

Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2025

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
Relazione sulla gestione	5
1. Composizione organi sociali	6
2. Titolo azionario Toscana Aeroporti	7
3. Corporate Governance	9
4. Macrostruttura societaria del Gruppo Toscana Aeroporti	10
5. Composizione capitale sociale della Capogruppo	11
6. Highlights	12
7. Profilo dell'esercizio 2025	14
7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo	14
7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano	14
7.3 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	15
7.4 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	18
8. Fatti di rilievo avvenuti nell'anno 2025	21
9. Risultati della gestione del Gruppo Toscana Aeroporti	22
9.1 Conto Economico Consolidato	23
9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	28
9.3 Analisi dei flussi finanziari	30
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	40
15. Rapporti con società del Gruppo e Parti Correlate	41
16. Principali informazioni sulla Capogruppo, sulle società controllate e sui rapporti intersocietari	43
16.1 Toscana Aeroporti S.p.A.	43
16.2 Parcheggio Peretola S.r.l.	44
16.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	44
16.4 Jet Fuel 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 2025	50
19. Prevedibile evoluzione della gestione	51
20. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	52
Bilancio Consolidato – Gruppo Toscana Aeroporti	53
Allegati Bilancio Consolidato al 31.12.2025	124
Attestazione del Bilancio Consolidato 2025 ai sensi dell'art. 8.1-ter del Regolamento CONSOB n°11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni	133
Relazione della società di revisione indipendente	134
Bilancio di Esercizio – Toscana Aeroporti S.p.A.	140
Allegati Bilancio di Esercizio 2025	205
Attestazione del Bilancio d'Esercizio 2025 ai sensi dell'art. 8.1-ter del Regolamento CONSOB n°11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni	215
Relazione della società di revisione indipendente	216
Relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio d'Esercizio 2025 e Bilancio Consolidato 2025	222

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 2025, approvati dal Consiglio di Amministrazione del 12 marzo 2026, 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 2025 e dopo la data del 31 dicembre 2025.

I dati finanziari esposti e commentati nella Relazione sulla Gestione sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025 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 2025 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 2025 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 la società predisporrà un bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS su base volontaria, non essendo soggetta agli obblighi di rendicontazione sulla sostenibilità previsti dalla Corporate Sustainability Reporting Directive (Direttiva (UE) 2022/2464, che modifica la Direttiva 2013/34/UE).

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1.COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Di seguito la composizione degli organi sociali di Toscana Aeroporti alla data del **31 dicembre 2025**.

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI
Roberto NALDI
Stefano BOTTAI
Mariano Andres MOBILIA SANTI
Veronica BERTI
Saverio PANERAI
Ana Cristina SCHIRINIAN¹
Marcella PANUCCI²
Giorgio DE LORENZI
Antonella MANSI
Patrizia Alma PACINI
Mirko ROMOLI FENU
Sabina NUTI
Luigi SALVADORI
Maria Serena VAVOLO
Andrea BARBUTI

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 ILLIBERI³

¹ In carica fino al 14 febbraio 2025.

² In carica dal 10 marzo 2025.

³ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

Organismo di Vigilanza

Edoardo MARRONI
Claudio PEDRAZZANI
Nico ILLIBERI

Carica ricoperta

Presidente
Componente
Componente

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

Marco 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 2025, ultima seduta di negoziazione dell'anno, il prezzo di riferimento del titolo si è attestato a 18,7 euro registrando un incremento del +30,8% rispetto all'inizio dell'anno, e con una corrispondente capitalizzazione pari a 348,0 milioni di euro. Nel corso del 2025 il titolo ha raggiunto un massimo di 19,8 euro il 9 dicembre 2025, mentre il minimo annuale, pari a 14,3 euro, è stato toccato nella seduta del 2 gennaio 2025. Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili nella sezione "Investitori" del sito internet della Società all'indirizzo www.toscana-aeroporti.com.

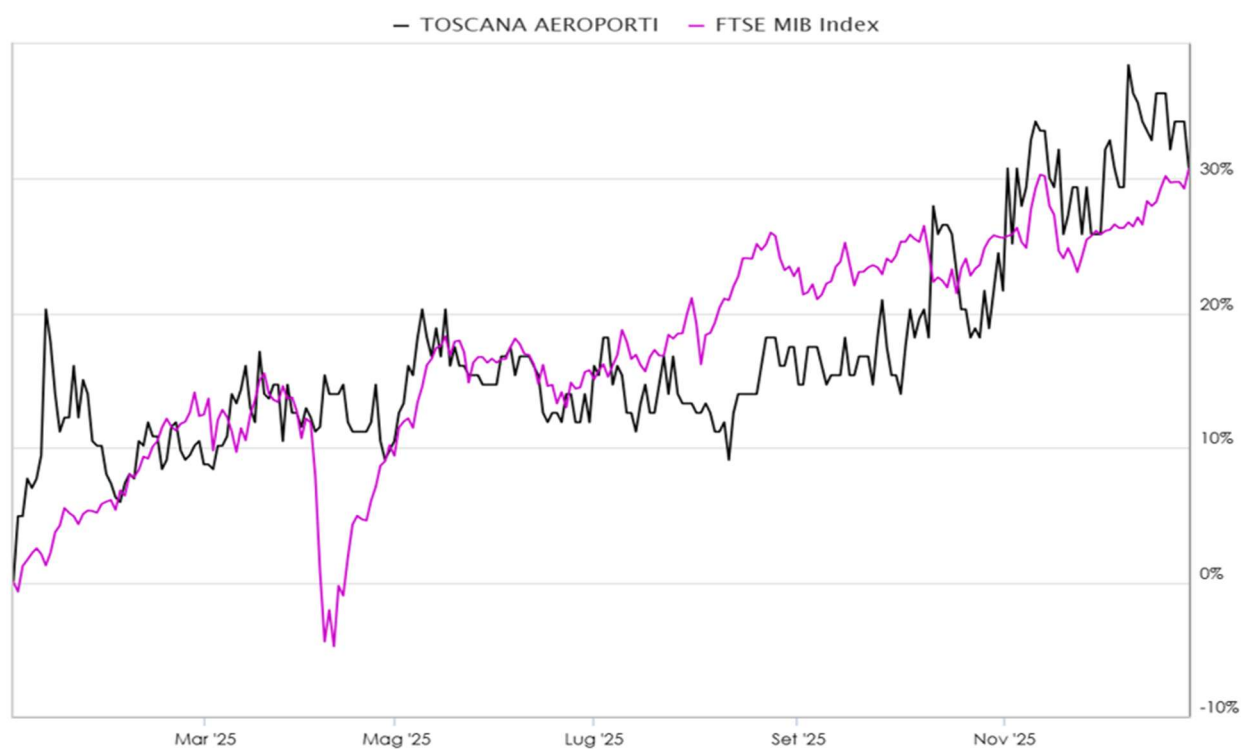
Si riportano di seguito le principali informazioni di mercato relative al titolo di Toscana Aeroporti:

Principali dati di mercato	2025	2024	2024 rettificato*
Capitale Sociale	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90
Numero azioni	18.611.966	18.611.966	18.611.966
Prezzo apertura	€ 14,30	€ 11,70	€ 11,37
Prezzo minimo	€ 14,30	€ 11,30	€ 10,98
Prezzo massimo	€ 19,80	€ 14,55	€ 14,55
Prezzo a fine esercizio	€ 18,70	€ 14,35	€ 14,35
Prezzo medio	€ 16,72	€ 12,64	€ 12,45
Volumi medi	1.022	905	905
Capitalizzazione di Borsa a fine esercizio	€ 348,0M	€ 267,1M	€ 267,1M

* A seguito della distribuzione del dividendo straordinario avvenuto nel 2024, i prezzi del titolo di Toscana Aeroporti S.p.A. risultano rettificati del coefficiente K come da comunicazioni di Borsa Italiana S.p.A..

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

Di seguito si riporta l'andamento del titolo di Toscana Aeroporti nel corso del 2025 e il confronto con l'indice FTSE MIB:



3. CORPORATE GOVERNANCE

La Società ha in essere un modello di Corporate Governance che recepisce quanto previsto dal Codice di Autodisciplina per le società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A., in linea con le raccomandazioni formulate da Consob e con le “best practice” in ambito internazionale. Sono da tempo operativi il “Comitato Controllo e Rischi 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 “Governance”. 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 2025 è stata pari a Euro 310.294.607¹.

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..

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

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

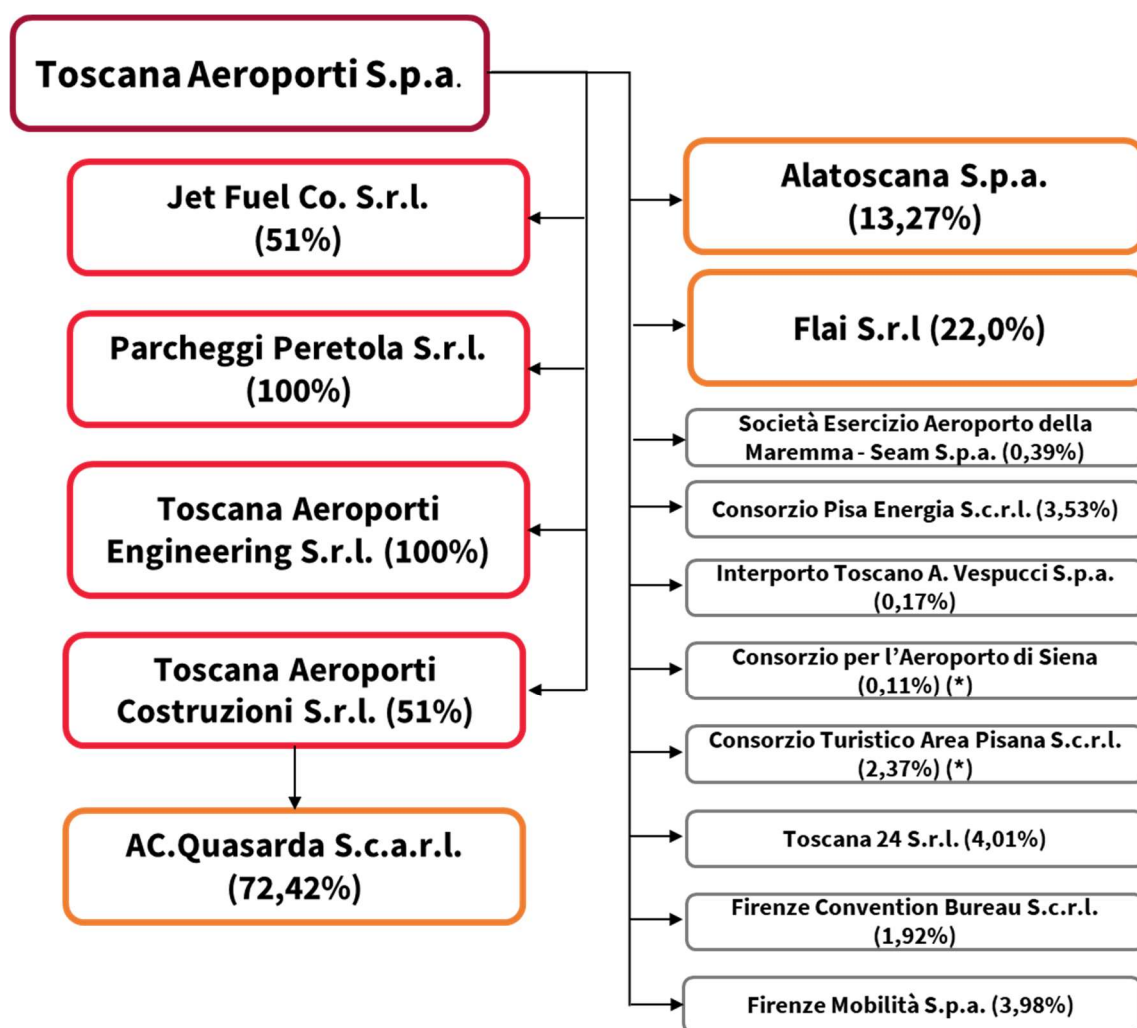
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.A., in breve "TA".

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 2025**.



- Società Capogruppo - Toscana Aeroporti S.p.A.
- Società Controllate
- Altre partecipazioni - (*) Società in stato di liquidazione
- Società collegate e sottoposte a controllo congiunto

Consolidamento Integrale¹

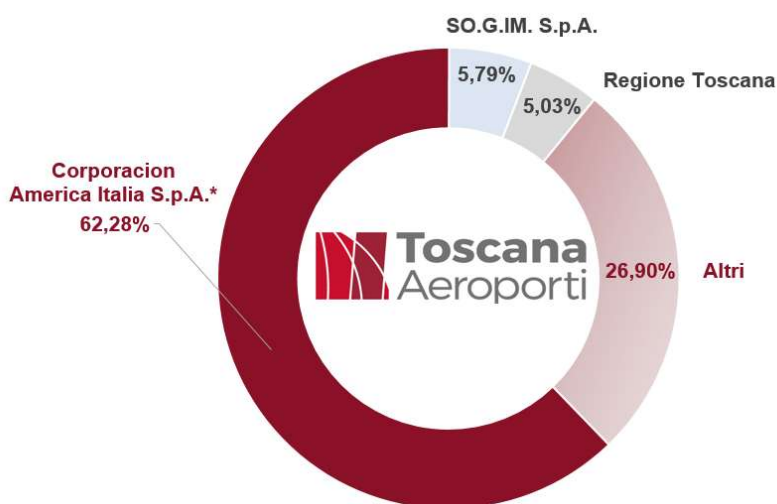
Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A.	Firenze	30.710	115.394	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	2.335	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	4.106	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	1.769	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	3.421	51,00

Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto²

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.A.	M. di Campo	2.910	2.985	13,27
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42
Flai S.r.l. ³	Bergamo	50	50	22,00

5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 10 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.



¹ Dati al 31 dicembre 2025.

² Per tali società sono stati utilizzati i dati al 31 dicembre 2024 in quanto alla data di pubblicazione del presente bilancio non sono disponibili dati più aggiornati.

³ In data 11 maggio 2025 TA, assieme ad altri Soci fondatori, è entrata nel capitale sociale di FLAI S.r.l. con il 22%. La Società ha per oggetto, come attività prevalente, lo sviluppo, la progettazione, la produzione e la commercializzazione di prodotti, piattaforme, Web App, servizi innovativi ad alto valore tecnologico e soluzioni digitali basate su metodi avanzati di data analytics e intelligenza artificiale (AI) applicati alla pianificazione e alla gestione di sistemi complessi, con particolare riferimento ai trasporti e ai sistemi di mobilità, e con un focus specifico sul settore dell'aviazione civile.

* 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 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%.

Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della società al seguente indirizzo: www.toscana-aeroporti.com, sezione "Governance/ Documenti".

6. HIGHLIGHTS

Risultati economico-finanziari consolidati 2025¹	Ricavi pari a 149.898 migliaia di euro, in aumento di 21.678 migliaia di euro (+16,9%) rispetto a 128.220 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2024. Ricavi operativi pari a 115.854 migliaia di euro, in aumento di 6.934 migliaia di euro (+6,4%) rispetto a 108.920 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2024. Margine Operativo Lordo (MOL) positivo per 45.905 migliaia di euro, in calo di 285 migliaia di euro rispetto ad un valore di 46.190 migliaia di euro del Gruppo TA del 2024 (-0,6%). Risultato Operativo positivo per 32.684 migliaia di euro, in aumento di 1.972 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 30.712 migliaia di euro del Gruppo TA del 2024 (+6,4%). Risultato prima delle imposte positivo per 24.548 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 25.256 migliaia di euro del Gruppo TA del 2024 (-2,8%). L'Utile di periodo del Gruppo 2025 è pari a 16.099 migliaia di euro in diminuzione di 997 migliaia di euro rispetto all'utile 2024 pari a 17.019 migliaia di euro (-5,8%). Indebitamento Finanziario Netto pari a 73.318 migliaia di euro al 31 dicembre 2025, rispetto a 71.963 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.
Investimenti del Gruppo 2025	Nel corso del 2025 sono stati effettuati investimenti per complessivi 30.073 migliaia di euro, di cui 27.331 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per il progetto del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (12.083 migliaia di euro), il

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.

	progetto del nuovo Terminal di Firenze (1.136 migliaia di euro), l'adeguamento antincendio del terminal di Pisa (1.635 migliaia di euro), gli interventi di miglioramento del parcheggio sosta lunga di Firenze (1.036 migliaia di euro) e sulla viabilità interna per l'accesso alla fermata della Tramvia (724 migliaia di euro), la riconfigurazione dell'Apron di Pisa (594 migliaia di euro), il progetto dell'impianto fotovoltaico di Firenze (556 migliaia di euro), i progetti di fattibilità tecnico economica del Parco agricolo della piana de dell'Hangar di Aviazione generale di Firenze (478 migliaia di euro ciascuno), l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (480 migliaia di euro), la riqualifica dei locali della Guardia di Finanza presso lo scalo fiorentino (401 migliaia di euro) ed il potenziamento della centrale frigo della palazzina imbarchi di Firenze (212 migliaia di euro). Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel 2025 per 2.741 migliaia di euro si segnalano i nuovi mezzi Ambulift (714 migliaia di euro), GPU semoventi (272 migliaia di euro), arredi (310 migliaia di euro), hardware per 205 migliaia di euro ed i nuovi cestini rifiuti intelligenti (204 migliaia di euro).
Il traffico	Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel corso del 2025 oltre 9,8 milioni di passeggeri, registrando rispetto al 2024 una crescita del +8,4% nella componente passeggeri ed una crescita del +7,9% nei movimenti. Il traffico merci e posta registra un -3,7% rispetto ai valori 2024.
Evoluzione della gestione	Nei primi due mesi del 2026 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 1.048.424 passeggeri in crescita del +5,7% rispetto allo stesso periodo del 2025. In linea con le previsioni della IATA, anche per il sistema aeroportuale toscano nel 2026 si prevede un livello di traffico in crescita rispetto al 2025, con un conseguente miglioramento dei margini aziendali, anche se il contesto economico internazionale resta tuttavia caratterizzato dalle incertezze riconducibili al perdurare delle tensioni geopolitiche, all'inasprimento dei dazi statunitensi e alle crescenti preoccupazioni sulla sostenibilità della finanza pubblica in alcune economie avanzate. Si aggiungono inoltre le ripercussioni del recente conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran, che ha alimentato nuove tensioni nell'area mediorientale e sui principali corridoi energetici internazionali, pur avendo effetti diretti non significativi per Toscana Aeroporti. Tali incertezze potrebbero incidere comunque sulla mobilità dei passeggeri anche se i relativi effetti sono ad oggi difficilmente quantificabili. Anche nel 2026 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 sua implementazione nonché al completamento ed alla piena operatività del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2025

7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo

L'economia mondiale nel 2025, secondo le recenti proiezioni dell'OCSE, ha registrato una crescita del +3,2%, in lieve rallentamento rispetto al +3,3% del 2024. Per il 2026 è atteso un incremento del +2,9%. Il contesto economico internazionale resta tuttavia caratterizzato da rischi al ribasso riconducibili al perdurare delle tensioni geopolitiche a seguito del recente conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran, che ha alimentato nuove tensioni nell'area mediorientale e sui principali corridoi energetici internazionali, alle incertezze derivanti dall'inasprimento dei dazi statunitensi e alle crescenti preoccupazioni sulla sostenibilità della finanza pubblica in alcune economie avanzate. Tali elementi possono incidere negativamente sulle prospettive di espansione dell'economia globale.

Nel terzo trimestre del 2025 l'economia dell'area euro ha registrato una crescita moderata, pari a +0,3%, con dinamiche eterogenee tra i principali paesi. Il PIL è aumentato in misura più marcata in Spagna e in Francia, mentre è rimasto pressoché stabile in Germania. Le più recenti proiezioni diramate dagli esperti dell'Eurosistema indicano una revisione al rialzo della crescita dell'area euro di 0,2 punti percentuali per ciascun anno rispetto alle precedenti stime, con un'espansione prevista pari a +1,4% nel 2025 e del +1,2% nel 2026. Per il biennio 2027-2028 la crescita è attesa al +1,4%. Il Consiglio Direttivo della BCE, nelle riunioni di ottobre e dicembre, ha confermato i tassi di interesse al 2% ritenendo sostanzialmente invariato il quadro macroeconomico rispetto alle precedenti valutazioni. Nonostante ciò, il contesto complessivo rimane comunque caratterizzato da elevata incertezza, influenzata in particolare dalle tensioni geopolitiche persistenti e dalle dinamiche del commercio globale. Il Prodotto Interno Lordo italiano, secondo le stime della Banca d'Italia, ha registrato nel 2025 una crescita del +0,6%, trainato principalmente dalla domanda interna. L'espansione è stata sostenuta dal buon andamento degli investimenti favoriti sia dagli incentivi fiscali e sia dalle misure previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Nel settore del trasporto aereo, ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 600 aeroporti in 55 Paesi, ha comunicato i dati sul traffico passeggeri europeo del 2025 che evidenziano una crescita del +4,4% rispetto al 2024. Sono risultati in aumento anche i movimenti aerei e il settore cargo, entrambi in miglioramento del +3,2% sull'anno precedente. Secondo i dati diffusi da Assaeroporti, il traffico negli aeroporti italiani nel 2025 ha raggiunto i 230 milioni di passeggeri con un aumento del +5,0% in confronto al 2024. Nell'anno sono cresciuti sia i movimenti aerei (+3,1%) e sia il settore cargo (+1,7%).

7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano

Nel 2025 Toscana Aeroporti ha trasportato 9,8 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +8,4% (pari a +760.952 passeggeri) rispetto al 2024.

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari all'85,2% in sostanziale stabilità rispetto al 2024 (85,3%, -0,1 p.ti %). I movimenti passeggeri hanno registrato una crescita del +9,1%.

Il traffico merci e posta trasportato presso gli scali nel periodo è di circa 12.555 tonnellate, in calo del -3,7% rispetto al 2024.

