in occasione della prima misurazione.

Il contratto di finanziamento prevede inoltre il rispetto di ulteriori due covenant la cui misurazione è richiesta a partire dal 31 dicembre 2027 (Annual Debt Service Cover Ratio e Projected Debt Service Cover Ratio).

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2024.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	-	5.749	5.749
Compreso fra 1 e 2 anni	-	5.807	5.807
Compreso fra 2 e 3 anni	3.281	5.522	8.803
Compreso fra 3 e 4 anni	4.282	4.996	9.278
Compreso fra 4 e 5 anni	5.265	4.790	10.056
Compreso fra 5 e 6 anni	76.567	2.128	78.694
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	89.395	28.991	118.386

Al 31 dicembre 2024 non ci sono Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre sei anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2024.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VAR.
Fidi accordati	20.450	48.950	(28.500)
<i>di cui TA</i>	<i>20.450</i>	<i>48.950</i>	<i>(28.500)</i>
Fidi utilizzati	-	34.000	(34.000)
<i>Utilizzato %</i>	<i>0%</i>	<i>69%</i>	
Fidi residui	20.450	14.950	5.500

I fidi accordati al 31 dicembre 2024 si riferiscono per circa 20 milioni di euro alla linea di “revolving” su descritta quale parte del finanziamento complessivo accorato alla Capogruppo.

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2024 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 31 dicembre 2024 (in euro/000)
(Loan7) TLF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	80.772
(Loan7) TLF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	50
(Loan7) CF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	6.468
a) totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine				87.291
b) totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")				-
a) + b) totale debiti per passività finanziarie				87.291

Si segnala inoltre che in data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall’impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2024 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo (banca agente)	TA	89.395	92.267

L’**Indebitamento Finanziario Netto** (di seguito anche “**Posizione Finanziaria Netta**”) al 31 dicembre 2023, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
migliaia di euro	31.12.2024	31.12.2023	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	18.860	22.537	(3.677)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	18.860	22.537	(3.677)
E. Debito finanziario corrente	-	34.318	(34.318)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.091	24.514	(23.423)
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.091	58.831	(57.740)
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(17.769)	36.295	(54.064)
I. Debito finanziario non correnti	87.291	43.525	43.766
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	3.033	3.676	(644)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	90.323	47.201	43.122
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	72.554	83.496	(10.941)

Al 31 dicembre 2024, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a zero a cui si aggiunge la voce “Parte corrente del debito finanziario non corrente” che include le quote scadenti entro i

prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (zero), le passività finanziarie per diritti d'uso (600 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (491 migliaia di euro).

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 87,3 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere.

La voce "Altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie dei diritti d'uso (3 milioni di euro).

6.20 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2024 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 3,6 milioni di euro, di cui 3 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 600 migliaia di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	3.033	3.212
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	600	550
Totale	3.633	3.763

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023
Valori al primo gennaio	3.763	3.998
Acquisizioni	494	375
Dismissioni	0	(16)
Pagamento / altre riduzioni	(748)	(711)
Oneri finanziari	124	117
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	3.633	3.763

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

maturazione della passività finanziaria	€/000
< 1 anno	721
1-2 anni	632
2-3 anni	467
3-4 anni	335
4-5 anni	285
5-6 anni	252
oltre 6 anni	1.302
totale	3.993

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

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

- 3,50% per i contratti di noleggio autoveicoli di durata pari a 48 mesi;
- 3,84% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

Per i contratti stipulati nel 2024 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 4,986% per i contratti di durata pari a 12 mesi
- 4,915% per i contratti di durata pari a 18 mesi
- 4,843% per i contratti di durata pari a 24 mesi
- 4,870% per i contratti di durata pari a 48 mesi
- 4,892% per i contratti di durata pari a 60 mesi
- 4,920% per i contratti di durata pari a 72 mesi

6.21 Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno

La voce pari a 3.326 migliaia di euro (0 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) rappresenta il debito a lungo termine (fair value) calcolato sul contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

6.22 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo sono pari a 1.133 migliaia di euro (1.227 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferiscono principalmente a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

6.23 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 876 migliaia di euro (1.437 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è relativa al debito IRES maturato nell'ambito dell'accordo di consolidato fiscale in essere con Corporacion America Italia S.p.A.

6.24 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 9.567 migliaia di euro (8.738 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Erario c/addizionale comunale diritti d'imbarco pax	8.836	7.962	874
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	304	652	(348)
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	7	11	(4)
Erario c/Iva	270	0	270
Imposte locali	150	113	37
Altri debiti tributari	9.567	8.738	829

In particolare, il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è diminuito per effetto delle medesime dinamiche associate al calo dei crediti verso altri esigibili entro l'anno.

6.25 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2024 ammontano a circa 52,8 milioni di euro (39,4 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e registrano un aumento di 13,4 milioni di euro.

6.26 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2024 pari a 1.415 migliaia di euro (1.411 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

6.27 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2024 sono pari a 9,9 milioni di euro (10,6 milioni di euro al 31 dicembre 2023) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	3.090	2.670	420
Canoni concessori	3.624	3.423	202
Ratei e risconti passivi	509	496	13
Servizio antincendio	597	1.207	(610)

Incassi biglietteria aerea/bus/treno	470	466	5
Organi istituz. c/competenze	411	366	46
Acconti da clienti	290	316	(25)
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	491	1.000	(509)
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	393	638	(245)
Altri debiti esigibili entro l'anno	9.875	10.581	(705)

In particolare:

- il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- il debito verso Cemes per acquisto quote TAC rappresenta la passività in scadenza entro i prossimi dodici mesi, sorto a seguito della relativa operazione di aggregazione aziendale;
- i risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

7. Gestione dei rischi finanziari

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

7.1 Rischio di credito

La Società ritiene di aver adeguatamente mitigato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali volte alla tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Società richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

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

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

7.2 Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2024, la Società ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per circa 72,6 milioni di euro (83,5 milioni al 31 dicembre 2023). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 17,8 milioni di euro (-36,3 milioni di euro al 31 dicembre 2023) ed una PFN non corrente negativa pari a 90,3 milioni di euro (47,2 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

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

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

Del suddetto finanziamento, alla data del 31 dicembre 2024, sono stati erogati circa 89,4 milioni di euro suddivise in tre tranches: i) 82,7 milioni di euro a valere sul Term Loan Facility Tranche A; ii) 50 migliaia di euro sul Term Loan Facility Tranche B; iii) 6,6 milioni di euro su Capex Facility Tranche B.

Il suddetto finanziamento dovrà rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 i seguenti covenant, calcolati in base ai dati del bilancio consolidato di Toscana Aeroporti S.p.A. secondo le definizioni previste dal contratto di finanziamento:

- Regulatory Asset Base / Net Debt (rapporto fra regulatory asset base e posizione finanziaria netta);
- Interest Cover Ratio (rapporto fra EBITDA consolidato e gli oneri finanziari);
- Net Debt Cover (rapporto fra posizione finanziaria netta e EBITDA consolidato).

Si fa inoltre presente che, sulla base dei dati consuntivi della Società, i suddetti parametri sono stati rispettati in occasione della prima misurazione.

Il contratto di finanziamento prevede inoltre il rispetto di ulteriori due covenant la cui misurazione è richiesta a partire dal 31 dicembre 2027 (Annual Debt Service Cover Ratio e Projected Debt Service Cover Ratio).

7.3 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. Con la sottoscrizione del contratto derivato sul nuovo finanziamento tirato alla data del presente Bilancio, la Società ha mitigato tale rischio. Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

7.4 Rischio di cambio

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

8. Altre informazioni

8.1 Informazioni per area geografica e settori operativi

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dalla Società 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.

TA dispone di dati di contabilità analitica aziendale che consentono al Chief Operating Decision Maker di monitorare le performance economiche e finanziarie secondo due viste differenti: per scalo (Firenze/Pisa) o per tipologia di servizio (Aviation/Non Aviation). Entrambe le prospettive sono rilevanti per la Società, in quanto sia la vista per scalo che quella per tipologia di attività vengono utilizzate dal più alto livello decisionale operativo per la valutazione delle performance e per le decisioni di allocazione delle risorse.

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

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

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

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

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

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. Nell'allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo la Società ha effettuato l'allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione al 31 dicembre 2023 ex Delibera CIPE n. 38/2007¹. I principali costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

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

Informativa per settore di attività: BILANCIO D'ESERCIZIO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate Indiretti Generali)		Totale	
<u>TA - Conto economico</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	76.797	75.551	29.554	24.237	1.219	668	107.569	100.455
di cui Pisa	37.785	35.215	12.124	10.307	947	604	50.857	46.126
di cui Firenze	39.012	40.336	17.429	13.929	271	63	56.712	54.329
Ricavi per serv. costruz.	12.116	10.794	2.290	3.995	813	208	15.219	14.998
di cui Pisa	3.271	4.971	628	2.437	171	19	4.070	7.427
di cui Firenze	8.845	5.823	1.662	1.559	642	190	11.149	7.571
Totale Ricavi di settore	88.913	86.345	31.844	28.232	2.031	876	122.788	115.453
Costi operativi (*)	47.212	40.533	8.042	6.903	11.588	16.681	66.843	64.117
di cui Pisa	27.372	23.863	4.237	3.455	5.409	8.510	37.018	35.828
di cui Firenze	19.840	16.670	3.806	3.448	6.179	8.172	29.825	28.289
Costi per serv. costruz.	11.829	10.690	2.262	3.966	808	203	14.900	14.859
di cui Pisa	3.151	4.911	621	2.422	169	18	3.941	7.351
di cui Firenze	8.678	5.779	1.642	1.544,01	640	185	10.959	7.508
Ammort.ti e accanton.ti	6.246	7.195	1.087	1.392	7.888	6.954	15.221	15.541
di cui Pisa	3.527	3.489	672	781	4.451	3.756	8.651	8.027
di cui Firenze	2.719	3.705	415	611	3.436	3.198	6.571	7.514
Risultato operativo	23.625	27.927	20.452	15.971	(18.253)	(22.963)	25.824	20.935
di cui Pisa	7.006	7.923	7.223	823	(8.911)	(11.662)	5.318	(2.915)

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

di cui Firenze	16.619	20.004	13.229	9.885	(9.342)	(11.301)	20.507	18.588
Gestione finanziaria	-	-	-	-	(3.811)	(5.666)	(3.811)	(5.666)
Ris. ante imposte	23.625	27.927	20.452	15.971	(22.064)	(28.629)	22.013	15.269
Imposte di esercizio	-	-	-	-	(6.493)	(4.800)	(6.493)	(4.800)
Ris. netto di esercizio	23.625	27.927	20.452	15.971	(28.558)	(33.429)	15.520	10.470
<u>TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
Attività correnti	19.844	19.601	7.072	9.053	39.683	30.408	66.599	59.062
Attività non correnti	163.934	156.021	35.322	41.657	43.022	42.461	242.278	240.139
<u>TA - Altre informazioni</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>	<u>FY 2024</u>	<u>FY 2023</u>
Investimenti	13.889	11.449	2.596	4.048	1.545	645	18.029	16.142

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad €7.672 migliaia nel 2024 ed € 7.047 migliaia nel 2023.

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2024 TA ha registrato circa 9,1 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,2% (59,8% nel 2023). In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 43,5% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,1% (Vueling) e 6,6% (easy Jet).

8.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2024 gli impegni e garanzie sono composte da 13.384 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 10.358 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto della Società.

dati in euro/000	31.12.2024	31.12.2023	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore di TA	13.384	11.449	1.936
Fidejussioni a terzi per conto di TA	10.358	10.425	(67)

Le fidejussioni di terzi prestate a favore di TA si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati dalla Società, a garanzia del rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, a garanzia di tasse e diritti aeroportuali maturati sulle attività operative da parte dei vettori aerei.

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

8.3 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2024 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	23.539	23.539
Altre attività finanziarie	140	-	140

Altri crediti	-	23.764	23.764
Strumenti finanziari derivati	100	-	100
Cassa e mezzi equivalenti	-	18.860	18.860
Totale	240	66.163	66.402

31 dicembre 2024 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	87.291	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.633	3.633
Passività finanziarie per strumenti derivati	3.226	-	3.226
Debiti commerciali ed altre passività	-	60.197	60.197
Totale	3.226	151.120	154.346

Quanto alla classificazione degli strumenti finanziari in base alla gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value, si precisa che le “Attività valutate al fair value” di cui alla tabella precedente rientrano nel livello 3 che utilizza input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

8.4 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

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

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

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

8.5 Rapporti con parti correlate

Tra i principali rapporti intercorsi nell'esercizio con parti correlate, diverse da quelli con società collegate, si segnalano principalmente costi per attività di progettazione svolta da ACI Engineering Uruguay SA e relativa al nuovo Terminal di Firenze. Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato G del presente Bilancio al 31 dicembre 2024 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

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

Ai sensi della suddetta legge, la Società nel corso del 2024 ha rilevato proventi per i seguenti contributi.