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti del 2025 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il 2024.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	9.799.176	9.038.218	760.958	8,4%
Nazionali (Linea + Charter)	2.001.037	1.864.046	136.991	7,3%
Internazionali (Linea + Charter)	7.798.139	7.174.172	623.967	8,7%
Passeggeri Aviazione Generale	25.709	25.715	-6	0,0%
TOTALE PASSEGGERI	9.824.885	9.063.933	760.952	8,4%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	74.034	67.873	6.161	9,1%
Nazionali (Linea + Charter)	14.597	13.100	1.497	11,4%
Internazionali (Linea + Charter)	58.174	53.617	4.557	8,5%
Cargo	1.263	1.156	107	9,3%
Movimenti Aviazione Generale	14.651	14.353	298	2,1%
TOTALE MOVIMENTI	88.685	82.226	6.459	7,9%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	12.283.376	12.787.684	-504.308	-3,9%
Merce via superficie (Kg)	222.324	196.040	26.284	13,4%
Posta (Kg)	49.087	52.573	-3.486	-6,6%
TOTALE MERCE E POSTA	12.554.787	13.036.297	-481.510	-3,7%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO (*)	9.950.433	9.194.296	756.137	8,2%

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

Il sistema aeroportuale italiano registra nel 2025 una crescita del +5% sul 2024.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del 2025 con relativo confronto sul 2024, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	5.964.241	5.534.979	429.262	7,8%
Nazionali (Linea + Charter)	1.511.336	1.340.914	170.422	12,7%
Internazionali (Linea + Charter)	4.452.905	4.194.065	258.840	6,2%
Passeggeri Aviazione Generale	12.986	12.029	957	8,0%
TOTALE PASSEGGERI	5.977.227	5.547.008	430.219	7,8%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	38.160	35.607	2.553	7,2%
Nazionali (Linea + Charter)	9.582	8.243	1.339	16,2%
Internazionali (Linea + Charter)	27.315	26.208	1.107	4,2%
Cargo	1.263	1.156	107	9,3%
Movimenti Aviazione Generale	6.732	6.212	520	8,4%
TOTALE MOVIMENTI	44.892	41.819	3.073	7,3%

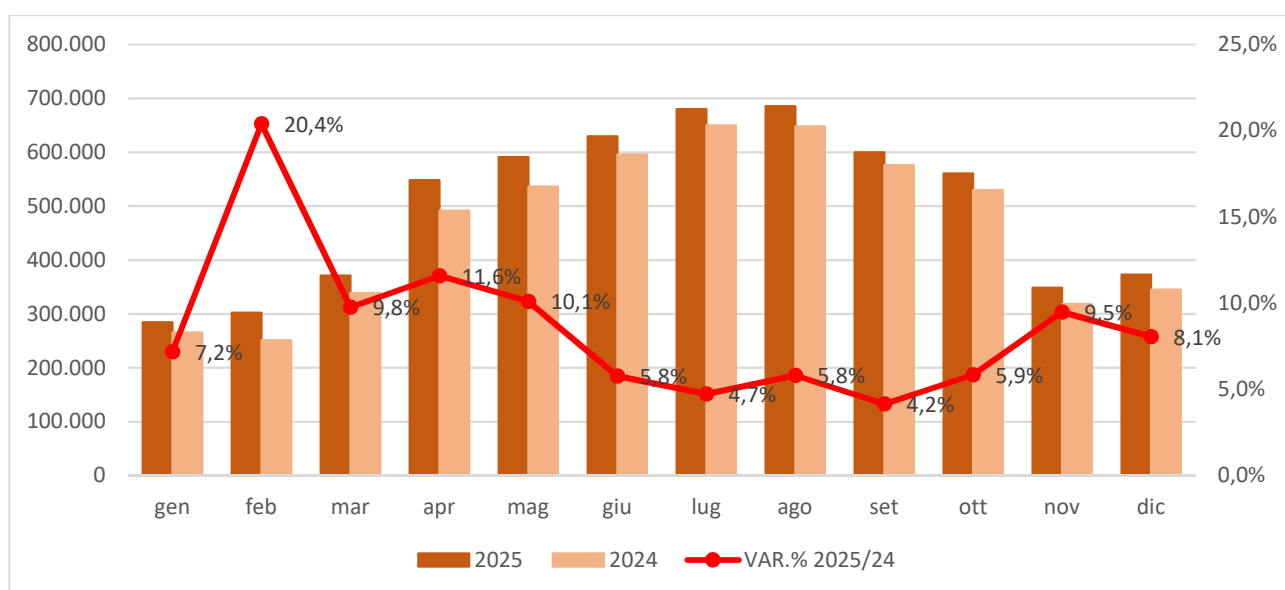
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	12.255.370	12.766.477	-511.107	-4,0%
Merce via superficie (Kg)	133.149	148.898	-15.749	-10,6%
Posta (Kg)	48.294	52.015	-3.721	-7,2%
TOTALE MERCE E POSTA	12.436.813	12.967.390	-530.577	-4,1%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO (*)	6.101.595	5.676.682	424.913	7,5%

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

Nel 2025 Pisa ha sfiorato i 6 milioni di passeggeri, miglior risultato di sempre, registrando una crescita del +7,8% rispetto al 2024 (con una variazione di +430 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +7,2%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'88,0% in crescita di 0,4 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (87,6% il valore consuntivo).

Nel grafico di seguito riportato si evidenzia l'andamento del traffico 2025 mensilizzato dell'aeroporto di Pisa ed il confronto con il 2024. Crescite in ogni mese dell'anno ed in ciascun mese da giugno a settembre l'aeroporto ha superato i 600.000 passeggeri trasportati.



Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2025					
Scalo	Mese	2025	2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
PSA	gen	284.628	265.539	19.089	7,2%
PSA	feb	302.283	251.064	51.219	20,4%
PSA	mar	371.569	338.523	33.046	9,8%
PSA	apr	548.674	491.738	56.936	11,6%
PSA	mag	591.001	536.787	54.214	10,1%
PSA	giu	630.026	595.645	34.381	5,8%
PSA	lug	680.463	649.749	30.714	4,7%

PSA	ago	685.651	648.008	37.643	5,8%
PSA	set	600.214	576.274	23.940	4,2%
PSA	ott	561.102	530.083	31.019	5,9%
PSA	nov	348.522	318.320	30.202	9,5%
PSA	dic	373.094	345.278	27.816	8,1%
PSA	Total	5.977.227	5.547.008	430.219	7,8%

Di seguito i vettori in ordine alfabetico e le destinazioni operanti sul Galilei nel e 2025.

- **Aegean Airlines:** il vettore ha operato, nel periodo fine giugno-inizio settembre, il collegamento settimanale da/per Atene.
- **Aer Lingus:** Da maggio a settembre è stato operativo il collegamento stagionale trisettimanale per Dublino, portato a 4 frequenze settimanali da luglio.
- **Air Arabia Maroc:** la compagnia marocchina opera il collegamento annuale settimanale da/per Casablanca. Nel periodo luglio-settembre il vettore ha incrementato i collegamenti operando 2 frequenze settimanali.
- **Air Baltic:** ha operato, nel periodo marzo–novembre, il collegamento stagionale bisettimanale da/per Riga
- **Air Dolomiti:** il vettore ha operato su Francoforte su base stagionale con 2 voli giornalieri.
- **British Airways:** il vettore inglese ha operato nella stagione invernale un massimo di 3 frequenze settimanali verso Londra Heathrow, i voli sono saliti a 2 giornalieri nella stagione estiva.
- **Easyjet:** il vettore inglese ha operato su 5 destinazioni nel periodo gennaio-marzo (Parigi Orly, Londra Gatwick e Luton, Bristol e Berlino). Nella stagione estiva le destinazioni servite sono salite a 8 (si aggiungono Manchester, il nuovo collegamento bisettimanale per Londra Southend e, in altissima stagione (Giugno-Agosto) il collegamento per Barcellona). Proseguono da novembre Parigi Orly, Londra Gatwick e Luton e Bristol.
- **Eurowings:** ha operato il collegamento stagionale da/per Colonia/Bonn fino a quattro freq. settimanali in alta stagione (luglio-agosto).
- **Fly Dubai:** ha ripreso con l'inizio della stagione estiva il collegamento annuale da/per Dubai fino a 3 freq. sett.
- **Jet2:** da fine marzo ha operato il collegamento stagionale trisettimanale per Manchester. Da maggio a settembre sono stati attivi anche i collegamenti stagionali per Birmingham e Leeds–Bradford.
- **Norwegian Air:** nella stagione estiva il vettore ha ripreso i collegamenti per Copenaghen, Oslo, Stoccolma Arlanda e Helsinki.
- **Ryanair:** La compagnia irlandese ha operato 36 destinazioni nel periodo gennaio–marzo, inclusa la nuova rotta per Reggio Calabria. Nella stagione estiva le destinazioni sono salite a 58, con le novità Varsavia Chopin e Sofia. Il collegamento con Amman, sospeso per ragioni geopolitiche durante l'estate, è ripartito con l'avvio della stagione invernale (novembre–dicembre) per un totale di 37 destinazioni servite.
- **SAS:** ha operato il collegamento stagionale per Copenaghen incrementando da 1 a 3 frequenze settimanali e in alta stagione estiva il collegamento per Oslo.
- **Small Fly:** la compagnia aerea maltese, vincitrice della continuità territoriale elbana, ha ripreso i collegamenti annuali verso Pisa.
- **Transavia:** il vettore ha operato fino ad un massimo di 2 frequenze settimanali nella stagione invernale verso Amsterdam, incrementando nella stagione estiva fino ad un massimo di 11 frequenze settimanali.
- **Volotea:** il vettore spagnolo ha operato i collegamenti stagionali verso Olbia e Nantes.

- **Wizzair:** il vettore ungherese opera su base annua i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni (2-3 frequenze settimanali, saliti fino ad un massimo di 5 nella stagione estiva) e Tirana (10 collegamenti settimanali, saliti fino ad un massimo di 12 in alta stagione). A partire da aprile è attivo il nuovo collegamento trisettimanale annuale verso Varsavia (Chopin) e nel periodo giugno-ottobre ha operato quello per Katowice.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2025 sono stati 27 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea diretti. L'Italia è il primo mercato con circa 1.500.000 passeggeri e rappresenta il 25,3 % del totale passeggeri, seguono Regno Unito, Spagna, ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano circa il 60% del traffico di linea totale mentre i primi 8, oltre il 70%.

Il prospetto che segue evidenzia l'incidenza percentuale dei principali 8 mercati serviti sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Galilei nel 2025 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2024.

Traffico pax di linea	2025	2024	Var.	Var. %	% on TOT
ITALIA	1.499.470	1.329.697	169.773	12,8%	23,9%
REGNO UNITO	1.069.074	1.003.754	65.320	6,5%	17,1%
SPAGNA	630.047	539.100	90.947	16,9%	10,0%
ALBANIA	401.060	426.177	-25.117	-5,9%	6,4%
POLONIA	272.037	145.220	126.817	87,3%	4,3%
PAESI BASSI	240.353	241.522	-1.169	-0,5%	3,8%
GERMANIA	226.907	247.389	-20.482	-8,3%	3,6%
FRANCIA	216.930	283.283	-66.353	-23,4%	3,5%
ALTRI	1.363.190	1.270.387	92.803	7,3%	21,7%
TOTALE	6.269.594	5.813.837	455.757	7,8%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo risente dell'incertezza del contesto macroeconomico e geopolitico, ed è ulteriormente influenzato dall'introduzione dei dazi sul trasporto merci. L'Aeroporto di Pisa con oltre 12.400 tonnellate, registra un calo del -4,1% rispetto al 2024.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico 2025 con relativo confronto sul 2024, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	3.834.935	3.503.239	331.696	9,5%
Nazionali (Linea + Charter)	489.701	523.132	-33.431	-6,4%
Internazionali (Linea + Charter)	3.345.234	2.980.107	365.127	12,3%
Passeggeri Aviazione Generale	12.723	13.686	-963	-7,0%
TOTALE PASSEGGIERI	3.847.658	3.516.925	330.733	9,4%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24

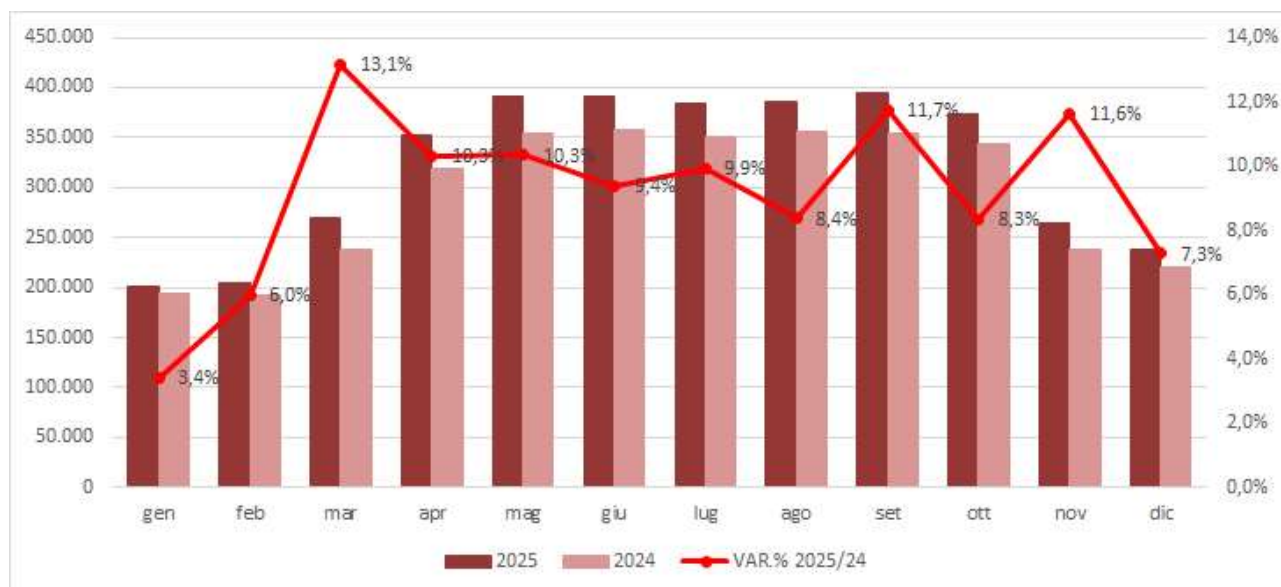
Movimenti Commerciali	35.874	32.266	3.608	11,2%
Nazionali (Linea + Charter)	5.015	4.857	158	3,3%
Internazionali (Linea + Charter)	30.859	27.409	3.450	12,6%
Movimenti Aviazione Generale	7.919	8.141	-222	-2,7%
TOTALE MOVIMENTI	43.793	40.407	3.386	8,4%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	28.006	21.207	6.799	32,1%
Merce via superficie (Kg)	89.175	47.142	42.033	89,2%
Posta (Kg)	793	558	235	42,1%
TOTALE MERCE E POSTA	117.974	68.907	49.067	71,2%
	Anno 2025	Anno 2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO (*)	3.848.838	3.517.614	331.224	9,4%

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

Nel 2025 sono transitati dall'aeroporto di Firenze oltre 3,8 milioni di passeggeri, miglior risultato di sempre, registrando una crescita del +9,4% rispetto al 2024 (con una variazione di +330 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +11,2%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'81,1% in calo di 0,77 p.ti percentuali rispetto al 2024 (81,8% il valore consuntivato), si registra però un incremento del 10,5% dei posti offerti grazie all'utilizzo di aerei a maggiore capacità.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2025 mensilizzato dell'aeroporto di Firenze che registra crescite record in ogni mese dell'anno ed il confronto con il 2024.



Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2025

Scalo	Mese	2025	2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
FLR	gen	201.419	194.800	6.619	3,4%
FLR	feb	203.657	192.189	11.468	6,0%
FLR	mar	269.367	238.081	31.286	13,1%
FLR	apr	351.743	318.900	32.843	10,3%

FLR	mag	390.424	353.832	36.592	10,3%
FLR	giu	390.813	357.252	33.561	9,4%
FLR	lug	384.713	350.026	34.687	9,9%
FLR	ago	385.343	355.596	29.747	8,4%
FLR	set	395.153	353.610	41.543	11,7%
FLR	ott	372.973	344.260	28.713	8,3%
FLR	nov	264.750	237.168	27.582	11,6%
FLR	dic	237.303	221.211	16.092	7,3%
FLR	Total	3.847.658	3.516.925	330.733	9,4%

Di seguito i vettori in ordine alfabetico e le destinazioni operanti sul Vespucci nel 2025.

- **Aegean Airlines:** la compagnia greca, ha operato il collegamento verso Atene (fino ad un massimo di 2 voli settimanali).
- **Air Corsica:** nuovo collegamento bisettimanale annuale operativo da fine giugno da/per Nizza.
- **Air Dolomiti:** il vettore ha operato su Monaco e Francoforte fino a un massimo di 3 voli giornalieri nella stagione invernale per salire fino a un massimo di 5 voli giornalieri per ciascuna destinazione nella stagione estiva (incrementando di un volo giornaliero su entrambe le destinazioni rispetto al periodo estivo precedente).
- **Air France:** nella stagione invernale ha operato fino a un massimo di 5 voli giornalieri 7 nella stagione estiva (+1 volo giornaliero rispetto alla stagione estiva precedente) il vettore ha introdotto l'Airbus A220-300 a maggiore capienza ed ha operato con un mix di aeromobili (A318-319 e A220-300).
- **Air Serbia:** torna sullo scalo il collegamento bisettimanale annuale verso Belgrado.
- **Austrian Airlines:** il vettore ha operato fino ad un massimo 5 voli settimanali nella stagione invernale da/per Vienna, e due voli giornalieri nella stagione estiva.
- **British Airways:** il vettore inglese ha ripreso, da metà febbraio, il collegamento per Londra Heathrow con A320neo operando 3 frequenze settimanali, e 2 voli giornalieri con night stop (nella scorsa stagione estiva 1 solo volo giornaliero) fino a novembre. Ha operato inoltre, attraverso la controllata BA CityFlyer il collegamento annuale verso Londra City, fino a 15 voli settimanali e il volo settimanale per Londra Stansted. Nel periodo maggio-ottobre ha operato il collegamento stagionale per Edimburgo (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali).
- **Brussels Airlines:** il vettore belga ha operato il collegamento stagionale verso Bruxelles (1 volo giornaliero).
- **Eurowings:** ha operato il collegamento stagionale Düsseldorf (fino a 4 frequenze settimanali).
- **ITA Airways:** il vettore italiano ha operato 4 voli giornalieri annuali verso Roma Fiumicino.
- **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 4 con la stagione estiva.
- **Iberia:** il vettore iberico ha operato in continuità 3 frequenze settimanali da/per Madrid, destinazione coperta dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling.
- **KLM:** il vettore olandese ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam nella stagione invernale, saliti a 5 nella stagione estiva. Ha inoltre incrementato la capacità con un maggiore utilizzo dell'E195-200.
- **Luxair:** da fine marzo a novembre il vettore ha operato il collegamento trisettimanale per Lussemburgo.
- **SAS:** il vettore ha ripreso da fine marzo le operazioni da/per Copenaghen, incrementando il periodo di operatività e le frequenze (fino ad 11 voli settimanali). ha ripreso inoltre il collegamento per Stoccolma Arlanda e Oslo (quest'ultimo nel periodo giugno-agosto).

- **Small Fly:** la compagnia aerea maltese, vincitrice della continuità territoriale elbana, ha ripreso i collegamenti verso Firenze.
- **TAP:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento giornaliero verso Lisbona e fino a 10 frequenze settimanali nella stagione estiva.
- **Vueling Airlines:** il vettore spagnolo ha operato nella stagione invernale su 5 destinazioni (Barcellona, Londra Gatwick, Madrid, Parigi Orly e Catania). Nella stagione estiva ha incrementato i voli operati sulle destinazioni presenti. Da aprile ha operato il collegamento trisettimanale annuale per Bruxelles.
- **Volotea:** la compagnia iberica ha operato con regolarità su 8 destinazioni nella stagione invernale (fino a 10 con Bari e Tolosa operate durante le festività natalizie). Nella stagione estiva sono ripresi i collegamenti verso Lione, Olbia e Tolosa. In altissima stagione, nel periodo luglio e agosto ha operato 2 frequenze settimanali sulla nuova destinazione Alghero, raggiungendo così un network di 12 destinazioni totali.
- **Wideroe:** il vettore ha ripreso il collegamento estivo per Bergen.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2025 sono stati 17 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea diretti. La Francia è il primo mercato con oltre 800.000 passeggeri e rappresenta il 20,9% del totale passeggeri, seguono Spagna, Germania e Italia. I primi quattro mercati rappresentano circa il 63% del traffico di linea totale mentre i primi 8, oltre il 90%.

Il prospetto che segue evidenzia l'incidenza percentuale dei principali 8 mercati serviti sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Vespucci nel 2025 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2024.

Traffico pax di linea	2025	2024	Var.	Var. %	% on TOT
FRANCIA	802.394	710.502	91.892	12,9%	20,9%
SPAGNA	578.476	516.074	62.402	12,1%	15,1%
GERMANIA	550.267	465.828	84.439	18,13%	14,4%
ITALIA	488.566	521.922	-33.356	-6,4%	12,8%
REGNO UNITO	461.670	380.970	80.700	21,2%	12,1%
PAESI BASSI	324.110	338.310	-14.200	-4,2%	8,5%
SVIZZERA	207.929	214.707	-6.778	-3,2%	5,4%
AUSTRIA	91.736	92.364	-628	-0,7%	2,4%
ALTRI	325.846	257.264	68.582	26,7%	8,5%
TOTALE	3.830.994	3.497.941	333.053	9,5%	100,0%

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2025

In data 10 marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. ha deliberato, con parere favorevole del Collegio Sindacale, fermo restando la successiva verifica da parte dello stesso dei relativi requisiti, e del Comitato Nomine e Remunerazioni, la nomina per cooptazione di Marcella Panucci quale Consigliere di Amministrazione non esecutivo della Società a seguito della scomparsa del consigliere Ana Cristina Schirinian comunicata in data 14 febbraio 2025.

Con sentenza del 9 aprile 2025, la Corte d'Appello di Milano ha respinto integralmente l'appello di NIT, confermando la sentenza del Tribunale di Milano e condannando NIT all'ulteriore pagamento in favore di Toscana Aeroporti delle spese del grado, pari a Euro 100.000, oltre 15% di spese generali e accessori di legge. Con accordo transattivo concluso tra le parti in data 23 maggio 2025 TA ha rinunciato ad esigere da NIT il pagamento delle spese legali oltre oneri ed accessori di legge liquidate in Euro 100.000,00 e

contestualmente NIT ha rinunciato ad impugnare la Sentenza di Secondo Grado davanti alla Corte di Cassazione.

In data 15 aprile 2025 la Regione Toscana ha espresso parere favorevole al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica sulla compatibilità ambientale del "Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2025 dell'Aeroporto di Firenze", proposto dall'ENAC, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali (prescrizioni) e con le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel parere conclusivo del Nucleo VIA n.202/2025 formalizzato in data 3 aprile 2025.

In data 11 maggio 2025 TA, assieme ad altri Soci fondatori, è entrata nel capitale sociale di FLAI S.r.l. con il 22%. La Società ha per oggetto, come attività prevalente, lo sviluppo, la progettazione, la produzione e la commercializzazione di prodotti, piattaforme, Web App, servizi innovativi ad alto valore tecnologico e soluzioni digitali basate su metodi avanzati di data analytics e intelligenza artificiale (AI) applicati alla pianificazione e alla gestione di sistemi complessi, con particolare riferimento ai trasporti e ai sistemi di mobilità, e con un focus specifico sul settore dell'aviazione civile.

Il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. in data 31 luglio 2025 ha deliberato di esercitare l'opzione di vendita della quota residua del 20% del capitale sociale detenuto in Toscana Aeroporti Handling S.r.l. ad Alisud S.p.A.. L'operazione è stata finalizzata in data 1° agosto per un importo pari a 250 mila euro. Contestualmente tale operazione è stata inserita nel più ampio quadro di una compensazione finanziaria fra soci con un effetto di sostanziale equilibrio a conto economico del presente Bilancio (+34 migliaia di euro sul risultato ante imposte).

In data primo settembre la commissione VIA-VAS, l'organismo del Ministero dell'Ambiente che si occupa della Valutazione di impatto ambientale e strategica, ha dato il suo parere favorevole all'ampliamento dello scalo di Firenze, a patto di rispettare 13 prescrizioni.

In data 12 novembre 2025, come anticipato, è stato pubblicato il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA-VAS) con esito positivo relativo al Masterplan dell'aeroporto di Firenze. Il provvedimento, che accoglie le valutazioni della Commissione Via e della Regione Toscana sull'efficacia delle misure di contenimento degli impatti ambientali proposte dalla Società, costituisce l'atto propedeutico all'avvio del successivo iter procedurale, che include, fra gli altri, l'interlocuzione con la Commissione Europea per la Valutazione di Incidenza e Direttiva Habitat, la dichiarazione di interesse pubblico da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e successivamente la Conferenza dei Servizi. Il citato atto conclusivo del procedimento integrato VIA-VAS, emesso dal Ministero dell'Ambiente di intesa col Ministero della Cultura, risulta oggetto di successiva impugnazione innanzi al TAR Toscana da parte delle parti ricorrenti intervenute.

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

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel corso del 2025 oltre **9,8 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2024 una crescita del +8,4% nella componente passeggeri, del +8,3% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,9% nei movimenti. Il traffico merci e posta registra un -3,7% rispetto ai valori 2024.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati dell'esercizio 2025 comparati con quelli del 2024. Come evidenziato sopra, le variazioni dei dati economici sono state influenzate positivamente dall'impatto del traffico consuntivato nel 2025 dal sistema aeroportuale toscano nonché dagli importanti investimenti infrastrutturali effettuati.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	85.493	79.578	5.915	7,4%
Ricavi non aviation	47.803	43.585	4.218	9,7%
Oneri Sviluppo network	(17.442)	(14.243)	(3.199)	22,5%
Totale ricavi operativi	115.854	108.920	6.934	6,4%
Altri ricavi	7.500	4.081	3.419	83,8%
Ricavi per servizi di costruzione	26.544	15.219	11.325	74,4%
TOTALE RICAVI (A)	149.898	128.220	21.678	16,9%
ALTRI PROVENTI (B)	532	597	(65)	-10,9%
COSTI				
Materiali di consumo	4.972	1.583	3.389	214,1%
Costi del personale	28.062	25.630	2.433	9,5%
Costi per servizi	60.859	45.948	14.912	32,5%
Oneri diversi di gestione	2.088	1.795	292	16,3%
Canoni aeroportuali	8.544	7.672	872	11,4%
TOTALE COSTI (C)	104.525	82.628	21.897	26,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	45.905	46.190	(285)	-0,6%
Incid. % su ricavi totali	30,6%	36,0%		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	10.364	9.756	609	6,2%
Acc. f.do rischi e ripristini	2.924	5.313	(2.389)	-45,0%
Svalutazioni (Riprese di valore) nette di crediti commerciali ed altri crediti	(68)	409	(477)	-116,6%
RISULTATO OPERATIVO	32.684	30.712	1.972	6,4%
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	20	1.566	(1.546)	-98,7%
Oneri finanziari	(8.165)	(7.032)	(1.134)	16,1%
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(8.145)	(5.466)	(2.679)	49,0%
Utile (perdita) da partecipazioni	9	10	(1)	-8,7%
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	24.548	25.256	(708)	-2,8%
Imposte di periodo	(8.224)	(8.237)	13	-0,2%
UTILE DI PERIODO	16.324	17.019	(695)	-4,1%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	225	(77)	302	-391,0%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	16.099	17.097	(997)	-5,8%

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 16,9%, sono passati da 128,2 milioni di euro del 2024 a 149,9 milioni di euro del 2025. Le principali cause di tale variazione sono state l'incremento dei Ricavi per servizi di costruzione¹ per 11,3 milioni di euro (+74,4%) per effetto dei maggiori investimenti registrati dalla Capogruppo nell'anno 2025, l'incremento per 6,9 milioni di euro dei ricavi operativi (in aumento del +6,4%) per effetto dell'aumento di traffico (+8,4% di passeggeri, +7,9% di movimenti) e l'incremento degli Altri ricavi per 3,4 milioni di euro (+83,8%) per effetto dei maggiori ricavi per servizi di costruzione eseguiti dalla controllata Toscana Aeroporti Costruzioni in favore di società esterne al Gruppo TA (+3,6 milioni di euro).

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del 2025 ammontano a 115,9 milioni di euro, in aumento di 6,9 milioni di euro pari al +6,4% rispetto al 2024.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del 2025 ammontano a 85,5 milioni di euro, in aumento del +7,4% rispetto al 2024, quando erano pari a 79,6 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +7,4% conseguenza diretta del maggior traffico gestito nel 2025 rispetto al 2024 (+8,2% in termini di unità di traffico).

I ricavi di Handling per 2,2 milioni di euro registrano un incremento del 8,3% rispetto al 2024 per effetto delle maggiori attività di into-plane² gestito dalla controllata Jet Fuel (circa 111 milioni di litri di Jet A1 messi a bordo pari ad un +1,2% rispetto ai 109 milioni di litri del 2024).

Ricavi "Non Aviation"

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

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

Nel 2025 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 60,9% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 39,1%. Nel 2024 queste percentuali erano rispettivamente pari al 61,8% per la gestione indiretta e del 38,2% per la gestione diretta.

Il dato progressivo al 31 dicembre 2025 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 47,8 milioni di euro, in aumento del 9,7% rispetto al 2024 quando erano pari a 43,6 milioni di euro.

Le attività non aviation nel 2025 hanno risentito positivamente del maggior traffico gestito, fra cui Parcheggi (+734 migliaia di euro, +7,9%), Food (+532 migliaia di euro, +8,6%), Sale Vip (+1.220 migliaia di euro, +25,9%), Autonoleggi (+1.082 migliaia di euro, +12%) e Retail (+549 migliaia di euro, +8,4%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2025 ammontano a 17,4 milioni di euro, in incremento rispetto al 2024 di 3,2 milioni di euro (+22,5%), principalmente per effetto del maggior traffico passeggeri registrato nei due scali, oltre che dell'aggiornamento della stima del relativo fondo rischi.

¹ I Ricavi per servizi di costruzione sono rilevati a fronte dei costi esterni ed interni sostenuti per la costruzione e l'ampliamento dei beni in concessione oltre che per le attività di progettazione, coordinamento e controllo degli stessi, svolta nel periodo in esame.

² Le attività di into-plane riguardano le operazioni di carico del carburante avio all'interno degli aeromobili tramite l'utilizzo di appositi avio-rifornitori.

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 2025 degli "Altri ricavi" è pari a 7.500 migliaia di euro, in incremento rispetto al 2024 quando erano pari a 4.081 migliaia di euro. La differenza di +3.419 migliaia di euro, pari ad un +83,8%, deriva sostanzialmente dalla maggiore attività di progettazione e fabbricazione nell'ambito dell'accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS per 4.931 migliaia di euro (1.282 migliaia di euro di euro al 31 dicembre 2024). Si segnala inoltre un minor recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (-255 migliaia di euro, -9,9%).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel 2025 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 26,5 milioni di euro, in deciso aumento rispetto al dato del 2024 di 15.219 migliaia di euro (+74,4%) per effetto di maggiori investimenti del Gruppo durante l'esercizio.

ALTRI PROVENTI

Il dato al 31 dicembre 2025 degli "Altri proventi" è pari a 532 migliaia di euro, in calo rispetto al 2024 di 65 migliaia di euro quando erano pari a 597 migliaia di euro.

La voce si compone principalmente di somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2025 (52 migliaia di euro), oltre all'adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro della concessione aeroportuale (443 migliaia di euro).

COSTI

Nel 2025 i costi totali ammontano a 104,5 milioni di euro, in aumento del +26,4% rispetto al 2024, quando erano pari a 82,6 milioni di euro.

I "Materiali di consumo" del periodo in esame sono pari a 4.972 migliaia di euro e sono in aumento di 3.389 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2024 (+214,1%). Materiali per servizi operativi (+67 migliaia di euro) e materie prime (+3.220 migliaia di euro) sono le principali nature di costo relative al forte incremento nell'esercizio in esame. Le maggiori materie prime derivano dalle commesse di costruzione delle infrastrutture aeroportuali gestite dalla controllata TAC e, in particolare, dal nuovo Terminal Arrivi di Pisa (3.360 migliaia di euro).

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2025 è pari a circa 28,1 milioni di euro, in incremento di 2,4 milioni di euro rispetto al dato del 2024 (+9,5%). Una maggior presenza del personale (+10,0 FTE pari al +2,6%) è legata alla crescita del traffico gestito nel periodo in esame (8,4% di passeggeri), ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore, ed all'incremento delle componenti variabili della retribuzione.

I "Costi per servizi" del 2025 sono pari a 60,9 milioni di euro, in aumento del +32,5% rispetto al 2024 quando erano pari a 45,9 milioni di euro (+14.912 migliaia di euro). L'incremento dei costi dell'anno in esame è principalmente legato ai maggiori costi per servizi di di costruzione (+10.068 migliaia di euro, +92,1%) per i maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali, costi per servizi operativi (+1.465 migliaia di euro, +10,4%), comunicazione (+585 migliaia di euro, +83,1%), servizi di manutenzione (+1.636 migliaia di euro, +24,8%), utenze (+390 migliaia di euro, +7,6%), prestazioni professionali (+801 migliaia di euro, +21,9%) e assicurazioni industriali (+228 migliaia di euro, 35,8%).

Nel 2025 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 2.088 migliaia di euro, in aumento di 292 migliaia di euro (+16,3%) rispetto al 2024. Tale variazione è riconducibile a maggiori spese per associazioni (+126

migliaia di euro) e per imposte e tasse (+179 migliaia di euro) compensato da minori spese per rappresentanza (-47 migliaia di euro).

I “Canoni aeroportuali” del 2025 ammontano a 8.544 migliaia di euro, in aumento dell’11,4% rispetto al 2024. La variazione è principalmente dovuta al maggior traffico consuntivato nell’esercizio in esame (+8,4% di passeggeri).

RISULTATI DI ESERCIZIO

L’**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del 2025 risulta **positivo per 45,9 milioni di euro** registrando un decremento di **285 migliaia di euro** rispetto al 2024 quando era pari a 46,2 milioni di euro.

Gli “ammortamenti e accantonamenti”, pari a circa 13,2 milioni di euro nel 2025, registrano un calo pari a 2.257 migliaia di euro (-14,6%) rispetto al 2024 quando erano pari a 15,5 milioni di euro. Ciò è conseguente principalmente al rilascio del Fondo rischi e oneri per 672 migliaia di euro a seguito del rinnovo del CCNL di categoria e alla chiusura delle posizioni connesse ai rapporti di lavoro con dipendenti di TAH sorti prima della cessione dell’80% di quest’ultima¹, a minori accantonamenti a fondo rischi (-1.304 migliaia di euro) e a fondo di ripristino e sostituzione (-825 migliaia di euro) e ad un minor accantonamento a fondo svalutazione crediti (-477 migliaia di euro). Tale riduzione è parzialmente compensata da maggiori ammortamenti per 609 migliaia di euro.

L’**EBIT** (Risultato Operativo) del 2025 risulta **positivo** per circa **32,7 milioni di euro** registrando un incremento di circa 2 milioni di euro sul 2024 quando era pari a circa 30,7 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 5.466 migliaia di euro del 2024 ad un valore negativo di 8.145 migliaia di euro del 2025. La variazione negativa di 2.679 migliaia di euro è principalmente dovuta a minori proventi finanziari (-1.546 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti nel 2024 a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale², a maggiori interessi bancari (+936 migliaia di euro) conseguenza del finanziamento stipulato dalla Capogruppo alla fine di giugno 2024 e di parte del valore di “earn out” per un importo pari a 193 migliaia di euro quale effetto a conto economico dell’operazione di vendita del residuo 20% di azioni detenute dalla Capogruppo in Toscana Aeroporti Handling Spa³.

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del 2025 si attesta su un **utile di circa 24,5 milioni di euro** facendo registrare un decremento di 708 migliaia di euro rispetto al 2024 quando era pari a circa 25,3 milioni di euro. Le imposte di esercizio sono pari a 8,2 milioni di euro.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il 2025 si chiude con un **Utile netto di periodo** pari a circa **16,3 milioni di euro** che si confronta con un risultato 2024 di circa 17 milioni di euro.

Al netto del risultato di pertinenza dei Terzi (pari a 225 migliaia di euro del 2025), l’**Utile netto di Gruppo** del 2025 si attesta a circa **16,1 milioni di euro** contro un utile di circa 17,1 milioni di euro dell’esercizio 2024 (-5,8%).

¹ A tal riguardo si rimanda al paragrafo degli “Eventi ed operazioni societarie” nelle Note Illustrative al presente Bilancio consolidato al 30 giugno 2025.

² 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.

³ A tal riguardo si rimanda al paragrafo degli “Eventi ed operazioni societarie” nelle Note Illustrative al presente Bilancio consolidato al 30 giugno 2025.

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 2025 ed al 31 dicembre 2024.

ATTIVO	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	224.115	204.232	19.882
Immobili, impianti e macchinari	24.596	24.107	489
Diritti d'uso	3.399	3.528	(129)
Partecipazioni in altre imprese	140	140	0
Partecipazioni in imprese collegate	414	644	(230)
Altre attività finanziarie	5.992	6.284	(292)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	10	17	(8)
Attività fiscali differite	4.091	5.150	(1.059)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	262.757	244.104	18.653
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	1.762	44	1.719
Crediti commerciali	18.814	19.653	(839)
Attività fiscali per imposte correnti	101	92	9
Altri crediti tributari	1.512	819	694
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.452	8.640	1.813
Altre attività finanziarie correnti	0	249	(249)
Cassa e mezzi equivalenti	29.613	22.548	7.065
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	62.255	52.045	10.211
TOTALE ATTIVO	325.013	296.148	28.864

La variazione del totale attivo, in incremento di 28,9 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2024, deriva principalmente dall'aumento delle attività correnti per +10,2 milioni di euro e dal contemporaneo incremento delle attività non correnti per +18,7 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 (+27 milioni di euro) al netto degli ammortamenti (-10,4 milioni di euro), parzialmente attenuata dalla riduzione delle attività fiscali differite (-1,1 milioni di euro) dovute all'utilizzo di perdite fiscali pregresse della Capogruppo.

Nelle attività correnti hanno inciso principalmente le attività derivanti da contratti (+1,7 milioni di euro) per effetto dei maggiori lavori sulla commessa Anas della controllata TAC e l'incremento della liquidità (+7,1 milioni di euro) grazie ai positivi flussi della gestione operativa (+30,6 milioni di euro) e dell'accensione di finanziamenti (+10 milioni di euro) parzialmente assorbita dagli investimenti effettuati nell'esercizio (-25,7 milioni di euro) e la distribuzione di dividendi (-7,5 milioni di euro).

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	123.923	113.825	10.098
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.464	1.269	194
Fondi di ripristino e sostituzione	22.628	21.120	1.509
Benefici ai dipendenti	2.190	2.417	(228)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	97.461	87.291	10.170
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	2.913	3.116	(203)
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	1.041	2.586	(1.545)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.033	1.134	(101)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	128.730	118.932	9.797
PASSIVITA' CORRENTI			
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	506	2.586	(2.080)
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	4.509	5.934	(1.425)
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	720	636	84
Passività finanziarie per strumenti derivati entro un anno	795	640	155
Passività fiscali per imposte correnti	3.581	1.134	2.447
Altri debiti tributari	9.787	9.649	139
Debiti Commerciali	39.806	30.934	8.872
Debiti verso Istituti previdenziali	1.850	1.561	290
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.805	10.317	488
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	72.360	63.391	8.969
TOTALE PASSIVITA'	201.090	182.323	18.766
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	325.013	296.148	28.864

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 10,1 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (16,3 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi per 7,5 milioni di euro e dalla variazione della Riserva di fair value (+1,1 milioni di euro) relativa al valore dei derivati al 31 dicembre 2025 calcolati sul finanziamento in essere dalla Capogruppo.

Tra le Passività a medio lungo termine (+9,8 milioni di euro) si segnala l'incremento delle voci relative alle passività finanziarie per 10,2 milioni di euro derivate dal tiraggio del contratto di finanziamento in corso.

Tra le passività correnti (+9 milioni di euro) si segnala in particolare l'incremento dei debiti commerciali (+8,9 milioni di euro) e delle passività fiscali (+2,4 milioni di euro) parzialmente attenuato dal calo dei Fondi rischi (-2,1 milioni di euro) e del Fondo di ripristino e sostituzione (-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 31.12.2025	CONSOLIDATO 31.12.2024	Var. Ass. 2025/2024
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	262.757	244.104	18.653
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(38.202)	(32.376)	(5.826)
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	(27.315)	(25.940)	(1.375)
CAPITALE INVESTITO	197.241	185.788	11.453
PATRIMONIO NETTO	123.923	113.825	10.098
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	73.318	71.963	1.355

Le attività immobilizzate registrano un incremento di circa 18,7 milioni di euro sostanzialmente riconducibile alla variazione positiva delle attività immateriali e materiali conseguenza di investimenti d'esercizio pari a 30 milioni di euro compensati dai relativi ammortamenti (10,4 milioni di euro) compensato parzialmente dalla riduzione delle attività fiscali differite (-1,1 milioni di euro).

Il capitale circolante netto, negativo per 38,2 milioni di euro al 31 dicembre 2025, si incrementa di 5.826 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto principale del contemporaneo incremento dei debiti verso fornitori (+8,9 milioni di euro) e dei debiti tributari (+2,6 milioni di euro) parzialmente attenuato dall'incremento delle rimanenze (+1,7 milioni di euro), dal calo dei fondi rischi (-2,1 milioni di euro) e dei fondi di ripristino (-1,4 milioni di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine sono incrementate principalmente per il fondo di ripristino e sostituzione (+1,5 milioni di euro), del fondo rischi ed oneri (+194 migliaia di euro) parzialmente compensato dal calo del fondo trattamento di fine rapporto (-228 migliaia di euro).

Conseguenza di quanto detto sopra, il Capitale Investito Netto del Gruppo TA al 31 dicembre 2025 registra un incremento di 11,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 (quando era pari a 185,8 milioni di euro), con un saldo finale di circa **197,2 milioni di euro**.

9.3 Analisi dei flussi finanziari

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

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2025		
<i>migliaia di euro</i>	2025	2024
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	16.324	17.019

<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	10.077	9.756
- Svalutazioni di asset	287	0
- Utile da partecipazioni	(9)	(10)
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.886)	(1.379)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(207)	195
- Variazione netta del fondo di ripristino	(757)	1.647
- Altre variazioni non monetarie	(2.545)	(264)
- Oneri finanziari diritti d'uso	131	125
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	8.014	5.341
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	669	3.086
- Imposte correnti	7.555	5.150
- (Incremento)/decremento nelle attività derivanti da contratti	(1.719)	1.303
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	847	3.565
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(1.163)	1.524
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	5.673	(8.923)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	868	6
Flusso di cassa delle attività operative	42.159	38.143
- Oneri finanziari pagati	(6.362)	(6.435)
- Imposte sul reddito pagate	(5.184)	(6.627)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	30.613	25.081
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(3.688)	(1.596)
- Disinvestimenti in attività materiali	58	1
- Investimenti in attività immateriali	(22.015)	(11.936)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(100)	(419)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	249	3.344
- Dividendi incassati	0	0
- Dismissione netta di società controllate	250	0
- Altri movimenti	0	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(25.247)	(6.755)

ATTIVITA' FINANZIARIE

- Dividendi corrisposti	(7.460)	(7.300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	10.000	127.635
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	0	(141.776)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(841)	(780)
- Altri movimenti	0	301
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	1.699	(21.920)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	7.065	(3.594)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	29.613	22.548

Al 31 dicembre 2025 le disponibilità liquide risultano pari a 29,6 milioni di euro e registrano un incremento di circa 7,1 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 dicembre 2024 quando era pari a 22,5 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2025, si evidenziano in particolare:

- flussi di cassa in uscita per investimenti per circa 25,2 milioni di euro;
- il flusso di cassa netto generato dalle attività operative per 30,6 milioni di euro;
- l'utilizzo di linee di credito previste dal contratto di finanziamento esistente di nuovi finanziamenti da parte di TA per 10 milioni di euro (c.d. "tiraggio").
- la distribuzione dividendi per 7,5 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 2025 e al 31 dicembre 2024, 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>	31.12.2025	31.12.2024	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	29.613	22.548	7.065
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C. Altre attività finanziarie correnti	0	249	(249)
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	29.613	22.797	6.816
E. Debito finanziario corrente	0	0	0
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.516	1.767	(251)

G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.516	1.767	(251)
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(28.097)	(21.030)	(7.068)
I. Debito finanziario non corrente	101.415	92.993	8.423
J. Strumenti di debito	0	0	0
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	0	0	0
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	101.415	92.993	8.423
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	73.318	71.963	1.355

Al 31 dicembre 2025, i debiti finanziari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a zero a cui si aggiunge la voce “Parte corrente del debito finanziario non corrente” per 1,5 milioni di euro che include la quota a breve del derivato sul finanziamento in essere (795 migliaia di euro) e le passività finanziarie per diritti d’uso (720 migliaia di euro).

A questi si aggiungono i Debiti finanziari non correnti per un importo di 101,4 milioni di euro, che includono la passività per il finanziamento in essere finalizzato a sostenere il piano di investimenti dell’aeroporto di Pisa e rafforzare la struttura finanziaria prevista nel piano industriale del Gruppo per 97,5 milioni di euro, la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d’uso pari a 2,9 milioni di euro e per circa 1 milioni di euro la quota non corrente del derivato sul finanziamento.

Al 31 dicembre 2025 la liquidità del Gruppo è pari a 29,6 milioni di euro.

L’Indebitamento Finanziario Netto Consolidato, pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2025, risulta pari a **73,3 milioni di euro**, in incremento di circa 1,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 quando era pari a circa 72 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 31 dicembre 2025 il nuovo **rapporto “Debt/Equity”** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,59** (0,63 al 31 dicembre 2024).

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 2025 sono stati ricalcolati sulla base delle grandezze di conto economico rieste in applicazione dell’IFRS 5 (“Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate”).

Gli indici di redditività	31.12.2025 Consolidato	31.12.2024 Consolidato
ROE		
Risultato netto / Patrimonio netto	13,17%	14,95%
ROE lordo		
Utile ante imposte / Patrimonio netto	19,81%	22,19%
ROI		
Risultato operativo / Capitale Investito Netto (1)	16,57%	16,53%
ROS		
Risultato operativo / Ricavi	21,80%	23,95%

RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI

Oneri finanziari/Ricavi

5,45%

5,48%

RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI

EBITDA/Oneri finanziari

5,6

6,6

Gli indici patrimoniali
**31.12.2025
Consolidato**
**31.12.2024
Consolidato**
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'

Attività correnti / Passività correnti

0,86

0,83

QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO

Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto

0,59

0,63

RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA

Indebitamento (PFN) / EBITDA

1,60

1,56

QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA

Patrimonio netto / Attività non correnti

0,47

0,47

(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 2025 ammontano **a circa 30,1 milioni di euro**, di cui 27,3 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 2,7 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali.

Di seguito i principali investimenti del Gruppo nel corso dell'esercizio 2025.

Ai fini di una completa informativa sugli investimenti, si segnala che in accordo con quanto disposto dall'IFRIC 12, i 1.067 migliaia di euro di investimenti sull'infrastruttura aeroportuale hanno dato origine al riconoscimento di 443 migliaia di euro di attività finanziarie (Valore di Subentro) e 624 migliaia di euro di attività immateriali (diritti di concessione).

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti					
31.12.25					30.073
A) Immobilizzazioni Immateriali				27.331	
- software			662		
Gestione commesse SAP Project System	PSA/FLR	164			
Rifacimento siti WEB	PSA/FLR	101			
Upgrade Licenze Digifort	PSA/FLR	80			
Implementazione Large Language Model per AI	PSA/FLR	30			
Altri minori	PSA/FLR	286			
- Altre Immobilizzazioni			184		
Riqualfica palazzina Parcheggio lunga sosta	FLR	164			
Altri minori	PSA/FLR	20			
- diritti di concessione			1.067		
Riqualfica locali GdF via del Termine	FLR	401			

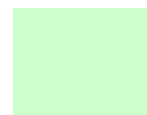
Potenziamento centrale frigo palazzina imbarchi	FLR	212	
Aggiornamento parco telecamere videosorveglianza perimetrale	FLR	152	
Interventi di adeguamento infrastruttura terminal Arrivi	PSA	127	
Infrastrutture di ricarica su parcheggio autonoleggio	PSA	105	
Altri minori	PSA/FLR	69	
- immob. in corso			25.391
Nuovo Terminal arrivi	PSA	12.083	
Adeguamento antincendio terminal passeggeri	PSA	1.635	
Progettazione nuovo Terminal	FLR	1.136	
Parcheggio multipiano sosta lunga	FLR	1.036	
Interventi Tramvia - adeguamento fermata - viabilità interna	FLR	724	
Riconfigurazione Apron	PSA	594	
Progettazione impianto fotovoltaico su copertura aerostazione	FLR	556	
Studi paesaggistici per acquisizione autorizzazioni	FLR	525	
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Parco agricolo della piana	FLR	478	
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Hangar Aviazione Generale	FLR	478	
Aggiornamenti e studi riferiti al Masterplan	FLR	480	
Realizzazione rotatoria per riassetto viabilità	FLR	334	
Vasca e depuratore	PSA	375	
Vasche contenimento e riassetto idraulico	FLR	173	
Progettazione interventi Fosso Reale	FLR	283	
Riqualificazione torri faro	FLR	236	
Altri minori	PSA/FLR	4.264	
- software in corso			28
B) Immobilizzazioni Materiali			2.742
- impianti e macchinari			1877
Mezzi Ambulift	PSA/FLR	714	
Ground Power Unit semovente	FLR	272	
Cestini intelligenti raccolta differenziata	PSA/FLR	204	
Dispositivo segnalazione Trailer	PSA/FLR	109	
Apparati rilevatori tracce esplosivo (ETD)	PSA/FLR	94	
Mezzi GOS e AAS	PSA/FLR	77	
Surface friction test vehicle-trailer	FLR	58	
Portali Metal Detector	PSA/FLR	47	
Tendiflex per accodamenti passeggeri	PSA/FLR	47	
Rulliera porta container	FLR	43	
Altri minori	PSA/FLR	213	
- immob. in corso			185
- altri beni			581
Arredi	PSA/FLR	310	
Macchine Elettroniche (HW)	PSA/FLR	205	
Autoveicoli e mezzi	PSA/FLR	66	

- Attrez.re ind.li e comm.li

19

-terreni e fabbricati

80



11. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

L'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA nel 2025 è pari a 380,79 (Full Time Equivalent o FTE), registrando un incremento in termini assoluti di 9,64 FTE (+2,6%) rispetto al 2024.