Fonti normative	IMPORTO IN EURO
CREDITO D'IMPOSTA PER FAVORIRE LE EROGAZIONI LIBERALI A SOSTEGNO DELLA CULTURA	97.500,00
ART BONUS ART.1, DEL DECRETO LEGGE 31 MAGGIO 2014, N. 83	
Totale complessivo	97.500,00

8.7 Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri

d) Fondo rischi connessi al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (798 migliaia di euro)

La Legge Finanziaria 2007, al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani (c.d. Fondo Antincendi), aveva introdotto un contributo annuale di 30 milioni di euro da ripartire fra tutti gli aeroporti italiani sulla base delle Unità di Traffico consuntivate.

TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal primo gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.

La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.

In tale contesto, si ricorda infatti che il Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Ciò premesso, nel primo semestre del 2020 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.

In particolare, la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2020, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

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

Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019.

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

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

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

- chiedere l'annullamento della nota di accertamento ENAC relativa all'annualità 2012 e il contestuale rimborso degli importi versati in relazione alle annualità già annullate;
- precisare che le nove annualità ad oggi formalmente mai richieste dalle Amministrazioni sono da considerarsi fermamente contestate e non dovute, anche ai sensi di tutte le sentenze direttamente conseguite,

al fine di evitare qualsiasi forma di acquiescenza stante i limiti del processo tributario che non consente di formulare azioni di accertamento negativo al pari del giudizio civile contemplando l'impugnazione solo di specifici atti impositivi.

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

Toscana Aeroporti, ai sensi delle positive sentenze ad oggi conseguite, può far valere l'efficacia esterna delle sentenze passate in giudicato anche nei confronti delle ulteriori annualità che versano nella medesima situazione di diritto. La stessa Corte di Cassazione ha, peraltro, statuito il principio di diritto sulla sussistenza di un giudicato esterno in relazione a tutte le annualità del Fondo Antincendio successive al 1° gennaio 2009. Toscana Aeroporti resta in sintesi validamente titolata a far valere le sentenze di merito passate in giudicato ad oggi conseguite, che statuiscono la non debenza degli importi anche futuri del Fondo Antincendio fino a quando permarrà l'accertata distrazione dalle originarie finalità previste per legge. Inoltre, nell'ipotesi di una futura e prima richiesta di tali somme (le nove annualità mai determinate) da parte delle Amministrazioni, resterà comunque salva la possibilità per la Società di impugnare tempestivamente innanzi il Giudice tributario, nei termini di legge, tali eventuali nuove note di accertamento. In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

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

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

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

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

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

La tematica, come rappresentato nella relazione del legale di Toscana Aeroporti, continua ad esser caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali (15 sentenze favorevoli tra cui quella della Corte Costituzionale n.167/2018 e della Corte di Cassazione a sezioni unite n.3162/2019 e due sentenze di merito passate in giudicato; n.3 sentenze negative tra cui quella della CGT di Roma n.5768/2023 e la Corte di Cassazione n.990/2024) in relazione a tutte le somme del Fondo Antincendio Aeroportuale rimosse sotto copertura tariffaria e non ancora versate che ammontano a circa 798 migliaia di euro tenuto conto del loro probabile obbligo di versamento ai sensi del principio di diritto statuito dalla Corte di Cassazione nella sentenza n.990/2024 e dei principi tariffari vigenti nel settore aeroportuale.

e) Fondo rischi e oneri per passività di natura giuslavoristica (2.040 migliaia di euro)

TA al 31 dicembre 2024 evidenzia un fondo rischi e oneri di 2.040 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da contenziosi di natura giuslavoristica con personale dipendente

aventi rischio di soccombenza probabile o dal completamento del processo di rinnovo del CCNL, ad oggi ancora in corso.

f) Altre passività con rischio di soccombenza “possibile”

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come “possibili”, in relazione alle seguenti controversie:

- in data 30 aprile 2020 la procedura Alitalia SAI ha instaurato innanzi al Tribunale di Civitavecchia un'azione revocatoria nei confronti di TA avente ad oggetto tutti i pagamenti ricevuti dalla Società nel periodo novembre 2016 – aprile 2017. La Società ha ampiamente provato che trattasi di pagamenti esclusi da revocatoria, ai sensi dell'art.67, comma 3, lettera a), L.F., perché strumentali ed indispensabili ai fini della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo da parte dell'allora Alitalia SAI in bonis da e per gli aeroporti di Firenze e Pisa, corrisposti nell'esercizio dell'attività d'impresa e nei “termini d'uso”, secondo modalità e tempistiche corrispondenti a quelli di tutti i pagamenti degli anni passati. Nel corso del 2023 i Commissari straordinari di Alitalia hanno manifestato la disponibilità di una ipotesi transattiva con TA ma, dopo un apposito incontro, non hanno seguito ulteriori contatti. In data 24 aprile 2023 si è tenuta la successiva udienza in cui il procedimento è stato rinviato alla data del 2 luglio 2024 per la precisazione delle conclusioni. In data 28 ottobre 2024 è stata pubblicata la positiva sentenza conseguita innanzi il Tribunale di Civitavecchia che ha integralmente accolto tutte le difese di TA rigettando l'azione revocatoria intentata dalla Procedura Alitalia SAI. La Procedura Alitalia SAI ha notificato nei termini apposito atto di appello avverso la sentenza in questione indicando la data del 29 maggio 2025 quale prima udienza di comparizione innanzi la Corte d'Appello di Roma.
- contenzioso (giudizio r.g. 69546/2018) avente per oggetto la restituzione dei maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l'art. 11 terdecies royalties sui carburanti) nel periodo 1997-2005, richiesti da Alitalia alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. A tal riguardo il giudice ha richiesto una CTU che, dopo avere raccolto tutte le informazioni al riguardo ed incontrato le CTP dei gestori aeroportuali chiamati in causa (fra cui TA), ha depositato nel luglio 2023 la sua relazione definitiva. La Società, sulla base delle informazioni in possesso, non ritiene sia ancora definibile l'ammontare della potenziale passività di cui al contenzioso richiamato. In data 21 settembre 2023 è avvenuto il deposito di note scritte ex art.127 ter c.p.c. a seguito delle quali il giudice, ritenendo la causa matura per la decisione, ha rinviato il giudizio all'udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni. In esito all'udienza del 18 aprile 2024 il Giudice, stante l'avvenuto decesso del difensore di Eni, ha dichiarato l'estinzione del giudizio. A causa del decesso del legale di ENI, Alitalia ha riassunto la causa con ricorso ed Eni si è costituita. Non è ancora stata fissata la nuova udienza. L'udienza per la prosecuzione del processo è stata fissata per il giorno 27 marzo 2025. Il legale di TA ha valutato come possibile il rischio di soccombenza. Si segnala che sono in essere ulteriori contenziosi aventi oggetto analogo, avviati da altre compagnie aeree, per i quali il legale di TA ritiene il rischio di soccombenza fra remoto e possibile e la passività potenziale a carico della Società non ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Capogruppo.
- Contenzioso promosso da NIT – Nuove Iniziative Toscane, con atto di citazione del 10 settembre 2022, connesso agli adempimenti derivanti dal contratto preliminare di compravendita per l'acquisizione di un'area sita nella cosiddetta “Piana di Castello” dell'area Metropolitana di Firenze. L'oggetto del contenzioso in particolare verte sull'avveramento, o meno, delle condizioni sospensive cui è subordinato l'acquisto definitivo dell'area suddetta. TA si è costituita in giudizio in data 20 gennaio 2022; all'udienza del 9 febbraio 2022 il Giudice ha disposto il rinvio al 20 giugno 2022 e, rilevato che le prove testimoniali articolate da NIT vertono, in parte, sul contenuto del contratto e in parte, hanno carattere valutativo, ha respinto dette richieste istruttorie e rinviato la causa al 22 maggio 2023 per la precisazione delle conclusioni. L'udienza del 22 maggio 2023 è stata quindi differita al 14 settembre 2023 con termine per il deposito di note scritte all'11 settembre 2023. L'11 settembre 2023 è avvenuto il deposito delle note scritte a seguito delle quali sono state depositate le conclusioni e le repliche, rispettivamente in data 7 dicembre 2023 e in data 29 dicembre 2023. Il rischio massimo per TA può consistere nell'acquisto obbligato dell'area oggetto del contenzioso con il pagamento della somma pattuita in sede contrattuale (72 milioni di euro), oltre a rivalutazione, interessi, spese legali ed eventuali oneri a titolo risarcitorio. La sentenza n.4729, pubblicata in data 3° maggio 2024, ha rigettato le domande di parte attrice e accolto la domanda riconvenzionale di parte convenuta. Ha quindi condannato NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva

somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori e delle spese legali. Con atto di citazione del 22 novembre 2024, NIT ha appellato la sentenza di primo grado e TA ha dato quindi mandato al proprio legale per costituirsi in appello. Il rischio di soccombenza rimane possibile.

8.8 Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto che non si sono rilevate operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del 2024.

8.9 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2024 TA non ha beneficiato di eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

8.10 Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2024

Non si segnalano fatti di rilievo avvenuti dopo la data di riferimento del bilancio che comportino una rettifica dei valori di bilancio o che richiedano una ulteriore informativa.

8.11 PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO ALL'ASSEMBLEA DI TOSCANA AEROPORTI S.p.A.

Proponiamo che l'utile d'esercizio di Euro 15.519.718 sia accantonato a Riserva legale per Euro 146.939 euro, a riserva straordinaria per Euro 8.372.779 e alla distribuzione di un dividendo pari a Euro 0,376 per azione per complessivi massimi Euro 7.000.000.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2025 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2024
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	225.385	15.510	35.384	1.307	277.586
Fondo ammortamento	(74.376)	(15.303)	-	(1.156)	(90.835)
A - Valore al 31-12-23	151.009	207	35.384	151	186.750
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>					
Acquisti	1.968	256	13.030	-	15.254
Riclassifiche	514	87	(600)	-	-
Ammortamenti	(6.399)	(185)	-	(29)	(6.613)
B - Saldo variazioni	(3.917)	158	12.429	(29)	8.641
Costo storico	227.867	15.853	47.813	1.307	292.840
Fondo ammortamento	(80.775)	(15.488)	-	(1.185)	(97.448)
Valore al 31.12.2024 (A+B)	147.092	365	47.813	122	195.392

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2024
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	25.463	27.309	587	123	19.095	72.576
Fondo ammortamento	(8.871)	(22.246)	(500)	-	(17.685)	(49.303)
A - Valore al 31-12-23	16.592	5.063	86	123	1.410	23.274
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	67	1.715	-	330	244	2.357
Disinvestimenti	-	-	-	-	(2)	(2)
Ammortamenti	(243)	(1.132)	(9)	-	(617)	(2.000)
Storno fondi amm. anni prec.	-	-	-	-	2	2
B - Saldo variazioni	(176)	583	(9)	330	(373)	356
Costo storico	25.531	29.024	587	453	19.337	74.931
Fondo ammortamento	(9.115)	(23.378)	(509)	-	(18.299)	(51.301)
Valore al 31.12.2024 (A+B)	16.416	5.646	78	453	1.037	23.630

ALLEGATO C
PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2024: ORIGINE, DISTRIBUIBILITA' E
UTILIZZAZIONI PRECEDENTI ESERCIZI (importi in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE (*)	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	30.710				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B	18.941		
Altre riserve	24.585	A, B	24.585		
di cui:					
Riserva da avanzo di concambio (incorporazione AdF) (***)	24.084		24.084		
Riserva di rivalutazione ex legge 413/91	435		435		
Altre riserve per contributi in c/capitale ex art. 55 DPR 917	66		66		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	5.995	B	5.995		
Riserva straordinaria statutaria	15.792	A, B, C	15.792	6.045	14.000
RISERVA RETTIFICHE IAS (**)	(3.229)				
RISERVA DI FAIR VALUE (***)	(2.451)				
Utili (perdite) a nuovo	593				
Utile (perdita) dell'esercizio	15.520	A, B, C	15.520		
Totale	106.455		80.833		

di cui:

Quota non distribuibile	49.521
Residua quota distribuibile	31.312

(*) Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

(**) Contiene la Riserva IAS proveniente dal PN di AdF per un importo pari a 1.025 migliaia di euro.

(***) Riserva proveniente dalla valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale.