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 340,5 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 5,45 FTE (+1,6%), rispetto al 2024.

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 15,17 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 1,55 FTE (+11,4%), in aggiunta si è avvalsa nel 2025 di personale somministrato.

La controllata TAE attesta il suo organico totale a 9,19 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 0,43 FTE (+4,9%). 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 15,93 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,21 FTE (+16,1%), rispetto al 2024. Nel 2025 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	2025	2024	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	340,50	335,05	5,45	1,6%
Jet Fuel	15,17	13,62	1,55	11,4%
TAE	9,19	8,76	0,43	4,9%
TAC	15,93	13,72	2,21	16,1%
Gruppo	380,79	371,15	9,64	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 2025 è pari a circa 28,1 milioni di euro, in incremento di 2,4 milioni di euro rispetto al dato del 2024 (+9,5%). Una maggior presenza del personale (+9,64 FTE pari al +2,6%) è

legata alla crescita del traffico gestito nel periodo in esame (8,4% di passeggeri), ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore, ed all'incremento delle componenti variabili della retribuzione.

Formazione e Addestramento Tecnico

Il Gruppo ha erogato un totale di 13.137 ore, di cui il 38% fruito da personale femminile e il 62% da personale maschile, contro le 13.632 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 2025 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 della prevenzione:

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

Per TA, 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.

TAE ha un RLS.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione eroga direttamente formazione al personale (Lavoratori, Preposti; Dirigenti) ai sensi del D.lgs 81/08 e del relativo Accordi Stato Regioni, sul quale SPP ha condotto gli opportuni approfondimenti a seguito della revisione normativa di maggio 2025 e definito i fabbisogni formativi con RRUU.

È stata effettuata su entrambi gli scali la riunione periodica ex art.35 (11.11.2025 Firenze; Pisa 10.11.2025). 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 luglio 2025.

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.

È stato aggiornato il Protocollo Sanitario e condiviso con ASL Firenze in quanto un RLS di sito aveva richiesto una verifica da parte dall'Ente, con particolare riguardo alla necessità di effettuare prelievi sul personale.

Anche nel corso del 2025 il RSPP di Toscana Aeroporti Spa ha mantenuto il ruolo di Coordinatore del Gruppo Nazionale “Salute e Sicurezza” Assaeroporti, pertanto 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.

SPP di TA supporta *in service* le attività di Ala Toscana contribuendo a verifiche di conformità legate agli adempimenti normativi e ai documenti di riferimento (la società Ala Toscana ha un proprio RSPP e un contratto di consulenza in materia).

Nel corso del 2025 SPP è stato coinvolto con altre funzioni aziendali nel processo di revisione delle procedure aziendali Transformation Program.

A fine 2025 al SPP si è aggiunta n. 1 risorsa.

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

Nel mese di ottobre 2025 TA è stata impegnata in due giornate di audit, da parte dell’Ente certificatore DNV, al fine di confermare la Certificazione secondo lo standard UNI ISO 45001:2018.

L’azienda ha riottenuto la certificazione; dalla visita ispettiva sono emerse n. 2 NC minori.

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

Valutazione dei rischi e dispositivi di protezione

Nel corso del 2025, il SPP, a supporto del Datore di lavoro, ha aggiornato la valutazione dei rischi e la stesura del **Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)** di Toscana Aeroporti, emesso come documento aggiornato con data certa 6 ottobre 2025; in particolare sono state aggiornate le VR chimico, movimentazione manuale dei carichi, stress lavoro-correlato con supporto di Industria Servizi.

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 ha seguito direttamente la gestione di aspetti di coordinamento sui rischi interferenziali anche verso gli Handler o sub concessionari a supporto delle attività del Gestore aeroportuale e anche in caso di cantieri in titolo IV commissionati da TA.

In vista delle numerose cantierizzazioni di aree interne al sedime aeroportuale e alla realizzazione di progetti di ampliamento infrastrutturale su entrambi gli scali, sono state tenute infatti riunioni tecniche sulla gestione dei cantieri e sul monitoraggio dei rischi interferenziali nonché degli impatti sui luoghi di lavoro in cui SPP ha fornito supporto.

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 SPP ha facilitato attraverso il “Comitato RSPP” le attività dei Terzi presenti sugli scali (in particolare società di Handling).

Nel 2025 SPP è diventata la funzione che, su entrambi gli scali, gestisce il processo di definizione, acquisto e consegna DPI con tenuta magazzino.

Nel corso del 2025, d’accordo con i Responsabili Operations e il Direttore Operativo, è stato definito che venisse consegnato il giaccone (DPI previsto per la mitigazione del rischio microclima) di colore “Rosso” per gli addetti alla gestione dell’emergenza e Primo Soccorso (solo “Emergency Team”).

È stato concluso l’iter di acquisto del software Age Web Solutions, per procedere con la digitalizzazione del DVR e come strumento di supporto normativo e automazione di processi (anche con supporto AI).

Prove di emergenza ed evacuazione

Sono state effettuate prove di emergenza parziali e prove di evacuazione, testando scenari anche diversi dall’incendio.

- 11.06.2025 sito di Firenze Allagamento (area land-side terminal passeggeri);

- 26.06.2025 sito di Firenze Black-out (uffici airside);
- 25.03.2025 sito di Pisa principio incendio uffici amministrativi 2° piano Terminal Partenze;
- 3.12.2025 sito di Pisa incendio uffici Polaria.

Infortuni e near miss

Si sono registrati n.4 infortuni sul lavoro (n.2 a Pisa e n.2 a Firenze) e n.4 in itinere. Gli infortuni sul lavoro sono riconducibili a human factor.

I near miss registrati sono n.7 legati principalmente agli ambienti di lavoro (es: rischio scivolamento; incidente mezzi).

A seguito di tali eventi sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini e incontri con i lavoratori coinvolti.

Audit fornitori e handler

Nel corso del 2025 sono stati effettuati audit periodici sui principali fornitori. Tale attività viene definita all'interno del piano di audit annuale predisposto dalla funzione Qualità. Il focus è: rispetto della normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro e aderenza agli standard. SPP ha tracciato in particolare n.13 audit per cui segue eventuali non conformità e osservazioni emerse.

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 del 2025, il gruppo Toscana Aeroporti ha proseguito il percorso di trasformazione digitale avviato negli anni precedenti, concentrandosi sul potenziamento delle piattaforme tecnologiche, sull'introduzione di nuovi servizi digitali e sul miglioramento dell'efficienza operativa. Le iniziative realizzate o avviate hanno avuto come obiettivo l'innovazione dei processi aziendali, il rafforzamento della sicurezza informatica e l'adozione di soluzioni moderne a supporto di personale, passeggeri e stakeholder.

In questo quadro, nel 2025 Toscana Aeroporti ha:

- Completato l'adeguamento e potenziamento della rete Wi-Fi negli aeroporti di Firenze e Pisa, con nuova infrastruttura, ottimizzazione della copertura e gestione centralizzata.
- Completato l'ammodernamento della rete BHS Star Network con linea di backup e mobile app, migliorando la resilienza dei sistemi di riconciliazione bagagli e introducendo una soluzione mobile per operazioni "under wing".
- Completato l'introduzione del sistema QR code Queue Management System per il Tax Free, migliorando la gestione delle code e l'esperienza dei passeggeri tramite una soluzione totalmente web-based.
- Completato l'implementazione della soluzione Edicola Digitale come servizio di intrattenimento digitale, offrendo accesso a migliaia di giornali e riviste nelle lounge aeroportuali.

- Completato il progetto di rinnovo dei siti Web di Toscana Aeroporti, di Firenze e di Pisa, con layout sviluppato in tecnologie innovative, responsive e che consente l'integrazione di più servizi.
- Completati i progetti di ottimizzazione e miglioramento della copertura di Videosorveglianza di Pisa e Firenze. In particolare, a Firenze è stata revisionata e potenziata su tutta la perimetrale.
- Completata la fase di sviluppo per progetto di digitalizzazione dei principali processi ispettivi dell'Operation. In corso la fase di testing
- Completato lo sviluppo della piattaforma Data Hub di Toscana aeroporti per la pubblicazione di cruscotti di Business Intelligence con la gestione dei profili autorizzativi

Parallelamente sono stati avviati o sono in fase di completamento i seguenti progetti strategici:

- Nuova Intranet in tecnologia Microsoft SharePoint, per una più stretta integrazione con l'ecosistema M365 e un miglioramento dell'accessibilità ai contenuti aziendali
- Adozione estesa di Microsoft 365, con focus su collaborazione, produttività e sicurezza grazie agli strumenti cloud e alle funzionalità avanzate della piattaforma.
- Refactoring delle Service Platforms, includendo i sistemi di Medicine Control Checklist, Lost&Found e gestione del rifornimento con passeggeri a bordo, verso modelli più moderni e digitalizzati.
- CRM per il Commerciale No Aviation avviato per digitalizzare la gestione dei sub-concessionari, integrando processi amministrativi di fatturazione e commerciali
- Piattaforma di Emergency Management, in avanzamento, con strumenti integrati per gestione emergenze, COE e supporto tracciato agli operatori

Queste iniziative hanno contribuito a rafforzare la resilienza tecnologica dell'organizzazione, migliorare l'efficienza dei processi operativi e supportare una visione sempre più data driven e orientata all'innovazione.

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 31 dicembre 2025 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 2025.

Alla data del 31 dicembre 2025 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate e sottoposte a controllo congiunto**:

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

Società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba. La partecipazione detenuta da TA è pari al 13,27% (invariata rispetto al 31 dicembre 2024); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 31 dicembre 2025 ha in essere service per attività di staff per un valore di 46 migliaia di euro.

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

Società consortile costituita nel 2021 da Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. e Cemes S.r.l. per la gestione di una commessa di appalto con l'ANAS relativa a progettazione e costruzione del "new jersey" sulla

superstrada Carlo Felice in Sardegna. La quota di proprietà di TAC è del 72,42% e stante le previsioni dello statuto, TAC e Cemes S.r.l. risultano avere il controllo congiunto della stessa.

Al 31 dicembre 2025 il Gruppo TA ha rilevato negli Altri ricavi Servizi di progettazione e fabbricazione per 4.756 migliaia di euro e fra i Costi operativi Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi da A.C.Quasarda pari a 4.519 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 2 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

- Flai S.r.l.

La Società ha per oggetto, come attività prevalente, lo sviluppo, la progettazione, la produzione e la commercializzazione di prodotti, piattaforme, Web App, servizi innovativi ad alto valore tecnologico e soluzioni digitali basate su metodi avanzati di data analytics e intelligenza artificiale (AI) applicati alla pianificazione e alla gestione di sistemi complessi, con particolare riferimento ai trasporti e ai sistemi di mobilità, e con un focus specifico sul settore dell'aviazione civile.

Al 31 dicembre 2025 il Gruppo TA, in relazione ai servizi descritti, ha consuntivato investimenti in attività immateriali del valore pari a 30 migliaia di euro.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 31 dicembre 2025:

- 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 2025 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 3.506 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 103 migliaia di euro che viene registrato come minore imposta corrente.

- 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 2025 sono stati consuntivati 11 migliaia di euro relativi a prestazioni professionali.

- Pitti Immagine Srl

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

Al 31 dicembre 2025 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 2025 TA ha consuntivato circa 3 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 2025 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 2025 TA ha consuntivato 97 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 2025 TA ha consuntivato 10 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annuale.

- Industria Servizi Formazione Srl

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

Al 31 dicembre 2025 TA ha consuntivato 8 migliaia di euro nei costi per servizi per l'acquisto di corsi di formazione del personale.

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.

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel corso del 2025 oltre **9,8 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2024 una crescita del +8,4% nella componente passeggeri, del +8,3% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,9% nei movimenti. Il traffico merci e posta registra un -3,7% rispetto ai valori 2024.

I valori economici del 2025 registrano ricavi per 140,1 milioni di euro, in incremento di 17,9 milioni di euro (+14,7%) rispetto al 2024 principalmente riconducibili ai maggiori ricavi operativi (+6,6 milioni di euro, +6,4%) per effetto dei passeggeri transitati dai due scali toscani (+8,4%) e per gli importanti investimenti

infrastrutturali registrati (30 milioni di euro) che hanno fatto registrare un incremento dei ricavi per servizi di costruzione di 11,3 milioni (+74,1%).

Dal lato costi, pari a circa 100,2 milioni di euro nel 2025, sono in incremento del +22,6% rispetto agli 81,7 milioni del 2024 dove la componente più importante è rappresentata dai costi per servizi (63,6 milioni di euro), costi del personale (24,9 milioni di euro) e canoni aeroportuali (8,5 milioni di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2025 è positivo per 40,4 milioni di euro, in calo di 663 migliaia di euro rispetto al 2024, ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 14,7 milioni di euro in calo di 791 migliaia di euro rispetto all'utile 2024 pari a 15,5 milioni di euro.

Toscana Aeroporti ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2025 negativa per 76,7 milioni di euro (75,8 milioni di euro al 31 dicembre 2024) ed un rapporto Debt/Equity pari a 0,66 (0,71 al 31 dicembre 2024).

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 2025 rilevano un valore della produzione pari a 2.932 migliaia di euro (2.831 migliaia di euro nel 2024), in incremento di 101 migliaia di euro (+4%) principalmente riconducibili al maggior numero di passeggeri transitati nel 2025 dall'Aeroporto di Firenze (+9,4% in termini di passeggeri) e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 274 migliaia di euro (269 migliaia di euro nel 2024). In particolare, servizi esterni per la gestione dei parcheggi (119 migliaia di euro), prestazioni professionali per 41 migliaia di euro (fra cui service amministrativo della capogruppo per 27 migliaia di euro); imposte locali (57 migliaia di euro), assicurazioni per 38 migliaia di euro ed utenze per 11 migliaia di euro.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2025 è pari a 2.658 migliaia di euro, in incremento di 96 migliaia di euro rispetto al 2024 (+4%) ed un Utile netto pari a 1.852 migliaia di euro (1.809 migliaia di euro nel 2024, +2%).

Al 31 dicembre 2025 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 1.432 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 4.106 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 2025 sono pari a 9);
- personale interno (al 31 dicembre 2025 è pari a 11 dipendenti);
- società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2024, le attività di progettazione e direzione lavori svolte da TAE per conto di TA nel corso del 2025 hanno riguardato principalmente la commessa di ampliamento terminal passeggeri di Pisa e le relative opere propedeutiche, le commesse per l'adeguamento antincendio

dell'aerostazione di Pisa e la nuova rotatoria presso lo scalo fiorentino, 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 approvato il 12 novembre 2025. Relativamente alle attuali infrastrutture, TAE ha iniziato la redazione di alcune progettazioni esecutive relative ad alcuni interventi facenti parte 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, delle opere di adeguamento al DM 17 Luglio 2014 in materia antincendio per lo scalo di Firenze e 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 2025 la società ha 11 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2024, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

I ricavi del 2025, pari a 9.877 migliaia di euro (8.776 migliaia nel 2024), rappresentano la competenza nell'esercizio dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del 2025 sono pari a 7.634 migliaia di euro (6.238 migliaia nel 2024) fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 756 migliaia di euro, prestazioni professionali (177 migliaia di euro), servizi di manutenzione IT (63 migliaia di euro), i costi esterni per studi e progettazioni pari a 5.775 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 586 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 2.247 migliaia di euro (2.537 migliaia di euro nel 2024) ed il risultato netto di esercizio è pari a 1.605 migliaia di euro (1.774 migliaia di euro nel 2024).

Al 31 dicembre 2025 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 300 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 2.335 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 2025 sono transitati nel deposito 110.743 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +1,2% rispetto ai 109.440 metri cubi del 2024. La società ha effettuato servizi di into-plane per 110.743 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al +1,2% rispetto ai 109.440 metri cubi del 2024.

Nonostante l'aeroporto di Pisa abbia registrato, nel periodo in esame, un incremento del traffico aereo in termini di movimenti pari al +7,3%, i volumi gestiti da Jet Fuel hanno registrato una diminuzione. Tale scostamento è attribuibile alla riduzione dell'up-lift medio, ovvero del quantitativo medio di carburante avio caricato per singolo rifornimento, che è passato da 5.547 litri/rif. medio 2024 a 5.053 litri/rif. medio

2025, evidenziando una contrazione dell'8,9%. Il decremento dell'up-lift medio è probabilmente riconducibile all'entrata in vigore di nuove normative ambientali europee che limitano la pratica del cosiddetto "tankering" presso gli scali aeroportuali più efficienti, impedendo alle compagnie aeree di effettuare carichi eccedenti rispetto al fabbisogno immediato. Il Regolamento (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) infatti vieta il "tankering" per evitare il trasporto deliberato di carburante in eccesso, che comporta emissioni di CO₂ inutili e distorsioni del mercato, promuovendo così un trasporto aereo più sostenibile e competitivo all'interno dell'Unione.

Al 31 dicembre 2025, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo del 2025 di 631 migliaia di euro (624 migliaia di euro nel 2024), service staff per 20 migliaia di euro, locali ed utenze per 27 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2025 la società ha 15 dipendenti diretti (14 al 31 dicembre 2024) 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 2025 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 1.570 migliaia di euro (1.552 migliaia di euro nel 2024) il servizio di stoccaggio carburante e per 1.496 migliaia di euro il servizio di into-plane (1.396 migliaia di euro nel 2024).

I costi totali del 2025 sono pari a 2.378 migliaia di euro (2.303 migliaia di euro nel 2024). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (1.069 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (631 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (179 migliaia di euro), prestazioni professionali (144 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (87 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del 2025 è positivo per 1.224 migliaia di euro (1.108 migliaia di euro nel 2024).

Al 31 dicembre 2025 la Società non ha Indebitamento bancario, ha disponibilità liquide e attività finanziarie correnti per 1.443 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 1.769 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 2025 la società ha 16 dipendenti diretti (16 al 31 dicembre 2024) 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 2025 è pari a 18,5 milioni di euro (5,8 milioni di euro nel 2024), di cui per 13.644 migliaia di euro l'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo e 4.756 migliaia di euro per l'avanzamento di commesse esterne al Gruppo (commessa Anas svolti dalla partecipata A.C. Quasarda).

I costi totali del 2025 sono pari a 18.554 migliaia di euro (6.919 migliaia di euro nel 2024). I costi principali sono rappresentati dai materiali di consumo per 3.682 migliaia di euro; il costo del personale per 1.359 migliaia di euro ed i costi per servizi per 13.475 migliaia di euro. Fra questi ultimi si segnala, in particolare, lavorazioni c/terzi per 11.634 migliaia di euro (fra cui 4.519 migliaia di euro per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolti dalla partecipata A.C. Quasarda), personale distaccato per 507 migliaia di euro, noleggi macchine e attrezzature per 414 migliaia di euro, assicurazioni industriali per 215 migliaia di euro, prestazioni professionali per 181 migliaia di euro e manutenzioni IT per 84 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del 2025 è negativo per 37 migliaia di euro (negativo per 1.126 migliaia di euro nel 2024) ed un risultato di periodo negativo di 1.334 migliaia di euro (negativo per 2.471 migliaia di euro nel 2024).

Al 31 dicembre 2025 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per 701 migliaia di euro, disponibilità liquide per 349 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 3.421 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 del recente conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran, che ha alimentato nuove tensioni nell'area mediorientale e sui principali corridoi energetici internazionali, oltre al conflitto già in essere tra Ucraina e Russia, nonché dell'inasprimento dei dazi statunitensi, non si può escludere che tale contesto comporti impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo. Tali fattori, 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. La Società monitora costantemente i possibili effetti di tali scenari sulle stime di traffico per entrambi gli scali; al momento, anche in virtù del network esistente, maggiormente incentrato su connessioni point to point intra-UE e grandi hub europei, gli impatti diretti non risultano rilevanti.

- 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 e sta proseguendo l'esecuzione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati al contenimento delle emissioni di CO₂, nell'ambito del percorso di certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA), nonché alla progettazione e realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. La Società ha ottenuto la certificazione ACA Livello 3 nel 2025, consolidando il proprio impegno nella riduzione delle emissioni e nel progressivo coinvolgimento degli stakeholder esterni nel percorso di decarbonizzazione.

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; alla data del presente documento è stato pubblicato, con esito positivo, in data 12 novembre 2025, il decreto Valutazione di Impatto Ambientale (VIA-VAS) dal Ministero dell'Ambiente di intesa col Ministero della Cultura. Il provvedimento, che accoglie le valutazioni della Commissione Via e della Regione Toscana sull'efficacia delle misure di contenimento degli impatti ambientali proposte dalla Società, costituisce l'atto propedeutico all'avvio del successivo iter procedurale, che include, fra gli altri, l'interlocuzione con la Commissione Europea per la Valutazione di Incidenza e Direttiva Habitat, la dichiarazione di interesse pubblico da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e successivamente la Conferenza dei Servizi. Il citato atto conclusivo del procedimento integrato VIA-VAS, emesso dal Ministero dell'Ambiente di intesa col Ministero della Cultura, risulta oggetto di successiva impugnazione innanzi al TAR Toscana da parte delle parti ricorrenti intervenute.

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.

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel corso del 2025 oltre **9,8 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2024 una crescita del +8,4% nella componente passeggeri, del +8,3% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,9% nei movimenti. Il traffico merci e posta registra un -3,7% rispetto ai valori 2024.

Nella componente passeggeri, l'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,9%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 44,8% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,1% e 6,0%.

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 2025

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Aeroitalia: torna operativa sullo scalo a partire dalla stagione estiva, la compagnia italiana con il nuovo collegamento verso Cagliari.

AirCorsica: il vettore incrementa le operazioni sullo scalo ed opererà fino a 3 frequenze settimanali nella stagione estiva.

Austrian Airlines: opererà nella stagione estiva fino a 3 voli giornalieri introducendo il night stop e consentendo maggiori connessioni dall'hub di Vienna.

Finnair: il vettore finlandese ha già annunciato ed aperto alle vendite nella stagione estiva 2026 il nuovo collegamento estivo bisettimanale (con incrementi fino a 4 frequenze) per Helsinki.

Volotea: dal 21 settembre il vettore amplierà la propria rosa di destinazioni servite dallo scalo ed ha già aperto alle vendite le nuove rotte di: Berlino, Oviedo, Siviglia, Strasburgo e Valencia.

Vueling: il vettore ha già annunciato ed aperto alle vendite sulla summer 2026 il nuovo collegamento estivo per Minorca.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

Aeroitalia: torna operativa sullo scalo a partire dalla stagione estiva, la compagnia italiana con i nuovi collegamenti verso Cagliari e Comiso.

Easyjet: aperto alle vendite da giugno il nuovo collegamento bisettimanale per Glasgow.

Ryanair: il vettore ha aperto alle vendite dalla prossima stagione estiva i nuovi collegamenti per Bratislava (fino a 3 frequenze settimanali) e Rabat (2 frequenze settimanali).

Transavia France: già aperto alle vendite il nuovo collegamento verso Parigi Orly operativo 4 volte la settimana a partire da fine marzo 2026.

Volotea: il vettore ha annunciato da novembre il nuovo collegamento bisettimanale per Tolosa.

Wizz Air: il vettore ha già annunciato e messo in vendita i nuovi collegamenti bisettimanali per Iasi (dal 23 maggio) e Belgrado (dal 9 giugno).