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2023		RIASSORBIMENTI ANNO 2024		INCREMENTI ANNO 2024		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2024	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ir e s	5.144.533	1.234.688	0	0	156.616	37.588	5.301.149	1.272.276
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ir e s / ir a p	7.345.834	2.185.031	2.966.023	863.706	2.703.938	787.387	7.083.749	2.108.712
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ir e s	339.524	81.506	89.523	21.507	0	0	250.001	60.000
VALUTAZIONE DERIVATO (O.C.I.)	ir e s	0	0	0		3.225.606	774.145	3.225.606	774.145
VARIE MINORI	ir e s / ir a p	423.429	90.679	300.000	72.000	306.408	73.538	429.838	92.217
RISCHI E ONERI FUTURI	ir e s / ir a p	4.374.813	1.273.945	2.747.743	800.143	1.764.904	513.940	3.391.974	987.743
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ir e s	(180.548)	(43.329)	13.888	3.333	0	0	(194.436)	(46.663)
PERDITE FISCALI	ir e s	11.504.211	2.761.013	11.504.211	2.761.013	0	0	0	0
Totale complessivo		28.951.797	7.583.533	17.621.388	4.521.701	8.157.472	2.186.598	19.487.881	5.248.430

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE
FISCALE (importi in migliaia di Euro)

Dati in migliaia di euro

IRES	2024	2023
Utile ante imposte	22.013	15.269
<i>Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio</i>	<i>24,0%</i>	<i>24,0%</i>
Onere fiscale teorico	5.283	3.665
Imposte effettive	4.962	3.525
<i>Aliquota fiscale effettiva</i>	<i>22,5%</i>	<i>23,1%</i>
Differenza che viene spiegata da:	(242)	(140)
Variazione in Aumento		
Svalutazioni cespiti non deducibili	0	207
Altre differenze permanenti	538	204
Variazioni in Diminuzione		
Dividendi incassati (PEX 95%)	361	239
Svalutazioni cespiti non deducibili	0	86
Plusvalenze non interamente imponibili (PEX 95%)	0	72
Altre differenze permanenti	419	154

Dati in migliaia di euro

IRAP	2024	2023
Valore della produzione netta	24.628	26.182
<i>Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio</i>	<i>5,12%</i>	<i>5,12%</i>
Onere fiscale teorico	1.261	1.341
Imposte effettive	1.531	1.275
<i>Aliquota fiscale effettiva</i>	<i>6,22%</i>	<i>4,87%</i>
Differenza che viene spiegata da:	(70)	(66)
Variazione in Aumento		
Costi del personale non deducibili	64	71
Altre differenze permanenti	72	154
Altre differenze temporanee	87	0
Variazioni in Diminuzione		
Ripristini e sostituzioni	148	276
Altre differenze temporanee	141	0
Altre differenze permanenti	5	15

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2024 ALLA SOCIETA' DI REVISIONE
ED ALLE ENTITA' APPARTENENTI ALLA SUA RETE
(ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Note	Compensi 2024 (€)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo	Capogruppo		336.670
Servizi di attestazione	Revisore della Capogruppo	Capogruppo	(1)	35.000
Altri servizi	Revisore della Capogruppo	Capogruppo	(2)	65.000
	Rete del revisore della Capogruppo	Capogruppo	(3)	18.000
totale				454.670

Note

(1) Si riferiscono ai corrispettivi per l'attestazione sulla dichiarazione consolidata di sostenibilità.

(2) Si riferiscono ai corrispettivi per l'assistenza metodologica per la futura rendicontazione di sostenibilità secondo quanto richiesto dalla Corporate Sustainability Reporting Directive.

(3) Corrispettivi principalmente relativi ad incarico di gap analysis su società del Gruppo.

ALLEGATO G RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBR E 2024			31 DICEMBR E 2023		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
Società controllate						
<i>Toscana Aeroporti Engineering Srl</i>						
Ricavi non aviation	3	0,0%	40.814	6	0,0%	34.614
Altri ricavi	569	15,8%	3.606	627	20,8%	3.017
Costi per servizi	8.761	18,1%	48.357	9.196	19,8%	46.526
Crediti commerciali	4.154	17,7%	23.521	3.575	14,0%	25.591
Debiti commerciali	11.283	21,4%	52.786	8.274	21,0%	39.376
<i>Parcheggi Peretola Srl</i>						
Altri ricavi	147	4,1%	3.606	66	2,2%	3.017
Costi per servizi	27	0,1%	48.357	26	0,1%	46.526
Utile (perdita) da partecipazioni	1.432	90,5%	1.583	897	84,7%	1.059
Crediti commerciali	117	0,5%	23.521	8	0,0%	25.591
Debiti commerciali	522	1,0%	52.786	506	1,3%	39.376
<i>Jet Fuel Co. Srl</i>						
Ricavi Aviation	624	0,8%	76.797	584	0,8%	75.551
Ricavi non aviation	16	0,0%	40.814	16	0,0%	34.614
Altri ricavi	33	0,9%	3.606	38	1,2%	3.017
Utile (perdita) da partecipazioni	150	9,5%	1.583	150	14,2%	1.059
Crediti commerciali	116	0,5%	23.521	114	0,4%	25.591
<i>Toscana Aeroporti Costruzioni Srl</i>						
Ricavi non aviation	11	0,0%	40.814	2	0,0%	34.614
Altri ricavi	113	3,1%	3.606	75	2,5%	3.017
Costi per servizi	4.801	9,9%	48.357	4.878	10,5%	46.526

Crediti commerciali	62	0,3%	23.521	77	0,3%	25.591
Debiti commerciali	17.311	32,8%	52.786	1.328	3,4%	39.376
<u>Società collegate</u>						
<i>Toscana Aeroporti Handling srl</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	150	23,3%	644	150	26,2%	572
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	-	0,0%	17	671	83,4%	805
Crediti commerciali	898	4,6%	19.653	1.890	8,4%	22.430
Debiti commerciali	368	0,7%	52.786	521	1,5%	35.595
Ricavi aviation	444	0,6%	79.578	3	0,0%	78.112
Ricavi non aviation	328	0,8%	43.585	313	0,8%	36.870
Altri ricavi	-	0,0%	4.081	337	5,1%	6.661
Costi per servizi	1.925	4,2%	45.948	500	1,1%	46.565
Oneri diversi di gestione	0,1	0,0%	1.795	0,06	0,0%	1.957
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	330	51,2%	644	330	57,7%	572
Crediti commerciali	57	0,3%	19.653	-	0,0%	22.430
Altri ricavi	57	1,4%	4.081	11	0,2%	6.661
<u>Altre parti correlate</u>						
<i>Pitti Immagine srl</i>						
Ricavi non aviation	13	0,03%	43.585	13	0,0%	36.870
<i>Sol Spa</i>						
Costi per servizi	6	0,01%	45.948	3	0,0%	46.565
<i>ACI Engineering Uruguay S.A.</i>						
Costi per servizi	183	0,4%	48.357	1.330	2,9%	46.565
<i>Unione Industriale Pisana</i>						
Oneri diversi di gestione	80	4,5%	1.795	80	4,1%	1.957
<i>Industria Servizi Spa</i>						
Costi per servizi	74	0,2%	45.948	76	0,2%	46.565

Oneri diversi di gestione	0,01	0,0%	1.795	25	1,3%	1.957
Debiti Commerciali	0,3	0,0%	52.786	2	0,0%	35.595
<i>Talento all'opera Onlus</i>						
Oneri diversi di gestione	10	0,6%	1.795	10	0,5%	1.957
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	-	0,0%	52.786	1	0,0%	35.595
Passività fiscali per imposte correnti	876	77,28%	1.134	409	16,1%	2.544
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,00%	8.640	-	0,0%	9.471
Imposte di periodo	100	N.S.	(8.237)	103	N.S.	(6.291)
<i>Cedicator S.A.</i>						
Debiti Commerciali	98	0,2%	52.786	64	0,2%	35.595
Attività immateriali	164	0,08%	204.232	64	0,0%	196.956
<i>Industria Servizi Formazione Srl</i>						
Costi per servizi	7	0,01%	48.357	12	0,0%	46.565
Debiti Commerciali	2	0,00%	52.786	1	0,0%	35.595

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL
REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E
INTEGRAZIONI**

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

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio d'esercizio 2024.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio d'esercizio 2024:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Firenze, 13 marzo 2025

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Roberto Naldi

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE



Toscana Aeroporti S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

7 aprile 2025



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

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, del conto economico, del conto economico complessivo, del rendiconto finanziario e delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Toscana Aeroporti S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

KPMG S.p.A.
È una società per azioni
con sede in
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 Firenze FI
C.A. 1.000.000.000,00
Rappresentanza legale
in Italia: KPMG S.p.A.
Rappresentanza legale
all'estero: KPMG LLP

RIA

Auditoria Rini Bergamo
Società per azioni
C.A. 1.000.000.000,00
Rappresentanza legale
in Italia: Rini Bergamo
Rappresentanza legale
all'estero: Rini LLP

Auditoria Rini Bergamo
Società per azioni
C.A. 1.000.000.000,00
Rappresentanza legale
in Italia: Rini Bergamo
Rappresentanza legale
all'estero: Rini LLP



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Valutazione dei fondi di ripristino e sostituzione

Nota illustrativa n.3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati – Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC12)" e nota illustrativa n.6.17 "Fondi di ripristino e sostituzione"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 include "Fondi di ripristino e sostituzione" pari a €27,1 milioni (di cui quota non corrente pari a €21,1 milioni e quota corrente pari a €6,0 milioni). Tali fondi sono determinati sulla base della stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità, operatività e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima di suddetti fondi è per sua natura complessa in quanto caratterizzata sia da numerosi elementi da valutare che da un elevato grado di incertezza associato a quest'ultimi. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura e la frequenza degli interventi da effettuare e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, oltre al tasso da utilizzare per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento. Essendo tale stima influenzata da molteplici variabili e assunzioni, abbiamo considerato la valutazione dei Fondi di ripristino e sostituzione un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: - la comprensione del processo di stima utilizzato ai fini della determinazione dei fondi in oggetto; - l'esame della configurazione e messa in atto dei controlli e lo svolgimento di procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; - l'analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni e dei dati utilizzati per stimare la programmazione, la natura ed i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione, anche tramite incontri con i responsabili tecnici e gli specialisti esterni coinvolti dalla Società per lo sviluppo di tali stime; - l'analisi della ragionevolezza del tasso applicato per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento; - la verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi; - l'esame retrospettivo delle stime dei precedenti esercizi, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti dei costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; - l'analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Toscana Aeroporti S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Toscana Aeroporti S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli Amministratori della Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – *European Single Electronic Format*) al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 7 aprile 2025

KPMG S.p.A.



Riccardo Cecchi
Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024 E BILANCIO CONSOLIDATO 2024

Toscana Aeroporti S.p.a.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze
R.E.A. FI-637708 Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e codice fiscale: 00403110505

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2024 E BILANCIO CONSOLIDATO 2024 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI (AI SENSI DELL'ART.153 D.LGS.58/1998 E DELL'ART.2429, COMMA 2, DEL C.C.)

All'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A.

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza secondo quanto previsto dalla vigente normativa e nel rispetto dei principi di Comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nonché delle disposizioni Consob, integrate con le indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance, in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale.

Il Collegio ha verificato il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità, dell'insussistenza di cause di ineleggibilità, incompatibilità e decadenza previste dall'art. 148, comma 3, del d.Lgs. n.58/1998 ed il possesso dei requisiti di indipendenza secondo quanto previsto dagli artt. 2382 e 2399 Codice Civile e dalla Norma Q.1.4. delle "Norme di comportamento del Collegio sindacale per le società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e dal Codice di Corporate Governance, al fine di poter svolgere il proprio incarico con obiettività e integrità e in assenza di interessi, non solo economici che ne compromettano l'indipendenza. Il Collegio ha, altresì, svolto il processo di autovalutazione come previsto dalla norma Q.1.7., a seguito del quale non sono state riscontrate né carenze in ordine all'idoneità dei singoli componenti né in ordine all'adeguatezza della composizione dell'organo. La Relazione di autovalutazione, in occasione della revisione annuale, è stata trasmessa al Consiglio di Amministrazione (CdA) della seduta del 13 marzo 2025.

Sulla base delle informazioni ricevute, della documentazione acquisita e delle verifiche espletate si evidenzia quanto segue:

Operazioni di particolare rilevanza

In proposito si rinvia a quanto è stato esaurientemente riportato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione al Bilancio 2024. Tra i principali fatti di rilievo accaduti nel 2024 si richiamano:

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

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

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

In data 1° maggio 2024 è stata depositata la sentenza del Tribunale di Milano relativa al contenzioso NIT, favorevole a TA. Il Tribunale ha rigettato le domande di NIT e ha condannato la stessa NIT alla restituzione delle somme versate da TA - alla firma dei contratti preliminari di compravendita - a titolo di caparra confirmatoria, e dunque della complessiva somma di Euro 3.669.000, incrementata degli interessi moratori. Il Tribunale ha condannato altresì NIT al pagamento delle spese legali. Il 22 novembre 2024 avverso la Sentenza è stato proposto appello, ritualmente iscritto a ruolo dinanzi alla Corte di Appello di Milano con r.g. 3255/2024.