Fly Dubai per Dubai e **Ryanair** per Hamman: i due vettori, per il mese di marzo, hanno temporaneamente sospeso i voli per effetto del conflitto mediorientale in corso.

Altre novità

In data 11 febbraio 2026 Toscana Aeroporti ha costituito la Fondazione Toscana Aeroporti – Ente Filantropico con sede in Firenze avente finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale, mediante lo svolgimento in via esclusiva o principale di attività di interesse generale di cui all'art.5 del Codice del Terzo Settore.

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi due mesi del 2026 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 1.048.424 passeggeri in crescita del +5,7% rispetto allo stesso periodo del 2025.

In linea con le previsioni della IATA, anche per il sistema aeroportuale toscano nel 2026 si prevede un livello di traffico in crescita rispetto al 2025, con un conseguente miglioramento dei margini aziendali, anche se il contesto economico internazionale resta tuttavia caratterizzato dalle incertezze riconducibili al perdurare delle tensioni geopolitiche, all'inasprimento dei dazi statunitensi e alle crescenti preoccupazioni sulla sostenibilità della finanza pubblica in alcune economie avanzate. Si aggiungono inoltre le ripercussioni del recente conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran, che ha alimentato nuove tensioni nell'area mediorientale e sui principali corridoi energetici internazionali, pur avendo effetti diretti non significativi per Toscana Aeroporti. Tali incertezze potrebbero incidere comunque sulla mobilità dei passeggeri anche se i relativi effetti sono ad oggi difficilmente quantificabili.

Anche nel 2026 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 sua implementazione nonché al completamento ed alla piena operatività del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Proponiamo che l'utile d'esercizio di **Euro 14.776.809** sia accantonato a Riserva straordinaria per Euro 7.776.809 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 2025 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	2025	Di cui Parti Correlate	2024	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		115.854	165	108.920	786
Altri ricavi		7.500	200	4.081	59
Ricavi per servizi di costruzione		26.544		15.219	
TOTALE RICAVI (A)	6.1	149.898	365	128.220	845
ALTRI PROVENTI (B)	6.2	532		597	
COSTI	6.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	6.3.1	4.972		1.583	
Costi del personale	6.3.2	28.062		25.630	
Costi per servizi	6.3.3	60.859	5.557	45.948	3.302
Oneri diversi di gestione	6.3.4	2.088	90	1.795	90
Canoni aeroportuali	6.3.5	8.544		7.672	
TOTALE COSTI (C)		104.525	5.647	82.628	3.392
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		45.905		46.190	
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	6.4	10.364		9.756	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	6.5	2.924		5.313	
Svalutazioni (Riprese di valore) nette di crediti commerciali ed altri crediti	6.6	(68)		409	
RISULTATO OPERATIVO		32.684		30.712	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	6.7	20		1.566	
Oneri finanziari	6.8	(8.165)		(7.032)	
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA		(8.145)		(5.466)	
UTILE (PERDITA) DA PARTECIPAZIONI	6.9	9		10	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		24.548		25.256	
Imposte di esercizio	6.10	(8.224)	103	(8.237)	100
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		16.324		17.019	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	6.11	225		(77)	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo		16.099		17.097	
Utile (perdita) per azione (€) base attribuibile agli azionisti della Capogruppo	6.12	0,865		0,919	
Utile (perdita) per azione (€) diluito		0,865		0,919	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	2025		2024	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		16.324		17.019	
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	7.16	178		57	
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico (B)</i>		178		57	
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	7.16	1.056		(2.451)	
<i>Altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale, non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)</i>		1.056		(2.451)	
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B) + (C)		17.558		14.625	
di cui utile / (perdita) complessiva di pertinenza di terzi	7.16	257		(86)	
di cui utile / (perdita) complessiva di pertinenza del Gruppo		17.301		14.711	

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

ATTIVITA'	Note	31.12.2025	31.12.2024
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	224.115	204.232
<i>di cui verso parti correlate</i>		30	164
Immobili, impianti e macchinari	7.2	24.596	24.107
Diritti d'uso	7.3	3.399	3.528
Partecipazioni in altre imprese	7.4	140	140
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7.5	414	644
Altre attività finanziarie	7.6	5.992	6.284
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.7	10	17
Attività fiscali differite	7.8	4.091	5.150
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		262.757	244.104
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze di magazzino		0	0
Attività derivanti da contratti	7.9	1.762	44
Crediti commerciali	7.10	18.814	19.653
<i>di cui verso parti correlate</i>		48	955
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	101	92
Altri crediti tributari	7.12	1.512	819
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	10.452	8.640
<i>di cui verso parti correlate</i>		818	0
Altre attività finanziarie correnti	7.14	0	249
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.15	29.613	22.548
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		62.255	52.045
TOTALE ATTIVO		325.013	296.148

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2025	31.12.2024
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		73.833	65.313
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Riserva di fair value		(1.396)	(2.451)
Altre riserve ed Utili (perdite) portati a nuovo		7.169	5.446
Utile (perdita) di periodo del Gruppo		16.099	17.097
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	7.16	123.186	112.885
Patrimonio Netto di Terzi	7.16	736	940
TOTALE PATRIMONIO NETTO		123.923	113.825
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.17	1.464	1.269
Fondi di ripristino e sostituzione	7.18	22.628	21.120
Benefici ai dipendenti	7.19	2.190	2.417
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.20	97.461	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.21	2.913	3.116
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	7.22	1.041	2.586
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.23	1.033	1.134
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		128.730	118.932
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.21	720	636
Passività finanziarie per strumenti derivati entro un anno	7.22	795	640
Passività fiscali per imposte correnti	7.24	3.581	1.134
<i>di cui verso parti correlate</i>		3.526	876
Altri debiti tributari	7.25	9.787	9.649
Debiti Commerciali	7.26	39.806	30.934
<i>di cui verso parti correlate</i>		3.518	1.181
Debiti verso Istituti previdenziali	7.27	1.850	1.561
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.28	10.805	10.317
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.17	506	2.586
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.18	4.509	5.934
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		72.360	63.391
TOTALE PASSIVITA'		201.090	182.323
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		325.013	296.148

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2025

<i>migliaia di euro</i>	Note	2025	2024
ATTIVITA' OPERATIVA			
Risultato netto di esercizio	7.16	16.324	17.019
<i>Rettifiche per:</i>			
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	6.4	10.077	9.756
- Svalutazioni di asset	6.4	287	0
- Utile / perdita da partecipazioni	6.9	(9)	(10)
- Variazione fondo rischi e oneri	7.17	(1.886)	(1.379)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	7.19	(207)	195
- Variazione netta del fondo di ripristino	7.18	(757)	1.647
- Altre variazioni non monetarie	7.1, 5.1.3	(2.545)	(264)
- Oneri finanziari diritti d'uso	6.8	131	125
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	6.7, 6.8	8.014	5.341
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	6.10	669	3.086
- Imposte correnti	6.10	7.555	5.150
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	7.9	(1.719)	1.303
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	7.10	847	3.565
- (Incremento)/decremento in altri crediti	7.6, 7.12, 7.13	(1.163)	1.489
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	7.26	5.673	(8.923)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	7.11, 7.23, 7.25, 7.27, 7.28	868	6
Flusso di cassa delle attività operative		42.159	38.107
- Oneri finanziari pagati	6.8	(6.362)	(6.435)
- Imposte sul reddito pagate	6.10	(5.184)	(6.627)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative		30.613	25.045
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO			
- Investimenti in attività materiali	7.2	(3.688)	(1.596)

- Disinvestimenti in attività materiali	7.2	58	0,8
- Investimenti in attività immateriali	7.1	(22.015)	(11.936)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	7.4, 7.5, 7.6	(100)	(419)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	7.4, 7.5, 7.6	249	3.344
- Dividendi incassati	7.16	0	0,3
- Dismissione netta di società controllate	7.4, 7.5	250	0
- Altri movimenti	7.16	0	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento		(25.247)	(6.755)
ATTIVITA' FINANZIARIE			
- Dividendi corrisposti	7.16	(7.460)	(7.300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	7.20	10.000	127.671
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	7.20	0	(141.776)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	7.21	(841)	(780)
- Altri movimenti	7.20	0	301
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento		1.699	(21.885)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti		7.065	(3.594)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	7.15	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo		29.613	22.548

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 DI CAPITALE	RISERVA RETTIFICHE IAS	Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge	ALTRE RISERVE ED UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO DI ESERCIZIO/PERIODO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
NOTE	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16
PN al 31 dicembre 2023	30.710	18.941	5.472	12.846	24.585	(3.229)	0	3.219	12.631	105.174	1.326	106.500
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	0	-	17.097	17.097	(77)	17.019
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(2.451)	66	-	(2.386)	(9)	(2.394)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(2.451)	66	17.097	14.711	(86)	14.625
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	-	2.162	(12.631)	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(300)	(300)
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	-	-	-	(7.000)	-	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	523	2.946	-	-	-	2.162	(12.631)	(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	112.885	940	113.825
PN al 31 dicembre 2024	30.710	18.941	5.995	15.792	24.585	(3.229)	(2.451)	5.446	17.097	112.885	940	113.825
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	-	16.099	16.099	225	16.324
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	1.056	146	-	1.202	32	1.233
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	1.056	146	16.099	17.301	257	17.558
DESTINAZIONE UTILE	-	-	147	8.373	-	-	-	1.577	(10.097)	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	(7.000)	(7.000)	(460)	(7.460)
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ALTRI MOVIMENTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	147	8.373	-	-	-	1.577	(17.097)	(7.000)	(460)	(7.460)
PN al 31 dicembre 2025	30.710	18.941	6.142	24.164	24.585	(3.229)	(1.396)	7.169	16.099	123.186	736	123.923

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2025

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 dalle sue controllate, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggio Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

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 2025 del Gruppo TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato 2025 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2025, 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.

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 2025 sono i seguenti:

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

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	Criterio di consolidamento	Sede	Capitale Sociale (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A.	Integrale	Firenze	30.710	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Integrale	Firenze	80	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Integrale	Firenze	50	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Integrale	Pisa	150	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Integrale	Pisa	1.000	51,00
Alatoscana S.p.A.	Patrimonio Netto	M. di Campo	2.910	13,27
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Patrimonio Netto	Pisa	10	72,42 ²
Flai S.r.l. ³	Patrimonio Netto	Bergamo	50	22,00

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 2025.

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 Gruppo nell'esercizio 2025 che ha consuntivato un utile di 16,3 milioni di euro e un flusso di cassa positivo pari a 7,1 milioni di euro generato sostanzialmente dalle attività operative per circa 31 milioni di euro parzialmente assorbito dalle attività di investimento.

La situazione patrimoniale evidenzia passività correnti (72,4 milioni di euro) che eccedono le attività correnti (62,3 milioni di euro), passività finanziarie correnti pari a 1,5 milioni di euro e passività finanziarie non correnti pari a 101,4 milioni di euro. Si evidenziano anche disponibilità liquide per 29,6 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 nel 2024 ha completato l'iter negoziale 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.

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.; Alatoscana S.p.A. e Flai S.r.l. 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.

³ In data 11 maggio 2025 TA, assieme ad altri Soci fondatori, è entrata nel capitale sociale di FLAI S.r.l. con il 22%. La Società ha per oggetto, come attività prevalente, lo sviluppo, la progettazione, la produzione e la commercializzazione di prodotti, piattaforme, Web App, servizi innovativi ad alto valore tecnologico e soluzioni digitali basate su metodi avanzati di data analytics e intelligenza artificiale (AI) applicati alla pianificazione e alla gestione di sistemi complessi, con particolare riferimento ai trasporti e ai sistemi di mobilità, e con un focus specifico sul settore dell'aviazione civile.

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 all’attività di manutenzione ordinaria dell’infrastruttura;
- interventi di sostituzione, manutenzione programmata e ripristino ad una data futura dell’infrastruttura.

I primi si riferiscono alle 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 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

¹ Ente Nazionale Aviazione Civile.

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 della situazione patrimoniale-finanziaria, 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, fra cui le principali sono la stima della natura e della frequenza degli interventi da effettuare e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, da aggiornare per stimarne il valore 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, di prezzi aggiornati, della natura e dimensione dei cespiti da mantenere, 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.

Tali stime vengono aggiornate alla data di chiusura di ciascun esercizio per riflettere eventuali variazioni delle assunzioni alla base delle stesse, quali, ad esempio, aggiornamenti del piano di interventi o modifiche dei prezzi di riferimento.

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 stanziati si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

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* dei contenziosi e 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 2025

Impossibilità di cambio (Modifiche allo IAS 21): Ad agosto 2023 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability”. Il documento chiarisce quando una valuta è convertibile in un'altra valuta e richiede ad un'entità di identificare una metodologia da applicare in maniera coerente al fine di verificare se una valuta può essere convertita in un'altra e, quando ciò non è possibile, come determinare il tasso di cambio da utilizzare e l'informativa da fornire in nota integrativa. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

Principi contabili pubblicati ma non ancora adottati

Sono di seguito illustrati i principi che, alla data di redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo risultavano già emanati ma non ancora in vigore, e che non sono stati adottati anticipatamente dal Gruppo.

IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements

L'IFRS 18 sostituirà lo IAS 1 Presentazione del bilancio e si applicherà a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2027. Il nuovo principio contabile introduce le seguenti novità:

- Le entità dovranno classificare tutte le voci di proventi e oneri nelle seguenti cinque categorie del prospetto dell'utile/(perdita) dell'esercizio: attività operativa, attività di investimento, attività di finanziamento, attività operative cessate e imposte sul reddito. Inoltre, le entità dovranno presentare il risultato operativo, così come definito dall'IFRS 18, come nuovo subtotalo. L'utile/(perdita) dell'esercizio delle entità non subirà modifiche;
- Gli indicatori di performance definiti dalla direzione aziendale (MPM) dovranno essere indicati in un'unica nota del bilancio;
- Il principio fornisce indicazioni specifiche sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nel bilancio.

Inoltre, tutte le entità dovranno utilizzare il subtotalo del risultato operativo come punto di partenza del rendiconto finanziario quando viene presentato secondo il metodo indiretto. Il Gruppo sta ancora valutando l'effetto dell'applicazione del nuovo principio contabile, in particolare sulla struttura del prospetto dell'utile/(perdita) dell'esercizio e del rendiconto finanziario del Gruppo, nonché sulle ulteriori informazioni richieste con riferimento agli MPM. Inoltre, il Gruppo sta valutando l'effetto delle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nel bilancio, anche per quanto riguarda le voci attualmente indicate come “altro”.

Altri principi

Titolo documento	Entrata in vigore
Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari (Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7)	1° gennaio 2026
Ciclo annuale di miglioramenti ai principi contabili IFRS – Volume 11 (Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 1, 7, 9, 10)	1° gennaio 2026
Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura (Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7)	1° gennaio 2026
Conversione in una moneta di presentazione di un'economia iper-inflazionata (Modifiche allo IAS 21)	1° gennaio 2027
IFRS 19 Entità controllate senza ‘public accountability’: informazioni integrative e successive modifiche all'IFRS 19	1° gennaio 2027

Il Gruppo sta valutando se i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni non ancora adottati avranno un impatto sul bilancio consolidato.

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).

La concessione quarantennale del sedime aeroportuale di Firenze ha durata fino alla fine di febbraio 2045 mentre la concessione dell'aeroporto civile di Pisa San Giusto (aeroporto militare aperto al traffico civile) ha durata fino a tutto dicembre 2048.

L'affidamento della gestione totale dell'aeroporto comporta il trasferimento in uso alla concessionaria delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale. La convenzione stipulata con Enac disciplina i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali dell'aeroporto.

Fra i principali obblighi della concessionaria rientrano:

- La gestione dell'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati e destinati direttamente o indirettamente alle attività aeronautiche;
- organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità e di tutela dell'ambiente;
- realizzare il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere infrastrutture e impianti dell'aeroporto;
- assicurare l'efficienza degli impianti e degli apparati aeroportuali,
- realizzare il piano di investimenti indicati nel Piano di Sviluppo Aeroportuale condiviso con Enac;
- garantire idonei standard di servizio offerti all'utenza in relazione a quanto previsto dalla carta dei servizi approvata da Enac;
- corrispondere un canone annuo di concessione a Enac e determinato sulla base di una parte fissa e di una parte variabile secondo il flusso dei passeggeri transitati dallo scalo, garantire la piena operatività dell'aeroporto durante l'orario di apertura stabilito dall'Enac (365 giorni l'anno).

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 16,9%, sono passati da 128,2 milioni di euro del 2024 a 149,9 milioni di euro del 2025. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 11,3 milioni di euro per l'aumento dei Ricavi per servizi di costruzione (+74,4%) per effetto dei maggiori investimenti registrati dalla Capogruppo nell'anno 2025, dell'aumento di 6,9 milioni di euro dei ricavi operativi (in aumento del +6,4%) guidato dall'aumento di traffico (+8,4% di passeggeri) e dall'incremento degli Altri ricavi per 3,4 milioni di euro (+83,8%) per effetto dei maggiori ricavi per servizi di costruzione eseguiti dalla controllata Toscana Aeroporti Costruzioni in favore di società esterne al Gruppo TA (+3,6 milioni di euro).

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	85.493	79.578	5.915	7,4%
Ricavi non aviation	47.803	43.585	4.218	9,7%
Oneri Sviluppo network	(17.442)	(14.243)	(3.199)	22,5%
Totale ricavi operativi	115.854	108.920	6.934	6,4%
Altri ricavi	7.500	4.081	3.419	83,8%
Ricavi per servizi di costruzione	26.544	15.219	11.325	74,4%
TOTALE RICAVI (A)	149.898	128.220	21.678	16,9%
ALTRI PROVENTI (B)	532	597	(65)	-10,9%

I ricavi operativi consolidati 2025 ammontano a 115,9 milioni di euro, in aumento del 6,4% rispetto al 2024. 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" 2025 ammontano a 85,5 milioni di euro, in aumento del 7,4% rispetto al 2024, quando erano pari a 79,6 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" 2025 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2024:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	39.231	36.157	3.074	8,5%
Diritti approdo/partenza	20.970	19.339	1.631	8,4%
Diritti sosta	1.172	1.107	66	5,9%
Diritti assistenza PRM	5.175	5.316	(141)	-2,6%

Diritti cargo	262	290	(28)	-9,5%
Corrispettivi sicurezza passeggero	9.962	9.200	762	8,3%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	4.053	3.738	316	8,4%
Handling	2.176	2.009	167	8,3%
Infrastrutture centralizzate	2.491	2.423	68	2,8%
TOTALE RICAVI AVIATION	85.493	79.578	5.915	7,4%

I ricavi “Aviation” del 2025 ammontano a 85,5 milioni di euro, in aumento del +7,4% rispetto al 2024, quando erano pari a 79,6 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +7,4% conseguenza diretta del maggior traffico gestito nel 2025 rispetto al 2024 (+8,2% in termini di unità di traffico).

I ricavi di Handling per 2,2 milioni di euro registrano un incremento del 8,3% rispetto al 2024 per effetto delle maggiori attività di into-plane¹ gestito dalla controllata Jet Fuel (circa 111 milioni di litri di Jet A1 messi a bordo pari ad un +1,2% rispetto ai 109 milioni di litri del 2024).

6.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2025, i ricavi “Non Aviation” sono pari a 47,8 milioni di euro, in aumento del 9,7% rispetto al 2024 quando erano pari a 43,6 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	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	10.078	9.343	734	7,9%
Food	6.726	6.194	532	8,6%
Retail	7.078	6.529	549	8,4%
Pubblicità	2.314	2.156	158	7,3%
Real Estate	2.015	2.010	5	0,2%
Autonoleggi	10.071	8.989	1.082	12,0%
Altre subconcessioni	3.202	3.226	(24)	-0,7%
Sale Vip	5.929	4.709	1.220	25,9%
Agenzia cargo	390	429	(39)	-9,0%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	47.803	43.585	4.218	9,7%

Le attività non aviation nel 2025 hanno risentito positivamente del maggior traffico gestito, fra cui Parcheggi (+734 migliaia di euro, +7,9%), Food (+532 migliaia di euro, +8,6%), Sale Vip (+1.220 migliaia di euro, +25,9%), Autonoleggi (+1.082 migliaia di euro, +12%) e Retail (+549 migliaia di euro, +8,4%).

6.1.3 Oneri di Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2025 ammontano a 17,4 milioni di euro, in incremento rispetto al 2024 di 3,2 milioni di euro (+22,5%), principalmente per effetto del maggior traffico passeggeri registrato nei due scali, oltre che dell’aggiornamento della stima del relativo fondo rischi.

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.

6.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri ricavi” del 2025 ed in quelli del 2024:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ALTRI RICAVI				
Altri ricavi per servizi di costruzione	4.931	1.282	3.649	284,6%
Addebiti utenze ed altri	2.332	2.587	(255)	-9,9%
Services e consulenze	115	98	17	17,2%
Minori	123	114	8	7,3%
TOTALE ALTRI RICAVI	7.500	4.081	3.419	83,8%

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 2025 degli “Altri ricavi” è pari a 7.500 migliaia di euro, in incremento rispetto al 2024 quando erano pari a 4.081 migliaia di euro. La differenza di +3.419 migliaia di euro, pari ad un +83,8%, deriva sostanzialmente dalla maggiore attività di progettazione e fabbricazione nell’ambito dell’accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS, a fronte del quale il Gruppo ha rilevato ricavi per 4.931 migliaia di euro (1.282 migliaia di euro di euro al 31 dicembre 2024). Si segnala inoltre un minor recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (-255 migliaia di euro, -9,9%).

6.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

Nel 2025 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 26,5 milioni di euro, in deciso aumento rispetto al dato del 2024 di 15.219 migliaia di euro (+74,4%) per effetto di maggiori investimenti del Gruppo durante l’esercizio.

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	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	30.611	28.285	2.326	8,2%
Ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	119.287	99.935	19.352	19,4%
TOTALE RICAVI	149.898	128.220	21.678	16,9%

(*) 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.

I ricavi non rientranti nell’ambito di applicazione dell’IFRS 15 fanno riferimento a leasing operativi principalmente per subconcessioni di spazi commerciali (food, retail, autonoleggi). I proventi relativi ai pagamenti variabili dovuti per il leasing che non dipendono da un indice o un tasso ammontano, per l’esercizio 2025, a 5,2 milioni di euro (4,5 milioni di euro nell’esercizio 2024).

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2025	FY 2024
Entro l'anno	13.801	7.859
Compreso fra 1 e 2 anni	10.339	4.848
Compreso fra 2 e 3 anni	8.036	2.714
Compreso fra 3 e 4 anni	7.486	1.171
Compreso fra 4 e 5 anni	1.510	708
Oltre 5 anni	1.516	1.128
Totale	42.688	18.429

6.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del 2025 confrontati con quelli del 2024:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	37	2	35	2034,0%
Indennizzi e Rimborsi	52	332	(279)	-84,2%
Proventi per valore di subentro	443	264	179	67,8%
TOTALE ALTRI PROVENTI	532	597	(65)	-10,9%

La voce si compone principalmente di somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2025 (52 migliaia di euro), oltre all’adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro della concessione aeroportuale (443 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 443 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 2025 i costi totali ammontano a 104,5 milioni di euro, in aumento del +26,5% rispetto al 2024, quando erano pari a 82,6 milioni di euro.

Di seguito lo schema delle principali voci di costo per natura a confronto nei due esercizi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI				
Materiali di consumo	4.972	1.583	3.389	214,1%
Costi del personale	28.062	25.630	2.433	9,5%
Costi per servizi	60.859	45.948	14.912	32,5%
Oneri diversi di gestione	2.088	1.795	292	16,3%
Canoni aeroportuali	8.544	7.672	872	11,4%
TOTALE COSTI (C)	104.525	82.628	21.897	26,5%

6.3.1 Materiali di consumo

I “Materiali di consumo” del periodo in esame sono pari a 4.972 migliaia di euro e sono in aumento di 3.389 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2024 (+214,1%). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	26	16	10	62,9%
Carburanti, lubrificanti	900	867	33	3,8%
Materiali per parcheggi auto	32	15	17	115,3%
Altri Materiali di consumo	2	1	1	59,2%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	147	130	18	13,6%
Vestiaro	135	111	24	21,3%
Mat. per servizi operativi	186	119	67	56,1%
Materie prime	3.545	325	3.220	992,2%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	4.972	1.583	3.389	214,1%

Materiali per servizi operativi (+67 migliaia di euro) e materie prime (+3.220 migliaia di euro) sono le principali nature di costo relative al forte incremento nell’esercizio in esame. Le maggiori materie prime derivano dalle commesse di costruzione delle infrastrutture aeroportuali gestite dalla controllata TAC e, in particolare, dal nuovo Terminal Arrivi di Pisa (3.499 migliaia di euro).