In data 23 maggio 2024 Toscana Aeroporti ha sottoscritto un contratto di finanziamento, in parte assistito da garanzia concessa da SACE S.p.A., per un ammontare massimo complessivo di Euro 181,3 milioni con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.. Il finanziamento è principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento attuale della Società, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa e a coprire le esigenze di capitale circolante a sostegno dell'ordinario svolgimento delle attività della Società. Il contratto di finanziamento, con scadenza prevista al 31 dicembre 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse; ii) Capex, anch'essa suddivisa in due separate tranches per massimi Euro 60 milioni, destinata al finanziamento del piano degli investimenti dello scalo aeroportuale di Pisa; iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.. A tal riguardo in data 27 giugno 2024 TA ha ricevuto l'importo di 89,2 milioni di euro utilizzati per il rimborso di tutti gli altri indebitamenti finanziari presenti alla data.

In data 4 luglio 2024 è stato finalizzato un contratto derivato sul finanziamento sopra descritto per la copertura della variabilità del tasso di interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile.

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

Nel mese di agosto 2024 sono iniziati i lavori di costruzione del nuovo Terminal Arrivi presso l'aeroporto di Pisa. I lavori della prima fase di ampliamento del terminal passeggeri saranno conclusi entro l'anno 2025.

Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della legge, dell'atto costitutivo e dello statuto e, in particolare si è riunito nel corso del 2024 n. 21 volte ed ha partecipato a n. 2 Assemblea dei Soci, n. 11 Consigli di Amministrazione, n. 4 Comitati Esecutivi, n. 2 Comitati Nomine e Remunerazioni, n. 8 Comitati Controllo e Rischi e Sostenibilità.

Il Collegio dà atto che sono stati osservati gli obblighi informativi in materia di informazioni regolamentate richieste dalle Autorità di Vigilanza e che non ha avuto notizia di violazioni o di denunce da parte dei soci.



Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il Collegio ha ottenuto dagli Amministratori informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale realizzate dalla Società, anche per il tramite delle sue controllate, potendo ragionevolmente assicurare, per quanto sottoposto alla propria attenzione, che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto e non appaiono manifestamente imprudenti, azzardate o in conflitto d'interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio ha, inoltre, acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, innanzitutto attraverso la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati e, inoltre, tramite raccolta di informazioni dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dai responsabili delle funzioni aziendali, nonché tramite il reciproco scambio di dati ed informazioni rilevanti ex art.150 del D.Lgs.58/1998 con la Società di Revisione legale. In particolare, per quanto attiene ai processi deliberativi del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo, il Collegio ha vigilato sulla conformità alla legge e allo statuto sociale riguardo alle scelte gestionali assunte dagli amministratori.

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione, non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2024.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Dall'attività di vigilanza è emersa l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, in termini di struttura, procedure, competenze, responsabilità alla dimensione della Società, alla natura ed alle modalità di perseguimento dell'oggetto sociale.

Il Collegio riferisce, altresì, di aver osservato il funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati con particolare riguardo ai requisiti previsti per gli amministratori indipendenti, alla determinazione delle remunerazioni, nonché alle responsabilità connesse alle funzioni aziendali.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema di controllo interno

Il Collegio, anche in veste di Comitato per il Controllo interno e la revisione contabile, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controlli e Rischi e Sostenibilità. Tale organo ha dato puntuale informativa al Consiglio nel corso delle sedute sull'attività svolta, illustrando i contenuti delle proprie relazioni semestrali nelle quali ha ritenuto di poter confermare l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Il Collegio ha parimenti monitorato l'attività svolta dal responsabile della funzione di *Internal Audit*, in applicazione a quanto previsto dal Piano di Audit 2024 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12 marzo 2024 con proposta esaminata dal Comitato Controllo e Rischi nella seduta del 8 marzo 2024, ascoltandone le osservazioni nel corso delle sedute ed esaminando i contenuti delle relazioni semestrali, nelle quali si evidenzia che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è ritenuto idoneo.

Il Collegio Sindacale informa che gli scambi di dati e informazioni rilevanti risultano effettuati con i vari Organi di controllo.

Per quanto riguarda il *risk-assessment* si dà atto che l'attuale Organismo di Vigilanza della Società è stato nominato in data 30 aprile 2024. Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2016 è stato approvato il Modello di Organizzazione,

Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001, periodicamente aggiornato dal Consiglio di Amministrazione.

Al fine di rafforzare il sistema di controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la società ha avviato da tempo un progetto di Enterprise Risk Management (ERM), finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione e la misurazione dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dal Dirigente preposto, dai responsabili delle funzioni competenti, dagli incontri con la Società di revisione e dal rilascio da parte della stessa delle Relazioni al Bilancio di esercizio ed al Bilancio consolidato, dalle quali risulta la conformità ai principi contabili internazionali.

In allegato al bilancio d'esercizio ed al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art.154-bis, comma 5, del TUF sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Collegio ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione ai sensi dell'art. 6 paragrafo 2) lett.a) del Regolamento Europeo 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 dell'ISA Italia 260. Nel corso dell'esercizio 2024, come riportato nell'allegato F al Bilancio Consolidato ai sensi dell'art. 149 – duodecies del Regolamento Emittenti Consob, la Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. ha corrisposto a KPMG S.p.A. i seguenti compensi: euro 336.670 relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche), all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo e all'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento per il Gruppo Corporacion America Airports ed all'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007; euro 35.000 per l'attestazione sulla dichiarazione consolidata di sostenibilità; euro 65.000 per l'incarico di assistenza metodologica per la futura rendicontazione di sostenibilità secondo quanto richiesto dalla Corporate Sustainability Reporting Directive.

Le società controllate hanno corrisposto a KPMG S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 50.310.

Modalità di concreta attuazione delle regole del governo societario

Il Collegio ha vigilato sulle regole di governo societario, dettate dal codice di Corporate Governance delle società quotate a cui la Società ha aderito. Il Consiglio di amministrazione ha approvato in data 13 marzo 2025 la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari redatta ai sensi dell'art.123-bis del TUF (modello di amministrazione e controllo tradizionale).

Politiche di remunerazione

Il Collegio Sindacale ha verificato i processi aziendali che hanno condotto alla definizione delle politiche di remunerazione della Società con particolare riferimento ai criteri di remunerazione dell'Amministratore Delegato e dei Dirigenti con responsabilità strategica fornendo, ove richiesto dalle norme di legge, i relativi pareri. Il Consiglio di Amministrazione del 13 marzo 2025, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni, ha provveduto ad approvare la "Relazione Annuale sulla Remunerazione", predisposta ai



sensi dell'articolo 123-ter del TUF e in ottemperanza alle previsioni dell'articolo 5 del Codice di Corporate Governance.

Politiche di diversità

Ferma restando la conformità a quanto previsto dalla normativa applicabile, la Società non ha ritenuto di adottare nel corso del 2024 alcuna politica di diversità ex art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) D. Lgs. n. 58/1998, riscontrando che l'attuale composizione dell'organo amministrativo e dell'organo di controllo, costituisca una valida combinazione di professionalità che consente, in base alle caratteristiche personali e professionali di ciascuno, un adeguato e approfondito esame delle varie questioni normalmente poste all'attenzione degli organi sociali.

Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Il Collegio ha svolto attività di vigilanza sui rapporti intercorsi con le società controllate e controllanti che sono tempestivamente portati all'attenzione dei Comitati e del Consiglio di Amministrazione, confermando l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle controllate.

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle note di commento al bilancio di esercizio della Società ed al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Verifica di valore delle attività

Con riferimento all'eventuale riduzione di valore delle attività, cosiddetto *impairment test*, di cui al principio contabile IAS 36, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 10 marzo 2025 ha approvato gli *impairment test* condotti da Toscana Aeroporti a livello di bilancio consolidato ed a livello di bilancio d'esercizio relativi alla Cash Generating Unit dell'Aeroporto di Firenze e dell'Aeroporto di Pisa.

I risultati della procedura seguita hanno confermato la recuperabilità delle attività di T.A. e delle controllate.

Attività di vigilanza sulle parti correlate

Il Collegio Sindacale ha preso atto in adempimento a quanto previsto dal Regolamento Consob n.17221 del 12 marzo 2010 e periodicamente aggiornato, che la Società ha adottato misure volte ad assicurare che le operazioni poste in essere con le parti correlate, direttamente o per il tramite di società controllate, vengano compiute in modo trasparente e rispettando criteri di correttezza sostanziale e procedurale.

Le operazioni relative alle operazioni infragruppo e con altre parti correlate riferite all'esercizio 2024, sono state esaminate nelle riunioni del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità senza rilevare difformità. Tali poste, compresa l'adesione al consolidato fiscale, sono esaurientemente descritte nel bilancio di esercizio di TA S.p.A. e nel Bilancio consolidato di gruppo.

Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri e iniziative intraprese

Il Collegio non ha ricevuto nel corso dell'esercizio 2024 denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né sono stati presentati esposti da parte di terzi.

Il Collegio ha reso i pareri specifici richiesti dalle singole disposizioni di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, ai sensi dell'art.150 comma 3 del D. Lgs. 58/1998, anche in occasione dei periodici incontri intrattenuti con la stessa, non sono emersi dati e informazioni rilevanti

che debbano essere evidenziati nella presente Relazione, né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiedere menzione.

Proposte in ordine al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2025. In particolare, si dà atto che il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS) adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria quanto stabilito dalla CONSOB.

La società ha predisposto il bilancio consolidato di gruppo che include, oltre al bilancio di Toscana Aeroporti SpA, anche quello delle sue controllate Toscana Aeroporti Costruzioni Srl, Toscana Aeroporti Engineering Srl, Jet Fuel Srl, Parcheggi Peretola Srl. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2024 non è cambiato rispetto a quello dell'esercizio precedente.

E' stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione nonché relative alla predisposizione del Report di Sostenibilità con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, che è stato redatto seguendo le linee guida del Global Reporting Initiative, versione 2021, opzione di rendicontazione in accordance ai GRI, redatto volontariamente.

Si evidenzia che il Gruppo Toscana Aeroporti non rientra, per l'esercizio 2024, nel campo di applicazione del Dlg. 125/2024, che ha recepito la CSRD in materia di reportistica sulla sostenibilità.

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato i succitati documenti in data 13 marzo 2025.

Il Consiglio di Amministrazione ha valutato che non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio.

La Società di Revisione ha emesso in data odierna le relazioni sui bilanci della Società e del Gruppo e sul bilancio consolidato ai sensi degli artt.14 del D.Lgs.39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014 senza rilievi e senza richiami d'informativa.

La Società di Revisione dichiara che a suo giudizio la Relazione sulla gestione e le informazioni della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio e con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2024.

La Società di Revisione ha, altresì, prodotto in data odierna al Collegio Sindacale nella veste di Comitato per il Controllo interno e la Revisione contabile, la Relazione Aggiuntiva di cui all'art.11 Regolamento UE n.537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria.

La Società di Revisione ha rilasciato, in base a specifico incarico conferito da Toscana Aeroporti S.p.A., una limited assurance secondo ISAE 3000 Revised, relativamente al Report di Sostenibilità con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

Per i profili di propria competenza il Collegio dichiara che non esistono motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio e delle relative proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.



Si precisa infine che il CdA, riunitosi in data 13 marzo 2025 ha fissato per il giorno 29 aprile 2025 in unica convocazione, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2024.

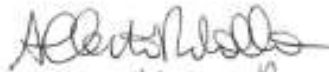
Conclusioni e proposta all'Assemblea

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale, considerato il contenuto delle relazioni redatte dalla Società di revisione, preso atto delle attestazioni rilasciate congiuntamente dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ritiene che non sussistano ragioni ostative per l'approvazione da parte dell'Assemblea del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 che chiude con un utile di esercizio di €. 15.519.718,00, unitamente alla proposta di accantonamento di detto utile a riserva legale per €. 146.939,00, a riserva straordinaria per €. 8.372.779,00 a riserva legale e per €. 7.000.000,00 a dividendo, così come indicato dal Consiglio di Amministrazione.

Firenze, 7 aprile 2025

IL COLLEGIO SINDACALE

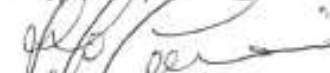
Dott. Alberto Ribolla, Presidente



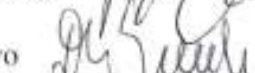
Dott.ssa Silvia Bresciani, sindaco effettivo



Dott. Leonardo Comucci, sindaco effettivo



Prof. Roberto Giacinti, sindaco effettivo



Dott.ssa Lara Lupi, sindaco effettivo