6.3.2 Costi del personale

Il “Costo del personale” del Gruppo nel 2025 è pari a circa 28,1 milioni di euro, in incremento di 2,4 milioni di euro rispetto al dato del 2024 (+9,5%). L’aumento del costo del personale è riconducibile a più fattori, fra cui l’incremento del personale (+9,7 FTE pari al +2,6%) legato alla crescita del traffico gestito nel periodo in esame (+8,4% di passeggeri), ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore, ed all’incremento delle componenti variabili della retribuzione.

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

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	27.826	25.289	2.536	10,0%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	18.475	16.311	2.164	13,3%

Salari	2.031	2.295	(264)	-11,5%
Oneri sociali	5.742	5.189	553	10,7%
TFR	1.578	1.495	83	5,5%
altri costi lavoro	237	340	(104)	-30,5%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	3	3	(0)	-4,6%
Benefits al personale	169	234	(65)	-27,7%
Somministrato e varie	65	104	(39)	-37,6%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	28.062	25.630	2.433	9,5%

La seguente tabella illustra l'organico medio annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) relativo al 2025 e le variazioni rispetto al 2024.

tabella FTE dipendenti Medi	2025	2024	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	340,50	335,05	5,45	1,6%
Jet Fuel	15,17	13,62	1,55	11,4%
TAE	9,19	8,76	0,43	4,9%
TAC	15,93	13,72	2,21	16,1%
Gruppo	380,79	371,15	9,64	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 2025 e le variazioni rispetto al 2024.

n. dipendenti	31-dic-25	31-dic-24	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	364	358	6	1,7%
Jet Fuel	15	14	1	7,1%
TAE	11	9	2	22,2%
TAC	16	16	-	0,0%
Gruppo	406	397	9	2,3%

6.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2025 e 2024 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	91	67	24	35,2%
Spese istituzionali	2.086	1.917	169	8,8%
Altri servizi	6.643	5.019	1.624	32,3%
Servizi per il personale	1.695	2.158	(463)	-21,5%
Servizi di manutenzione	8.222	6.586	1.636	24,8%
Utenze	5.523	5.133	390	7,6%

Servizi operativi	15.600	14.135	1.465	10,4%
Costi per servizi di costruzione	20.999	10.931	10.068	92,1%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	60.859	45.948	14.912	32,5%

I “servizi commerciali” per 91 migliaia di euro nel 2025 (67 migliaia di euro nel 2024) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	91	67	24	35,2%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	21	20	1	2,2%
Gestione impianti pubblicità	37	22	15	71,9%
Promozioni retail	33	25	8	30,2%

Le “spese istituzionali” nel 2025 sono state pari a circa 2,1 milioni di euro (1,9 milioni di euro nel 2024) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	2.086	1.917	169	8,8%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amministratori	1.386	1.183	203	17,2%
Emolumenti sindaci	336	354	(18)	-5,0%
Viaggi trasferte amministratori	241	207	34	16,3%
Legali, notarili, assembleari	27	94	(67)	-71,5%
Partecipazione congressi	97	80	17	21,4%

Gli “altri servizi” per 6,6 milioni di euro (5 milioni di euro nel 2024) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	6.643	5.019	1.624	32,3%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	4.464	3.663	801	21,9%
Assicurazioni industriali	864	636	228	35,8%
Comunicazione	1.289	704	585	83,1%
Altri minori	26	16	10	61,4%

In particolare le prestazioni professionali sono incrementate sulle commesse di lavoro della controllata TAC (circa 300 migliaia di euro), su spese legali per la difesa in appello della causa NIT (circa 300 migliaia di euro) e di consulenze relative all’ottimizzazione dei flussi operativi nei due scali (140 migliaia di euro), sullo sviluppo delle strategie di sostenibilità ed emissioni scope 3 (120 migliaia di euro).

Inoltre nella variazione di costo delle assicurazioni industriali ha inciso la nuova copertura Cyber della Capogruppo (circa 100 migliaia di euro) e nella comunicazione l'evento "10 anni di Toscana Aeroporti" (570 migliaia di euro).

Gli "altri servizi per il personale" per 1.695 migliaia di euro (2.158 migliaia di euro nel 2024) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	1.695	2.158	(463)	-21,5%
<u>di cui:</u>				
Mensa	700	589	111	18,9%
Assicurazioni	226	198	28	14,1%
Medicina prev. e visite med.	40	35	5	15,2%
Formazione	177	218	(41)	-18,8%
Selezione personale	78	42	36	86,7%
Servizio paghe	73	76	(3)	-3,9%
Altri servizi al personale	237	809	(573)	-70,8%
Trasferte	165	192	(27)	-14,0%

La riduzione dei costi per altri servizi per il personale rispetto al precedente esercizio è principalmente da imputare ad un importante evento aziendale tenutosi nel 2024, che aveva coinvolto oltre 100 dipendenti e collaboratori del Gruppo Corporacion America Airports, e non ripetutosi nel 2025.

I "servizi di manutenzione" per 8,2 milioni di euro (6,6 milioni di euro nel 2024) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	8.222	6.586	1.636	24,8%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezzature/Automezzi	907	836	71	8,5%
Manutenzione impianto BHS	1.052	902	150	16,6%
Manutenzione infrastrutture	3.502	2.425	1.076	44,4%
Manutenzione IT	2.761	2.422	339	14,0%

In particolare nella variazione di costo della manutenzione delle infrastrutture ha inciso il nuovo contratto di manutenzione degli AVL (Aiuti Visivi Luminosi) della pista di Firenze (circa 630 migliaia di euro), nelle manutenzioni dell'impianto BHS e IT hanno inciso i rinnovi contrattuali.

I "servizi per utenze" per 5,5 milioni di euro (5,1 milioni di euro nel 2024) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	5.523	5.133	390	7,6%
<u>di cui:</u>				

Energia elettrica	2.616	2.692	(76)	-2,8%
Acqua	595	568	28	4,9%
Telefoni	301	222	79	35,7%
Cellulari	157	158	(2)	-1,0%
Gas	1.756	1.423	334	23,4%
Minori	98	71	27	38,8%

I “servizi operativi” per 15,6 milioni di euro (14,1 milioni di euro nel 2024) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale. L’incremento sul 2024 è in linea con l’incrementata operatività dei due scali toscani.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	15.600	14.135	1.465	10,4%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.274	1.211	63	5,2%
Pulizie aeromobili e mezzi	0	6	(6)	-100,0%
Servizio Agenzia/Magazzinaggio	315	338	(24)	-7,0%
Pulizie locali	1.615	1.435	179	12,5%
Assistenza PRM	2.349	2.109	240	11,4%
Servizio vigilanza	4.552	4.039	513	12,7%
Centro Servizi	348	320	28	8,8%
Collegamento Arco (accettazione pax)	17	19	(2)	-8,3%
Noleggio macchine e attrezzature	786	491	295	60,0%
Gestione parcheggi	454	451	3	0,7%
Giardinaggio	141	117	24	20,6%
Sala vip	1.443	1.220	223	18,3%
Servizio pronto soccorso	523	513	10	1,9%
Shuttle bus	753	754	(1)	-0,2%
Altri servizi operativi	303	381	(78)	-20,5%
Servizi gestione emergenze	584	581	3	0,5%
Raccolta carrelli	142	148	(6)	-3,9%

Nell’incremento dei servizi operativi del 2025 si segnala il costo del servizio vigilanza (+513 migliaia di euro), Pulizie (+179 migliaia di euro), Sala Vip (+223 migliaia di euro), noleggi (+295 migliaia di euro) e assistenza PRM (+240 migliaia di euro) per effetto dell’aumentata operatività dei due scali nell’esercizio in esame.

I “Costi per servizi di costruzione” per 20,9 milioni di euro (10,9 milioni di euro nel 2024) sono relativi agli investimenti infrastrutturali nei due scali per i beni in concessione (16,4 milioni di euro) e quelli relativi all’avanzamento della commessa Anas realizzati dalla collegata A.C.Quasarda Scarl (4,6 milioni di euro).

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Costi per servizi di costruzione	20.999	10.931	10.068	92,1%

Costi per servizi di costruzione su beni in concessione	16.399	9.715	6.684	68,8%
Altri costi per servizi di costruzione	4.600	1.216	3.384	278,3%

L'incremento dei servizi di costruzione è dovuto sia ai maggiori investimenti infrastrutturali nei due aeroporti toscani sia all'aumento dei costi per commesse esterne (ANAS) rispetto al precedente esercizio.

6.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli “oneri diversi di gestione” per circa 2,1 milioni di euro (1,8 milioni di euro nel 2024) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	7	12	(4)	-37,6%
Ass.ni enti e istituti vari	675	549	126	23,0%
Imposte e tasse	963	784	179	22,8%
Rappresentanza	123	168	(45)	-26,9%
Vari amministrativi	299	273	26	9,7%
Altri	20	10	11	108,3%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.088	1.795	292	16,3%

6.3.5 Canoni aeroportuali

I “canoni aeroportuali” per 8,5 milioni di euro (7,7 milioni di euro nel 2024) comprendono i canoni per concessione e sicurezza ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	7.306	6.625	681	10,3%
Canone VVF	1.238	1.048	190	18,2%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	8.544	7.672	872	11,4%

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2025 rispetto al 2024 (+8,4% in termini di passeggeri).

6.4 Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni

La voce del 2025 ammonta a circa 10,4 milioni di euro (9,8 milioni di euro nel 2024) ed include ammortamenti attività immateriali per 7,3 milioni di euro (6,9 milioni di euro nel 2024), ammortamenti attività materiali per 2,1 milioni di euro (2,2 milioni di euro nel 2024) e ammortamento diritti d'uso per 721 migliaia di euro (676 migliaia di euro nel 2024). Nel 2025, il totale della voce contiene anche 288 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 2,9 milioni di euro (5,3 milioni di euro nel 2024), include l'accantonamento al fondo di ripristino per 3,4 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, parzialmente compensato dal rilascio del fondo rischi per 497 migliaia di euro, principalmente conseguente (per 450 migliaia di euro) all'avvenuto rinnovo del CCNL di categoria.

6.6 Svalutazioni (Riprese di valore) nette di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce registra un rilascio di 68 migliaia di euro (accantonamento +301 migliaia di euro nel 2024) e costituisce la scrittura di allineamento del fondo svalutazione crediti alle effettive necessità per effetto del miglioramento delle posizioni creditizie di importanti clienti.

6.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 20 migliaia di euro (1.566 migliaia di euro nel 2024) euro. La variazione negativa sull'esercizio precedente è principalmente dovuta ai positivi effetti del 2024 dei 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 8.165 migliaia di euro (7.032 migliaia nel 2024) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 6.774 migliaia (5.838 migliaia nel 2024), degli oneri finanziari su passività a benefici definiti a dipendenti per 213 migliaia di euro (104 migliaia di euro nel 2024), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 840 migliaia di euro (934 migliaia di euro nel 2024) e dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso per 131 migliaia di euro (125 migliaia di euro nel 2024).

6.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia un saldo positivo di 9 migliaia di euro (10 migliaia di euro nel 2024) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Alatoscana S.p.A) e in società sottoposte a controllo congiunto (A.C. Quasarda S.c.a.r.l.).

6.10 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo evidenziato dalla voce nel 2025 per complessivi 8.224 migliaia di euro (8.237 migliaia di euro nel 2024) include:

- imposte correnti per 7.658 migliaia di euro derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2025 per le società del Gruppo (di cui 5.939 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- imposte differite attive per 669 migliaia di euro relative alla Capogruppo TA;
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.A. per 103 migliaia di euro (100 migliaia di euro nel 2024).

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 pertinenza dei soci di minoranza di Jet Fuel S.r.l. per 514 migliaia di euro e di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. per -289 migliaia di euro.

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

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.

L'utile (perdita) per azione attribuibile agli azionisti della capogruppo è l'utile (perdita) diluito per azione del 2025, pari ad euro 0,865 (euro 0,919 nel 2024) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio del Gruppo (16.099 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.611.966), non essendo presenti fattori diluitivi. Con lo stesso criterio si evidenzia anche l'Utile (perdita) per azione da attività di funzionamento e quello da attività cedute o destinate alla dismissione.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2025 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2024.

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	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	262.757	244.104	18.653

7.1 Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3.735	0
Diritti di concessione	147.085	151.847	(4.762)
Diritti di brevetto e opere ingegno	834	524	309
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	72.013	47.921	24.091
Altre immobilizzazioni	449	205	244
Attività immateriali	224.115	204.232	19.882

Complessivamente nel 2025 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 27,3 milioni di euro relativi a:

(importi in migliaia di euro)	2025
Diritti di concessione	1.067
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	25.391
Immobilizzazioni in corso (Software)	28
Altre immobilizzazioni minori	184
Software	662
Totale	27.331

Nel corso del 2025 sono state effettuate svalutazioni di immobilizzazioni per 165 migliaia di euro.

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 443 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 2025 è pari a 3,7 milioni di euro (3,7 milioni al 31 dicembre 2024) 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. (di seguito 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 2025 è pari a 147,1 milioni di euro (151,8 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e registra una riduzione di 4.762 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto degli ammortamenti del periodo (-6,7 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+2 milioni di euro) effettuati nell'esercizio. L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 219 milioni di euro.

c. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2025 è pari a 834 migliaia di euro (524 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e registra un incremento di 309 migliaia di euro per effetto di investimenti pari a 662 migliaia di euro, riclassifiche per 138 migliaia di euro ed ammortamenti per (490) migliaia di euro.

d. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2025, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 72 milioni di euro (47,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024); tale importo registra un incremento di 24 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 25,4 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 916 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 28 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 15 milioni di investimenti per la progettazione degli interventi di adeguamento e sviluppo del Terminal di Firenze.

Nell'ambito di detto procedimento il Proponente ENAC ha già espletato la fase di Scoping (avviata a maggio 2024 e conclusa a gennaio 2025) e ultimato la seconda (e ultima) fase di Valutazione Integrata (avvio avvenuto nel maggio 2025 e conclusione del procedimento integrato di compatibilità ambientale VIA-VAS avvenuta con emissione di Decreto MASE, di intesa col MIT, n. 678 del 12.11.2025), pervenendo così alla conclusione dell'iter VIA-VAS di competenza Statale.

Tutte le modifiche tecniche apportate al Masterplan nel corso del lungo percorso di verifica ambientale, dapprima a seguito della conclusione dello Scoping, e successivamente nel corso della fase di Valutazione Integrata in recepimento delle richieste di modifica/integrazione espresse dalla Commissione Nazionale Tecnica VIA/VAS e dalle altre Amministrazioni interessate, nonché resesi necessarie ai fini di garantire l'esito delle analisi istruttorie di competenza, 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, in modo tale da limitare il consumo e l'impermeabilizzazione di nuovo suolo.

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 agli atti del procedimento VIA-VAS, così come approvati in linea tecnica da ENAC a novembre 2024 e così come successivamente integrati fino alla data del presente documento e disponibili per la consultazione nell'apposita pagina web del Ministero dell'Ambiente, sono comprese le spese tecniche relative al Master Plan consuntivate nei Bilanci TA fino a inizio 2025. Le ulteriori spese sostenute nella restante parte dell'anno 2025 e da sostenersi ad inizio 2026 saranno puntualmente incluse ed aggiornate nell'analoga documentazione che sarà sottoposta a verifica/validazione ENAC ai fini dell'avvio del successivo procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del DPR n.383/1994 e smi. 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 data 12 novembre 2025, come anticipato, è stato pubblicato il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA-VAS) con esito positivo relativo al Masterplan dell'aeroporto di Firenze. Il provvedimento, che accoglie le valutazioni della Commissione Via e della Regione Toscana sull'efficacia delle misure di contenimento degli impatti ambientali proposte dalla Società, costituisce l'atto propedeutico all'avvio del successivo iter procedurale, che include, fra gli altri, l'interlocuzione con la Commissione Europea per la Valutazione di Incidenza e Direttiva Habitat, la dichiarazione di interesse pubblico da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e successivamente la Conferenza dei Servizi. Il citato atto conclusivo del procedimento integrato VIA-VAS, emesso dal Ministero dell'Ambiente di intesa col Ministero della Cultura, risulta oggetto di successiva impugnazione innanzi al TAR Toscana da parte delle parti ricorrenti intervenute.

In considerazione dell'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

Ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto un impairment sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa. L'impairment test è stato effettuato al 30 settembre 2025, ed è stata poi svolta un'analisi di indicatori di perdite durevoli di valore al 31 dicembre 2025, dalla quale non sono emersi indicatori in tal senso.

Le suddette 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 2024.

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 7,84% (pari al 8,21% nel 2024).

Nella stima dei flussi di cassa prospettici, il Gruppo ha considerato costi operativi e investimenti finalizzati a perseguire gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo degli scali aeroportuali gestiti, anche in recepimento degli indirizzi di cui all'Agenda 2030 dell'Organizzazione Mondiale delle Nazioni Unite (Sustainable Development Goals), al piano Europeo NextGenerationEU, con particolare riferimento ai principi della transizione ecologica, dell'innovazione digitale, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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. Nel 2025, in coerenza con l'attuazione del percorso definito nel Carbon Management Plan, è stato raggiunto il livello 3 della certificazione per entrambi gli scali.

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

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.

In particolare, è stato analizzato uno scenario che prevede il mantenimento dei ricavi non-aviation per passeggero al livello del 2026 per l'intera durata del piano per entrambi gli scali, uno scenario che ipotizza il mantenimento dei volumi di traffico stimato per il 2026 lungo tutto l'orizzonte previsionale e, infine, uno scenario che combina entrambe le ipotesi.

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.

Per la riduzione dei ricavi non aviation, l'headroom viene azzerato rispettivamente con una riduzione del 64% per la CGU Firenze (valore medio di 6 euro/deppax) e del 41% per la CGU Pisa (valore medio di 7 euro/deppax).

Per la riduzione dei volumi di passeggeri, l'headroom viene azzerato rispettivamente con una riduzione del 63% per la CGU Firenze (valore medio di 1,5 milioni di pax/anno) e del 70% per la CGU Pisa (valore medio di 2,5 milioni di pax/anno).

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 2025 è pari a 449 migliaia di euro (205 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.250	16.416	(166)
Altri beni	1.331	1.054	276
Attrez.re ind.li e comm.li	361	473	(112)
Impianti e macchinari	6.470	5.711	759
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	185	453	(268)
Immobili, impianti e macchinari	24.596	24.107	489

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2025 sono stati effettuati investimenti per 2.741 migliaia di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	2025
Terreni e fabbricati	80
Impianti e macchinari	1.877
Autoveicoli	66
Mobili e arredi	310
Hardware	205
Attrezzature industriali e commerciali	19
Immobilizzazioni in corso	185
Totale	2.741

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2025 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2025 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 123 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 2025 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 miglorie per 2,4 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 961 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024
Valori al primo gennaio	3.528	3.633
Acquisizioni	596	571
Dismissioni	(4)	0
Ammortamenti	(721)	(676)
Diritti d'uso alla fine del periodo	3.399	3.528

7.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 140 migliaia di euro (140 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana¹ 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 Siena² (0,11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (1,92% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.A. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.A. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2025 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 2025, il valore delle partecipazioni della Capogruppo TA in società collegate ed a controllo congiunto (joint venture) è pari a 414 migliaia di euro (644 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), come risulta di seguito:

- Alatoscana S.p.A. per 396 migliaia di euro (387 migliaia di euro al 31 dicembre 2024);
- AC.Quasarda S.c.a.r.l. per 7,2 migliaia di euro (7,2 migliaia di euro al 31 dicembre 2024);
- Flai Srl per 11 migliaia di euro.

Alatoscana S.p.A. e Flai 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	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	190	180	10
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	17	584	-566
Ratei e risconti attivi oltre l'anno	1.317	1.582	-265
Valore di subentro	4.467	3.939	528
Altre attività finanziarie	5.992	6.284	(292)

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

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2025 è pari a 17 migliaia di euro (584 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Ratei e risconti attivi oltre l'anno

¹ Società in stato di liquidazione.

² Società in stato di liquidazione

Il valore al 31 dicembre è pari a 1.317 migliaia di euro (1.582 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Il saldo si riferisce principalmente (per 1.258 migliaia di euro) al risconto delle spese relative al finanziamento della Capogruppo, connesso ai costi iniziali del finanziamento relativi alla quota di linea di credito non ancora utilizzata dalla Capogruppo.

Valore di subentro

Per un importo di circa 4,5 milioni di euro al 31 dicembre 2025 (3,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024), 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.

7.7 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2025 è pari a 10 migliaia di euro (17 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

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 2025 il Gruppo presenta attività fiscali differite pari a 4.091 migliaia di euro (5.150 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Tale importo è il netto di attività fiscali differite pari a 6.579 migliaia di euro e passività fiscali differite pari a 2.488 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 2025 deriva principalmente da:

- effetto fiscale derivante dalla variazione del fair value del derivato di copertura (-333 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati (effetto per circa -726 migliaia di euro).

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibile dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 10 marzo 2026.

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	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	62.255	52.045	10.211

7.9 Attività derivanti da contratti

Il saldo al 31 dicembre 2025, pari a 1.762 migliaia di euro ed in incremento di 1.719 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024, 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 degli ultimi due contratti applicativi (7 e 8) della commessa dei lavori che si concluderà nel 2026.

7.10 Crediti commerciali

La voce è relativa ai crediti correnti verso clienti che al 31 dicembre 2025, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 18.814 migliaia di euro (19.653 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	18.767	18.698	68
Crediti verso imprese collegate	48	955	-907
Crediti commerciali correnti	18.814	19.653	-839

I crediti complessivi (correnti e non correnti) al 31 dicembre 2025 si riferiscono alle seguenti società del Gruppo.

	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti S.p.a.	23.543	23.481	62
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	4	0	4
Jet Fuel Co. S.r.l.	436	564	(128)
Crediti verso società collegate	48	955	(907)
Crediti commerciali lordi	24.030	25.000	(970)
- Fondo svalutazione crediti	(5.206)	(5.329)	123
Crediti commerciali	18.824	19.671	-847

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato decrementato nell'esercizio per effetto di un rilascio di 68 migliaia di euro e per 56 migliaia di euro per utilizzo del fondo.

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti 31.12.2024	5.329
rilascio	(68)
utilizzo	(56)
Fondo svalutazione crediti 31.12.2025	5.206

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	24.020	12.690	3.564	957	123	1.178	5.509
Fondo svalutazione crediti	(5.206)	-	-	(9)	(1)	(22)	(5.174)
Totale al 31.12.2025	18.814	12.690	3.564	948	122	1.155	335

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	24.815	12.681	3.433	1.731	293	1.127	5.550

Fondo svalutazione crediti	(5.329)	-	-	(15)	(3)	(44)	(5.268)
Totale al 31.12.2024	19.486	12.681	3.433	1.716	290	1.084	283

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

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Alatoscana	46	57	(11)
Toscana Aeroporti Handling	0	898	(898)
A.C. Quasarda	2	0	2
Crediti verso società Collegate	48	955	(907)

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 101 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (92 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) si riferisce principalmente ai crediti fiscali per imposte correnti Ires e Irap.

7.12 Altri crediti tributari

Al 31 dicembre 2025 la voce è pari a 1.512 migliaia di euro (819 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), ed è composta principalmente da:

- credito IVA della controllante per 313 migliaia di euro;
- credito IVA delle controllate per 993 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 203 migliaia di euro;
- minori per 3 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Cred. vs vettori per addizionale comunale diritti d'imbarco pax	5.240	5.326	(86)
Anticipi a fornitori	2.418	1.230	1.188
Ratei e Risconti attivi	795	989	(194)
Crediti per incassi generi di monopolio	103	85	18
Altri crediti minori	1.897	1.010	887
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.452	8.640	1.813

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 è pari a 0 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (249 al 31 dicembre 2024 include il valore di Titoli di Stato BTP detenuti dalla controllata Jet Fuel).

7.15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 29.613 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (22.548 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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 (25,7) milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- il flusso di cassa netto generato dalle attività operative per 30,6 milioni di euro;
- l'utilizzo di linee di credito previste dal contratto di finanziamento esistente di nuovi finanziamenti da parte di TA per 10 milioni di euro (c.d. "tiraggio").
- la distribuzione dividendi per (7,5) milioni di euro.

7.16 PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 10,1 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+16,1 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi di 7,5 milioni di euro e dalla variazione della riserva di *fair value* per 1,05 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2025 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

Il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci.

Capitale

Al 31 dicembre 2025 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 2024).

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 6.142 migliaia di euro (5.995 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 24.164 migliaia di euro (15.792 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). L'incremento di 8.373 migliaia di euro è principalmente conseguente alla destinazione a riserva dell'utile 2024, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 12 marzo 2025 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 29 aprile 2025 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 2.518 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 1,4 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2025 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto (2,45 al 31 dicembre 2024).

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 1.395.546. 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.

Altre riserve ed Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 7.169 migliaia di euro (5.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). La variazione deriva dall'allocatione del risultato del 2024 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 31.12.2025	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	234	(56)	178
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	1.389	(333)	1.056
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	1.623	(390)	1.233
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)

Utile (perdita) di esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza del Gruppo al 31 dicembre 2025, pari ad un utile di 16.099 migliaia di euro (17.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2025, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi è pari a 736 migliaia di euro (940 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). 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 1970 migliaia di euro (3.855 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	2025	2024
Fondi rischi e oneri 01.01	3.855	5.235

accantonamento	(497)	1.066
utilizzo	(1.389)	(2.573)
riclassifica debiti tributari	0	127
Fondi rischi e oneri al 31.12	1.970	3.855

Il fondo al 31 dicembre 2025 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) 580 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo “Altre informazioni”;
- 3) 506 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 2025 è pari a 27.138 migliaia di euro e si incrementa di 84 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto dell'accantonamento del 2025, 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	2025	2024
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01	27.054	24.472
accantonamento	3.421	4.246
utilizzo	(4.177)	(2.599)
oneri finanziari	840	934
Fondi di ripristino e sostituzione al 31.12	27.138	27.054

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (22.628 migliaia di euro) e fra le passività correnti (4.509 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 +588 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 -559 migliaia di euro.

7.19 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: 3,96%;
- tasso annuo di inflazione: 2,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,00%.

¹ I tassi utilizzati per l'attualizzazione del Fondo di ripristino sono relativi alle ultime aste 2025 per la collocazione dei BTP a 15 e 30 anni.

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 2.190 migliaia di euro (2.417 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). 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 2024 di 228 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Benefici ai dipendenti 01.01.2025	2.417
oneri finanziari las	213
utilizzo	(207)
(utili)/perdite attuariali	(234)
Benefici ai dipendenti 31.12.2025	2.190

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (178 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 234 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 56 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).

Analisi di sensitività

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)	2.113	2.272	2.212	2.168	2.199	2.181

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 – 1	137.872
1 – 2	81.926
2 – 3	129.927
3 – 4	272.502
4 – 5	461.627

5 – 6	164.217
6 – 7	319.903
7 – 8	94.075
8 – 9	227.395
9 – 10	301.995

7.20 Passività finanziarie

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

	31/12/2024	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti (*)	31/12/2025
dati in euro/000						
Passività non correnti	87.291	10.000	0	0	170	97.461
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	(0)	0	0	0	0	(0)
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	0	0	0	0	0	0
Totale passività finanziarie correnti	(0)	0	0	0	0	(0)
Totale passività finanziarie	87.291	10.000	0	0	170	97.461

(*) 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 97,5 milioni di euro, relativo alle passività finanziarie non correnti in essere al 31 dicembre 2025, 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 della Società al momento della stipula del contratto ed a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa.

Il contratto di finanziamento con rate semestrali di rimborso della quota capitale a partire da dicembre 2027, prevede la sua scadenza di rimborso finale con il 30 giugno 2030, e 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 2025, sono stati erogati circa 99,4 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; iv) 10 milioni di euro su Capex Facility Tranche A.

Il suddetto finanziamento deve rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 fino al termine della durata del contratto di finanziamento 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.

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 2025.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	-	5.799	5.799
Compreso fra 1 e 2 anni	3.648	5.553	9.201
Compreso fra 2 e 3 anni	4.761	5.076	9.837
Compreso fra 3 e 4 anni	5.854	4.870	10.725
Compreso fra 4 e 5 anni	85.132	2.172	87.303
Compreso fra 5 e 6 anni	-	-	-
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	99.395	23.471	122.865

Al 31 dicembre 2025 non ci sono Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre cinque anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2025.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VAR.
Fidi accordati	20.750	20.750	-
<i>di cui TA</i>	20.450	20.450	-
<i>di cui controllate</i>	300	300	-
Fidi utilizzati	-	-	-
Utilizzato %	0%	0%	
Fidi residui	20.750	20.750	-

I fidi accordati al 31 dicembre 2025 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 2025 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 2025 (in euro/000)
(Loan7) TLF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	81.079
(Loan7) TLF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	50
(Loan7) CF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	9.829
(Loan7) CF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	6.504
a)	totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine			97.461
(Loan7) Revolving	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	-
b)	totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")			-
a) + b)	totale debiti per passività finanziarie			97.461

Si ricorda inoltre che in data 4 luglio 2024 era stato finalizzato un contratto derivato 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 2025 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo (banca agente)	TA	99.395	98.109
	Totale	99.395	98.109

L’Indebitamento Finanziario Netto Consolidato al 31 dicembre 2025, presentato in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006 ed aggiornata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati in data 4 giugno 2021, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	29.613	22.548	7.065
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	249	(249)
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	29.613	22.797	6.816
E. Debito finanziario corrente	-	-	-
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.516	1.767	(251)
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.516	1.767	(251)
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(28.097)	(21.030)	(7.068)
I. Debito finanziario non corrente	101.415	92.993	8.423
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	-
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	101.415	92.993	8.423
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	73.318	71.963	1.355

7.21 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2025 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 2,9 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 720 migliaia di euro tra le passività correnti.

<i>dati in euro/000</i>	31.12.2025	31.12.2024
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	2.913	3.116
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	720	636
Totale	3.634	3.753

Di seguito la movimentazione dell'anno.

<i>dati in euro/000</i>	31.12.2025	31.12.2024
Valori al primo gennaio	3.753	3.837
Acquisizioni	596	571
Dismissioni	(4)	0
Pagamento / altre riduzioni	(841)	(780)
Oneri finanziari	131	125

Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	3.634	3.753
--	--------------	--------------

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

maturazione della passività finanziaria	€/000
< 1 anno	821
1-2 anni	603
2-3 anni	443
3-4 anni	348
4-5 anni	264
5-6 anni	244
oltre 6 anni	1.058
totale	3.780

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 2025 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 4,826% per i contratti di durata pari a 12 mesi
- 4,913% per i contratti di durata pari a 24 mesi
- 5,033% per i contratti di durata pari a 36 mesi
- 5,136% per i contratti di durata pari a 48 mesi
- 5,229% per i contratti di durata pari a 60 mesi

7.22 Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno

La voce pari a 1.041 migliaia di euro (2.586 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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 1.033 migliaia di euro (1.134 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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 3.581 migliaia di euro (1.134 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico delle società del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2025. In particolare, 3.526 migliaia di euro sono relative al debito IRES della Capogruppo maturato nell'ambito dell'accordo di consolidato fiscale in essere con Corporacion America Italia S.p.A., 5 migliaia di euro si riferiscono al debito IRAP della Capogruppo. Le restanti 50 migliaia di euro sono riferibili ai debiti IRES e IRAP delle società controllate (Parcheggi Peretola per 19 migliaia di euro, Jet Fuel per 31 migliaia di euro).

7.25 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 9.787 migliaia di euro (9.649 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	8.923	8.836	87
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	701	364	336
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	11	7	4
Erario c/Iva	0	291	(291)
Imposte locali	152	150	2
Altri debiti tributari	9.787	9.649	139

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 39,8 milioni di euro (30,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e registrano un incremento di 8,9 milioni di euro anche per effetto degli importanti investimenti registrati nell'ultimo trimestre dell'anno.

7.27 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.850 migliaia di euro (1.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

7.28 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 10,8 milioni di euro (10,3 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	3.939	3.385	554
Canoni concessori	3.914	3.624	289
Ratei e risconti passivi	588	510	78
Servizio antincendio	646	597	49
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	472	470	2
Organi istituz. c/competenze	527	498	29
Acconti da clienti	244	284	(41)
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	0	491	(491)
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	475	458	18
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.805	10.317	488

In particolare:

- il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- i risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

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 prepagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

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

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

8.2 Rischio di liquidità

E' il rischio che il Gruppo abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie regolate per cassa o tramite un'altra attività finanziaria. L'obiettivo del Gruppo nella gestione della liquidità prevede che vi siano sempre, per quanto possibile, fondi sufficienti per adempiere alle proprie obbligazioni alla scadenza, sia in condizioni normali che di tensione finanziaria, senza dover sostenere oneri eccessivi o rischiare di danneggiare la propria reputazione.

Il Gruppo monitora regolarmente il livello dei flussi finanziari in entrata attesi dai crediti commerciali e dagli altri crediti, così come quelli in uscita relativi a debiti commerciali e altri debiti.

Alla data del 31 dicembre 2025, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per circa 73,3 milioni di euro (72 milioni al 31 dicembre 2024). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 28,1 milioni di euro (21 milioni di euro al 31 dicembre 2024) ed una PFN non corrente negativa pari a 101,4 milioni di euro (93 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

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 Capogruppo, 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 del Gruppo.

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 passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

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

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

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

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. Nell'allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo il Gruppo ha effettuato l'allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione al 31 dicembre 2025 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	
<u>Gruppo TA - Conto economico</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	85.461	79.555	33.264	32.292	5.161	1.752	123.886	113.599

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	43.282	40.543	11.073	12.105	2.642	1.214	56.997	53.862
di cui Firenze	42.179	39.012	22.191	20.186	2.519	538	66.890	59.736
Ricavi per serv. costruz.	18.949	12.116	5.327	2.290	2.268	813	26.544	15.219
di cui Pisa	12.434	3.271	2.529	628	689	171	15.652	4.070
di cui Firenze	6.514	8.845	2.799	1.662	1.579	642	10.892	11.149
Totale Ricavi di settore	104.410	91.671	38.591	34.582	7.429	2.565	150.430	128.818
Costi operativi (*)	51.896	48.805	8.609	8.260	27.621	15.847	88.126	72.913
di cui Pisa	30.054	28.965	4.258	4.237	16.794	7.623	51.106	40.825
di cui Firenze	21.842	19.840	4.351	4.023	10.827	8.224	37.020	32.088
Costi per serv. costruz.	11.849	7.677	3.052	1.378	1.497	661	16.399	9.715
di cui Pisa	7.404	2.027	1.458	429	453	129	9.314	2.585
di cui Firenze	4.446	5.650	1.595	948,70	1.045	532	7.085	7.130
Ammort.ti e accanton.ti	6.750	6.393	1.273	1.183	5.198	7.901	13.221	15.477
di cui Pisa	3.703	3.675	678	672	2.083	4.480	6.464	8.827
di cui Firenze	3.047	2.719	595	510	3.115	3.421	6.757	6.650
Risultato operativo	33.914	28.795	25.657	23.762	-26.887	-21.844	32.684	30.712
di cui Pisa	14.555	9.147	7.208	7.395	-15.998	-10.848	5.765	5.695
di cui Firenze	19.359	19.648	18.449	16.366	-10.889	-10.997	26.920	25.017
Gestione finanziaria	-	-	-	-	-8.145	-5.456	-8.145	-5.456
Ris. ante imposte	33.914	28.795	25.657	23.762	-35.032	-27.300	24.548	25.256
Imposte di esercizio	-	-	-	-	-8.224	-8.237	-8.224	-8.237
Ris. netto di esercizio	33.914	28.795	25.657	23.762	-43.256	-35.537	16.324	17.019
Perdita (utile) di Terzi	-	0	-	-	225	-77	225	-77
Ris. netto di Gruppo	33.914	28.795	25.657	23.762	-43.031	-35.615	16.099	17.097
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</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>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>
Investimenti	21.425	13.916	5.904	2.695	2.830	1.597	30.159	18.209

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 8.544 migliaia nel 2025 ed € 7.672 migliaia nel 2024.

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2025 TA ha registrato circa 9,8 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,9% (60,2% nel 2024). In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 44,8% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,2% (Vueling) e 6,0% (Air Dolomiti).

9.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2025 gli impegni e garanzie sono composte da 13.503 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 8.544 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	13.503	11.188	2.315
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	8.544	10.826	(2.282)

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 8,5 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 2025.

COMPENSI AMMINISTRATORI

(In migliaia di euro)		2025							
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Compensi					Totale
				per la carica	per partec. a comitati	Benefici non monetari	Retrib., bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti da società controllate	
Marco Carrai	Presidente CdA TA - Presidente Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	120,0	1,0	15,9	140,0	0,0	276,9
Roberto Naldi	Amministratore Delegato TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	244,0	1,5	13,3	240,0	75,0	573,8
Giorgio De Lorenzi	Amministratore TA - Membro Comitato Nomine e Remunerazioni TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Saverio Panerai	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(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	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	20,0	4,0	0,0	0,0	0,0	24,0

	Controllo e Rischi e Sostenibilità TA								
Veronica Berti	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Luigi Salvadori	Amministratore TA - Presidente Comitato Nomine e Remunerazioni TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,5	0,0	0,0	0,0	12,5
Sabina Nuti	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Maria Serena Vavolo	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Andrea Barbuti	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	1,5	0,0	0,0	0,0	11,5
Antonella Mansi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	1,0	0,0	0,0	0,0	11,0
Marcella Panucci	Amministratore TA	10/03/2025 - 31/12/2025	(a)	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7
Mariano Andres Mobilia Santi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	1,5	0,0	0,0	3,0	14,5
Patrizia Alma Pacini	Amministratore TA - Membro Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Mirko Romoli Fenu	Amministratore TA - Presidente Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,5	0,0	0,0	0,0	12,5
Totale				500,7	19,5	29,2	380,0	78,0	1.007,5

Note:

(a) Approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2026.

COMPENSI SINDACI

(In migliaia di euro)		2025					
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Emolumenti per la carica	Compensi per partecip. a comitati	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Alberto Ribolla	Presidente Collegio Sindacale TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	40,0	13,8	0,0	53,8
Lara Lupi	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	0,0	43,8
Silvia Bresciani	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	15,0	58,8
Leonardo Comucci	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	0,0	43,8
Roberto Giacinti	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	15,0	58,8
Totale				160,0	69,0	30,0	259,0

Note:

(a) Approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2025.

COMPENSI DIRIGENTI STRATEGICI

(In migliaia di euro)		2025			
Nome e Cognome	Compensi fissi	Benefici non monetari	Retrib., bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Mariano Andres Mobilia Santi	553,8	109,7	147,5	3,0	814,1
Marco Gialletti					
Matteo Barontini					
Valerio Salvatore Trombetta					

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 2025, 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 2025 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 2025 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	18.824	18.824
Altre attività finanziarie	140		140
Altri crediti	-	9.675	9.675
Strumenti finanziari derivati	-		-
Cassa e mezzi equivalenti	-	29.613	29.613
Totale	140	58.113	58.252

31 dicembre 2025 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	97.461	97.461
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.634	3.634
Passività finanziarie per strumenti derivati	1.836	-	1.836
Debiti commerciali ed altre passività	-	47.116	47.116
Totale	1.836	148.211	150.047

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).

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 2025 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	117.000,00
Totale complessivo	117.000,00

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.

Si segnala che in data 8 luglio 2025 è stata depositata la sentenza n. 100/2025 della Corte Costituzionale, con la quale i Giudici hanno rigettato le quattro questioni di legittimità costituzionale sollevate nell'ambito di un procedimento del 2024 relativo ad una controversia che coinvolgeva SEA, la società di gestione degli aeroporti di Milano, per l'anno 2008.

Tale pronunciamento contiene una serie di affermazioni di principio contrarie alle società di gestione aeroportuale e può precludere in futuro l'accoglimento di eccezioni nell'ambito dei contenziosi in corso, tra cui principalmente quelle attinenti all'ambito soggettivo e la lamentata distrazione delle risorse per finalità differenti.

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.4 sentenze negative tra cui quella della CGT di Roma n.5768/2023, quella della Corte di Cassazione n.990/2024 e quella Corte Costituzionale n. 100/2025) 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 (580 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2025 evidenzia un fondo rischi e oneri di 580 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 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 al 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. Il 4 giugno 2025 si è tenuta udienza in forma scritta. I giudici hanno quindi fissato l'udienza per la decisione della causa per il 3 novembre 2027;
- contenziosi sui maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l'art. 11 terdecies royalties sui carburanti) fra compagnie petrolifere e compagnie aeree, aventi ad oggetto l'obbligo delle compagnie aeree a pagare alle compagnie petrolifere le somme corrispondenti al canone concessorio dovuto da queste ultime ai gestori degli aeroporti, parametrize alla quantità di carburante erogato alle stesse compagnie aeree. Sebbene si tratti di contenziosi originariamente instaurati fra i vettori e le compagnie petrolifere, i gestori

aeroportuali sono stati chiamati a loro volta in causa in quanto destinatari del canone concessorio. Trattasi di molteplici contenziosi in merito ai quali il Gruppo, anche sulla base dei pareri resi dai propri consulenti legali, ritiene di non essere tenuta al pagamento di alcuna somma nei confronti delle compagnie aeree o dei vettori, non rivestendo alcun ruolo nel rapporto contrattuale intercorrente tra tali soggetti. Per tali contenziosi i legali del Gruppo valutano il rischio di soccombenza fra remoto e possibile. Si segnala inoltre che, trattandosi di contenziosi non specifici sul Gruppo TA, ma che riguardano congiuntamente molteplici gestori aeroportuali, un'eventuale passività potenziale non è ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Capogruppo.

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 2025 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2025 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione	Patrimonio Netto al 31.12.2025	Risultato Netto Esercizio 2025
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	115.394	14.777
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	6.563	3.646
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	(7.666)	-
Risultato società consolidate a PN	(14)	9
Elisione dividendi infragruppo	3.199	(2.039)
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell'effetto fiscale	2.050	(56)
Avviamento	3.735	-
Altre scritture di consolidamento minori	(74)	(238)
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	123.186	16.099
PN e risultato di pertinenza di Terzi	736	225
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	123.923	16.324

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 2025.

9.10 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2025 il Gruppo TA non ha beneficiato di eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

9.11 Eventi successivi al 31 dicembre 2025

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.

Si segnala inoltre che il recente conflitto in Medio Oriente, che ha alimentato nuove tensioni nell'area mediorientale e sui principali corridoi energetici internazionali, non ha avuto, ad oggi, effetti diretti significativi per Toscana Aeroporti. Il Gruppo ne sta tuttavia monitorando gli sviluppi e gli impatti sul traffico aeroportuale.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2026 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2025
--

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2025
(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	233.066	3.735	16.806	47.921	1.488	303.016
Fondo ammortamento	(81.219)	-	(16.282)	-	(1.283)	(98.784)
A - Valore al 31-12-24	151.847	3.735	524	47.921	205	204.232
VARIAZIONI DI ESERCIZIO						
Acquisti	1.067	-	662	25.364	184	27.277
Riclassifiche	916	-	138	(1.163)	110	-
Svalutazioni	-	-	-	(165)	-	(165)
Ammortamenti	(6.746)	-	(490)	-	(49,01)	(7.284)
B - Saldo variazioni	(4.762)	-	309	24.037	244	19.828
Costo storico	235.049	3.735	17.605	71.958	1.781	330.128
Fondo ammortamento	(87.964)	-	(16.772)	-	(1.332)	(106.068)
Valore al 31.12.2025 (A+B)	147.085	3.735	834	71.958	449	224.060

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2025
(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	25.531	29.450	1.801	453	19.683	76.918
Fondo ammortamento	(9.115)	(23.739)	(1.328)	-	(18.629)	(52.811)
A - Valore al 31-12-24	16.416	5.711	473	453	1.054	24.107
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	80	1.877	19	185	581	2.741
Riclassifiche	-	100	-	(330)	231	-
Disinvestimenti	-	(385)	-	-	(172)	(558)
Svalutazioni	-	-	-	(123)	-	(123)
Ammortamenti	(246)	(1.218)	(131)	-	(477)	(2.071)
Storno fondi amm. anni prec.	-	385	-	-	114	500
B - Saldo variazioni	(166)	759	(112)	(268)	276	489
Costo storico	25.611	31.041	1.820	185	20.322	78.979
Fondo ammortamento	(9.361)	(24.571)	(1.459)	-	(18.992)	(54.383)
Valore al 31.12.2025 (A+B)	16.250	6.470	361	185	1.331	24.596

ALLEGATO C RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

31 DICEMBRE 2025			31 DICEMBRE 2024		
voce di bilancio	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio

Società collegate

Toscana Aeroporti Handling srl ()*

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	-	0,0%	414	250	38,8%	644
Crediti commerciali	-	0,0%	18.814	898	4,6%	19.653
Debiti commerciali	-	0,0%	39.806	368	1,2%	30.934
Ricavi aviation	0,1	0,0%	85.493	444	0,6%	79.578
Ricavi non aviation	151	0,3%	47.803	328	0,8%	43.585
Altri ricavi	152	2,0%	7.500	-	0,0%	4.081
Costi per servizi	920	1,5%	60.859	1.925	4,2%	45.948
Oneri diversi di gestione	0,1	0,0%	2.088	0,1	0,0%	1.795

(*) Società non più collegata dal 31 luglio 2025 con la vendita della partecipazione residua del 20% ad Alisud. I valori economici sono riferiti fino al 30 giugno 2025.

Alatoscana Spa

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	396	95,6%	414	387	60,1%	644
Crediti commerciali	46	0,2%	18.814	57	0,3%	19.653
Altri ricavi	46	0,6%	7.500	57	1,4%	4.081

A.C.Quasarda scarl

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7	1,7%	414	7	1,1%	644
Crediti commerciali	2	0,0%	18.814	-	0,0%	19.653
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	818	7,8%	10.452	-	0,0%	8.640
Debiti Commerciali	3.471	8,7%	39.806	713	2,3%	30.934
Altri ricavi	2	0,0%	7.500	3	0,1%	4.081
Costi per servizi	4.519	7,4%	60.859	1.108	2,4%	45.948

Flai Srl

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	11	2,7%	414	-	0,0%	-
Debiti Commerciali	37	0,1%	39.806	-	2,3%	-
Attività immateriali	30	0,01%	224.115	-	0,1%	-

Altre parti correlate

Pitti Immagine srl

Ricavi non aviation	13	0,03%	47.803	13	0,0%	43.585
---------------------	----	-------	--------	----	------	--------

Sol Spa

Costi per servizi	3	0,00%	60.859	6	0,0%	45.948
-------------------	---	-------	--------	---	------	--------

ACI Engineering Uruguay S.A.

Costi per servizi	-	0,00%	60.859	183	0,4%	45.948
-------------------	---	-------	--------	-----	------	--------

Unione Industriale Pisana

Oneri diversi di gestione	80	3,8%	2.088	80	4,5%	1.795
---------------------------	----	------	-------	----	------	-------

Industria Servizi Spa

Costi per servizi	97	0,2%	60.859	74	0,2%	45.948
Oneri diversi di gestione	0,0	0,0%	2.088	0,01	0,0%	1.795
Debiti Commerciali	-	0,0%	39.806	0,30	0,0%	30.934

Talento all'opera Onlus

Oneri diversi di gestione	10	0,5%	2.088	10	0,6%	1.795
---------------------------	----	------	-------	----	------	-------

Corporacion America Italia srl

Passività fiscali per imposte correnti	3.526	98,48%	3.581	876	77,28%	1.134
Imposte di periodo	103	N.S.	(8.224)	100	N.S.	(8.237)

Cedcor S.A.

Debiti Commerciali	11	0,0%	39.806	98	0,1%	30.934
Attività immateriali	-	0,00%	224.115	164	0,1%	204.232
Costi per servizi	11		60.859	-	0,0%	45.948

Industria Servizi Formazione Srl

Costi per servizi		0,01%			0,0%	
	8		60.859	7		45.948
Debiti Commerciali		0,00%			0,0%	
	-		39.806	2		30.934
<i>Farmacie Comunali</i>						
Crediti commerciali		0,00%			0,0%	
	0,47		18.814	-		33.271

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI
(importi in Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2024			RIASSORBIMENTI ANNO 2025		INCREMENTI ANNO 2025		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2025	
		IMPONIBILE		IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.301.149	ires	1.272.276	0	0	0	0	5.301.149	1.272.276
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	7.083.749	ires / irap	2.108.712	3.548.187	1.033.232	2.472.074	719.868	6.007.636	1.795.348
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	237.565	ires	57.016	233.624	56.070	0	0	3.941	946
VALUTAZIONE DERIVATO (O.C.I.)	ires	3.225.606		774.145	1.389.361	333.447	0	0	1.836.245	440.699
VARIE MINORI	ires / irap	401.241	ires / irap	105.505	368.999	88.560	939.788	225.549	972.030	242.494
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	3.420.820	ires / irap	996.143	2.080.037	519.457	190.000	45.600	1.530.783	522.286
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	(194.436)	ires	(46.663)	62.830	15.079		0	(257.266)	(61.742)
CONSOLIDAMENTO PARCHEGGI PERETOLA	ires / irap	(3.001.853)	ires / irap	(879.506)	0	0	71.525	20.170	(2.930.328)	(859.336)
ALTRE DIFFERENZE	ires / irap	2.808.321	ires / irap	762.261	241.887	67.487	155.750	43.454	2.722.184	738.229
PERDITE FISCALI	ires	0	ires	0	0	0	0	0	0	0
Totale complessivo		19.282.163		5.149.888	7.924.925	2.113.331	3.829.137	1.054.641	15.186.375	4.091.199

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	2025	2024
Utile ante imposte	24.548	25.256
<i>Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio</i>	<i>24%</i>	<i>24%</i>
Onere fiscale teorico	5.892	6.061
Effetto IRAP	1847	1816
Svalutazioni cespiti non deducibili	69	0
Deduzione dell'IRAP dall'IRES	(78)	(119)
Altri effetti	495	479
Totale delle differenze	2.333	2.175
Totale Imposte	8.224	8.237
<i>Aliquota fiscale effettiva</i>	<i>34%</i>	<i>33%</i>

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2025 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 2025 (€)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo	Capogruppo		275.670
	Revisore della Capogruppo	Società controllate		53.810
Altri servizi	Revisore della Capogruppo	Capogruppo	(1)	60.000
totale				<u>389.480</u>

Note

- (1) Si riferiscono ai corrispettivi per l'assistenza metodologica per la futura rendicontazione di sostenibilità.

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2025 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, 10 marzo 2026

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 2025

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

3 aprile 2026



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmaudit@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 2025, 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 2025, 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
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Cagliari Cuneo Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.416.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00706600159
R.E.A. Milano N. 512967
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2025

Valutazione dei fondi di ripristino e sostituzione

Nota illustrativa n.4 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati - Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)" e nota illustrativa n.7.18 "Fondi di ripristino e sostituzione"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti include "Fondi di ripristino e sostituzione" al 31 dicembre 2025 pari a €27,1 milioni (di cui quota non corrente pari a €22,6 milioni e quota corrente pari a €4,5 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 dai contratti di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità, operatività e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima dei fondi di ripristino e sostituzione 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 di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione da effettuare e la quantificazione del valore attuale degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, 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 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 il coinvolgimento di esperti esterni; - la comprensione del tasso applicato per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento e la valutazione dei relativi riflessi sulla stima; - 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 2025

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 2025

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 2025, 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 2025 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 2025

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 2025, 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 2025.

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, 3 aprile 2026

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	2025	Di cui Parti Correlate	2024	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi					
Ricavi aviation	5.1.1	82.525	782,4	76.797	1.069
Ricavi non aviation	5.1.2	44.933	44	40.814	372
Oneri sviluppo network	5.1.3	(17.442)		(14.243)	
Ricavi operativi		110.016	827	103.368	1.440
Altri ricavi	5.1.4	3.598	1.526	3.606	919
Ricavi per servizi di costruzione	5.1.5	26.544		15.219	
TOTALE RICAVI (A)	5.1	140.158	2.353	122.193	2.359
ALTRI PROVENTI (B)	5.2	524		596	
COSTI	5.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	5.3.1	1.226		1.091	
Costi del personale	5.3.2	24.944		22.932	
Costi per servizi	5.3.3	63.639	23.995	48.357	15.783
Oneri diversi di gestione	5.3.4	1.948	242	1.690	90
Canoni aeroportuali	5.3.5	8.544		7.672	
TOTALE COSTI (C)		100.300	24.237	81.743	15.873
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		40.382		41.046	
Ammortamenti e svalutazioni	5.4	9.823		9.258	
Accantonamento fondo rischi e ripristini	5.5	3.379		5.556	
Svalutazioni (Riprese di valore) nette di crediti commerciali ed altri crediti	5.6	(68)		408	
RISULTATO OPERATIVO		27.248		25.824	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	5.7	5		1.589	
Oneri finanziari	5.8	(8.007)		(6.983)	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIO		(8.003)		(5.394)	
Utile (perdita) da partecipazioni	5.9	2.039	1.809	1.583	1.582
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA		(5.964)		(3.811)	
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE		21.284		22.013	
Imposte di esercizio	6,0	(6.507)	103	(6.493)	100
UTILE DI ESERCIZIO		14.777		15.520	

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO

Dati in migliaia di euro	Note	2025	2024
UTILE DI ESERCIZIO (A)		14.777	15.520
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	7.15	106	68
<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	7.15	1.056	(2.451)
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		<i>1.162</i>	<i>(2.383)</i>
UTILE COMPLESSIVO DI ESERCIZIO (A) + (B)		15.939	13.136

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA D'ESERCIZIO (importi in Euro/000)

ATTIVO	Note	31.12.2025	31.12.2024
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	215.250	195.392
<i>di cui verso parti correlate</i>		30	164
Immobili, impianti e macchinari	7.2	24.166	23.630
Diritti d'uso	7.3	3.249	3.409
Partecipazioni in altre imprese	7.4	140	140
Partecipazioni in imprese Controllate	7.5	7.666	7.666
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7.6	341	480
Altre attività finanziarie	7.7	5.948	6.296
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.8	10	17
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	48
Attività fiscali differite	7.9	4.211	5.248
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		260.979	242.278
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	7.10	23.515	23.521
<i>di cui verso parti correlate</i>		5.187	5.404
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	0	67
Altri crediti tributari	7.12	519	226
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	21.812	23.925
<i>di cui verso parti correlate</i>		702	702
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.14	26.088	18.860
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		71.934	66.599
TOTALE ATTIVO		332.913	308.877
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2025	31.12.2024
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		73.833	65.313
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Riserva di fair value		(1.396)	(2.451)
Altre riserve ed Utili (perdite) portati a nuovo		699	593
Utile (perdita) di esercizio		14.777	15.520
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.15	115.394	106.455
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.16	1.389	1.199
Fondi di ripristino e sostituzione	7.17	22.628	21.120
Benefici ai dipendenti	7.18	1.582	1.816
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.19	97.461	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.20	2.822	3.033
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	7.21	1.041	2.586
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.22	1.033	1.133

TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		127.956	118.177
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.20	659	600
Passività finanziarie per strumenti derivati entro un anno	7.21	795	640
Passività fiscali per imposte correnti	7.23	3.531	876
<i>di cui verso parti correlate</i>		3.526	876
Altri debiti tributari	7.24	9.708	9.567
Debiti Commerciali	7.25	57.851	52.786
<i>di cui verso parti correlate</i>		30.833	29.584
Debiti verso Istituti previdenziali	7.26	1.679	1.415
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.27	10.324	9.875
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.16	506	2.551
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.17	4.509	5.934
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		89.563	84.245
TOTALE PASSIVITA'		217.519	202.422
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		332.913	308.877

RENDICONTO FINANZIARIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2025

<i>migliaia di euro</i>	Note	2025	2024
ATTIVITA' OPERATIVA			
Risultato netto di esercizio	7.15	14.777	15.520
<i>Rettifiche per:</i>			
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.4	9.536	9.258
- Svalutazioni di asset	5.4	287	0
- Utile / perdita da partecipazioni	5.9	(2.039)	(1.583)
- Variazione fondo rischi e oneri	7.16	(1.855)	(1.419)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	7.18	(153)	(57)
- Variazione netta del fondo di ripristino	7.17	(757)	1.647
- Altre variazioni non monetarie	7.1, 5.1.3	(764)	(264)
- Oneri finanziari diritti d'uso	5.8	128	124
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	5.7, 5.8	7.875	5.270
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	6.0	671	3.088
- Imposte correnti	6.0	5.836	3.405
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	7.10	17	2.858
- (Incremento)/decremento in altri crediti	7.6, 7.12, 7.13	1.050	(13.578)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	7.26	3.280	8.360
- Incremento/(decremento) in altri debiti	7.11, 7.23, 7.25, 7.27, 7.28	803	7
Flusso di cassa delle attività operative		38.693	32.638
- Oneri finanziari pagati	5.8	(6.362)	(6.433)
- Imposte sul reddito pagate	6.0	(3.181)	(4.033)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative		29.150	22.171
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO			
- Investimenti in attività materiali	7.2	(3.554)	(1.529)
- Disinvestimenti in attività materiali	7.2	58	0
- Investimenti in attività immateriali	7.1	(22.824)	(11.033)
- Disinvestimenti in attività immateriali	7.1	10	0
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	7.4, 7.5, 7.6	(100)	(419)

- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	7.4, 7.5, 7.6	-	3.200
- Dividendi incassati	7.16	2.039	1.583
- Dismissione netta di società controllate	7.4, 7.5	250	0
- Altri movimenti	716,0	0	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento		(24.121)	(4.347)
ATTIVITA' FINANZIARIE			
- Dividendi corrisposti	7.16	(7.000)	(7.000)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	7.20	10.000	127.671
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	7.20	0	(141.724)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	7.21	(801)	(748)
- Altri movimenti	7.20	0	301
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento		2.199	(21.500)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti		7.228	(3.677)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	7.15	18.860	22.537
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo		26.088	18.860

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE DI CAPITALE	RISERVA RETTIFICHE IAS	Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge	ALTRE RISERVE ED UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO DI ESERCIZIO/PERIODO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
NOTE	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15
PN al 31 dicembre 2023	30.710	18.941	5.472	12.846	24.585	(3.229)	-	10.851	144	100.319
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	144	15.376	15.520
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(2.451)	68	-	(2.383)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(2.451)	212	15.376	13.136
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	-	(10.470)	-	0
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)	593	15.520	106.455
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	-	14.777	14.777
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	1.056	106	-	1.162
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	1.056	106	14.777	15.939
DESTINAZIONE UTILE	-	-	147	8.373	-	-	-	-	(8.520)	0
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	(7.000)	(7.000)
ALTRI MOVIMENTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	147	8.373	-	-	-	-	(15.520)	(7.000)
PN al 31 dicembre 2025	30.710	18.941	6.142	24.164	24.585	(3.229)	(1.396)	699	14.777	115.394

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2025

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 2025 di TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il Bilancio d'esercizio 2025 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 "OCI"), che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Il Conto Economico Complessivo è presentato con un dettaglio degli Altri utili e perdite complessivi che distingue tra utili e perdite che saranno in futuro riclassificati a conto economico e utili e perdite che non saranno mai riclassificati a conto economico.

Rendiconto Finanziario

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

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

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

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

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025.

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 2025 rispetto a esercizi precedenti che ha consuntivato un utile di 14,8 milioni di euro e un flusso di cassa positivo pari a 7,2 milioni di euro generato sostanzialmente dalle attività operative per circa 29 milioni di euro parzialmente assorbito dalle attività di investimento.

La situazione patrimoniale evidenzia passività correnti (89,6 milioni di euro) che eccedono le attività correnti (71,9 milioni di euro), passività finanziarie correnti pari a 1,4 milioni di euro e passività finanziarie non correnti pari a 101,3 milioni di euro. Si evidenziano anche disponibilità liquide per 26,1 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 nel 2024 ha completato l'iter negoziale 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 all'attività di manutenzione dell'infrastruttura;
- interventi di sostituzione, manutenzione programmata e ripristino ad una data futura dell'infrastruttura.

I primi si riferiscono alle 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 nei quali 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 della situazione patrimoniale-finanziaria, 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, fra cui le principali sono la stima della natura e della frequenza degli interventi da effettuare e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, da attualizzare per stimarne il valore in funzione dei tempi di intervento.

La società stima la natura e la frequenza degli interventi da effettuare, così come la quantificazione dei relativi oneri, sulla base di analisi storiche, di prezzi aggiornati, della natura e dimensione dei cespiti da mantenere, 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. 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.

Tali stime vengono aggiornate alla data di chiusura di ciascun esercizio per riflettere eventuali variazioni delle assunzioni alla base delle stesse, quali, ad esempio, aggiornamenti del piano di interventi o modifiche dei prezzi di riferimento.

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* dei contenziosi e 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 2025

Impossibilità di cambio (Modifiche allo IAS 21): Ad agosto 2023 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability”. Il documento chiarisce quando una valuta è convertibile in un'altra valuta e richiede ad un'entità di identificare una metodologia da applicare in maniera coerente al fine di verificare se una valuta può essere convertita in un'altra e, quando ciò non è possibile, come determinare il tasso di cambio da utilizzare e l'informativa da fornire in nota integrativa. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio d'esercizio della società.

Principi contabili pubblicati ma non ancora adottati

Sono di seguito illustrati i principi che, alla data di redazione del Bilancio d'esercizio, risultavano già emanati ma non ancora in vigore, e che non sono stati adottati anticipatamente dalla società.

IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements

L'IFRS 18 sostituirà lo IAS 1 Presentazione del bilancio e si applicherà a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2027. Il nuovo principio contabile introduce le seguenti novità:

- Le entità dovranno classificare tutte le voci di proventi e oneri nelle seguenti cinque categorie del prospetto dell'utile/(perdita) dell'esercizio: attività operativa, attività di investimento, attività di finanziamento, attività operative cessate e imposte sul reddito. Inoltre, le entità dovranno presentare il risultato operativo, così come definito dall'IFRS 18, come nuovo subtotale. L'utile/(perdita) dell'esercizio delle entità non subirà modifiche;
- Gli indicatori di performance definiti dalla direzione aziendale (MPM) dovranno essere indicati in un'unica nota del bilancio;

- Il principio fornisce indicazioni specifiche sulle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nel bilancio.

Inoltre, tutte le entità dovranno utilizzare il subtotalo del risultato operativo come punto di partenza del rendiconto finanziario quando viene presentato secondo il metodo indiretto. Il Gruppo sta ancora valutando l'effetto dell'applicazione del nuovo principio contabile, in particolare sulla struttura del prospetto dell'utile/(perdita) dell'esercizio e del rendiconto finanziario della società, nonché sulle ulteriori informazioni richieste con riferimento agli MPM. Inoltre, la società sta valutando l'effetto delle modalità di aggregazione e disaggregazione delle informazioni nel bilancio, anche per quanto riguarda le voci attualmente indicate come "altro".

Altri principi

Titolo documento	Entrata in vigore
Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari (Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7)	1° gennaio 2026
Ciclo annuale di miglioramenti ai principi contabili IFRS – Volume 11 (Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 1, 7, 9, 10)	1° gennaio 2026
Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura (Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7)	1° gennaio 2026
Conversione in una moneta di presentazione di un'economia iperinflazionata (Modifiche allo IAS 21)	1° gennaio 2027
IFRS 19 Entità controllate senza 'public accountability': informazioni integrative e successive modifiche all'IFRS 19	1° gennaio 2027

La società sta valutando se i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni avranno un impatto sul bilancio d'esercizio.

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

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).

La concessione quarantennale del sedime aeroportuale di Firenze ha durata fino alla fine di febbraio 2045 mentre la concessione dell'aeroporto civile di Pisa San Giusto (aeroporto militare aperto al traffico civile) ha durata fino a tutto dicembre 2048.

L'affidamento della gestione totale dell'aeroporto comporta il trasferimento in uso alla concessionaria delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale. La convenzione stipulata con Enac disciplina i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali dell'aeroporto.

Fra i principali obblighi della concessionaria rientrano:

- La gestione dell'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati e destinati direttamente o indirettamente alle attività aeronautiche;
- organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità e di tutela dell'ambiente;
- realizzare il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere infrastrutture e impianti dell'aeroporto;
- assicurare l'efficienza degli impianti e degli apparati aeroportuali,
- realizzare il piano di investimenti indicati nel Piano di Sviluppo Aeroportuale condiviso con Enac;
- garantire idonei standard di servizio offerti all'utenza in relazione a quanto previsto dalla carta dei servizi approvata da Enac;
- corrispondere un canone annuo di concessione a Enac e determinato sulla base di una parte fissa e di una parte variabile secondo il flusso dei passeggeri transitati dallo scalo,
- garantire la piena operatività dell'aeroporto durante l'orario di apertura stabilito dall'Enac (365 giorni l'anno).

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 14,7%, sono passati da 122,2 milioni di euro del 2024 a 140,2 milioni di euro del 2025. Tale variazione è determinata dall'incremento di 6,6 milioni di euro dei ricavi operativi per effetto di un maggior traffico gestito sui due scali toscani e di 11,3 dei ricavi per servizi di costruzione per effetto dei maggiori investimenti infrastrutturali registrati nel 2025.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	82.525	76.797	5.728	7,5%
Ricavi non aviation	44.933	40.814	4.119	10,1%
Oneri Sviluppo network	(17.442)	(14.243)	-3.199	22,5%
Totale ricavi operativi	110.016	103.368	6.648	6,4%
Altri ricavi	3.598	3.606	-8	-0,2%
Ricavi per servizi di costruzione	26.544	15.219	11.325	74,4%
TOTALE RICAVI (A)	140.158	122.193	17.966	14,7%
ALTRI PROVENTI (B)	524	596	-71	-12,0%

5.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" del 2025 ammontano a 82,5 milioni di euro, in aumento del 7,5% rispetto al 2024, quando erano pari a 76,8 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" al 2025 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2024:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	39.231	36.157	3.074	8,5%
Diritti approdo/partenza	20.970	19.339	1.631	8,4%
Diritti sosta	1.172	1.107	66	5,9%
Diritti assistenza PRM	5.175	5.316	(141)	-2,6%
Diritti cargo	262	290	(28)	-9,5%
Corrispettivi sicurezza passeggero	9.962	9.200	762	8,3%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	4.053	3.738	316	8,4%
Handling	148	156	(9)	-5,6%
Infrastrutture centralizzate	1.551	1.495	57	3,8%

TOTALE RICAVI AVIATION	82.525	76.797	5.728	7,5%
-------------------------------	---------------	---------------	--------------	-------------

I ricavi “Aviation” del 2025 ammontano a 82,5 milioni di euro, in aumento del +7,5% rispetto al 2024, quando erano pari a 76,8 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +7,4% conseguenza diretta del maggior traffico gestito nel 2025 rispetto al 2024 (+8,2% in termini di unità di traffico).

5.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2025 i ricavi “Non Aviation” sono pari a 44,9 milioni di euro, in aumento del 10,1% rispetto al 2024 quando erano pari a 40,8 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	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	7.218	6.592	626	9,5%
Food	6.726	6.194	532	8,6%
Retail	7.078	6.529	549	8,4%
Pubblicità	2.275	2.114	161	7,6%
Real Estate	2.043	2.033	11	0,5%
Autonoleggi	10.071	8.989	1.082	12,0%
Altre subconcessioni	3.202	3.226	(24)	-0,7%
Sale Vip	5.929	4.709	1.220	25,9%
Agenzia cargo	390	429	(39)	-9,0%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	44.933	40.814	4.119	10,1%

Le attività non aviation nel 2025 hanno risentito positivamente del maggior traffico gestito, fra cui Parcheggi (+626 migliaia di euro, +9,5%), Food (+532 migliaia di euro, +8,6%), Sale Vip (+1.220 migliaia di euro, +25,9%), Autonoleggi (+1.082 migliaia di euro, +12%) e Retail (+549 migliaia di euro, +8,4%).

5.1.3 Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2025 ammontano a 17,4 milioni di euro, in incremento rispetto al 2024 di 3,2 milioni di euro (+22,5%), principalmente per effetto del maggior traffico passeggeri registrato nei due scali, oltre che dell’aggiornamento della stima del relativo fondo rischi.

5.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri ricavi e proventi” del 2025 ed in quelli del 2024:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ALTRI RICAVI				
Servizi di progettazione e fabbricazione	174	99	75	75,6%
Addebiti utenze ed altri	3.070	3.180	(111)	-3,5%
Services e consulenze	235	217	18	8,2%
Minori	119	109	10	9,5%
TOTALE ALTRI RICAVI	3.598	3.606	(8)	-0,2%

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 2025 degli "Altri ricavi" è pari a 3.598 migliaia di euro, in sostanziale conferma rispetto al 2024 quando erano pari a 3.606 migliaia di euro.

5.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2025 per servizi di costruzione ammontano a circa 26,5 milioni di euro, a fronte dei 15,2 milioni di euro del 2024 (+74,4%).

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	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 (*)	30.601	28.266	2.335	8,3%
Ricavi "over time"	109.557	93.927	15.630	16,6%
Ricavi "point in time"	-	-	-	n.s.
TOTALE RICAVI	140.158	122.193	17.966	14,7%

(*) 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.

I ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 fanno riferimento a leasing operativi principalmente per subconcessioni di spazi commerciali (food, retail, autonoleggi). I proventi relativi ai pagamenti variabili dovuti per il leasing che non dipendono da un indice o un tasso ammontano, per l'esercizio 2025, a 5,2 milioni di euro (4,5 milioni di euro nell'esercizio 2024).

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da leasing operativi / subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024
Entro l'anno	13.785	7.815
Compreso fra 1 e 2 anni	10.339	4.832
Compreso fra 2 e 3 anni	8.036	2.714
Compreso fra 3 e 4 anni	7.486	1.171
Compreso fra 4 e 5 anni	1.510	708
Oltre 5 anni	1.516	1.128
Totale	42.672	18.370

5.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli “altri proventi” del 2025 confrontati con quelli del 2024:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	30	-	30	n.s.
Indennizzi e Rimborsi	52	332	(280)	-84,5%
Proventi per valore di subentro	443	264	179	67,8%
TOTALE ALTRI PROVENTI	524	596	(71)	-12,0%

La voce si compone principalmente di somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2025 (52 migliaia di euro), oltre all’adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro della concessione aeroportuale (443 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 443 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 100,3 milioni di euro, si incrementano del +22,7% (+18,6 milioni di euro) rispetto ai 81,7 milioni di euro consuntivati nel 2024. Di seguito lo schema delle principali voci di costo per natura a confronto nei due esercizi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI				
Materiali di consumo	1.226	1.091	135	12,4%
Costi del personale	24.944	22.932	2.012	8,8%
Costi per servizi	63.639	48.357	15.281	31,6%
Oneri diversi di gestione	1.948	1.690	258	15,3%
Canoni aeroportuali	8.544	7.672	872	11,4%
TOTALE COSTI (C)	100.300	81.743	18.558	22,7%

5.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.226 migliaia di euro (1.091 migliaia di euro nel 2024).

In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	21	9	12	137,8%
Carburanti, lubrificanti	743	742	1	0,2%
Materiali per parcheggi auto	32	15	17	115,3%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	147	130	18	13,6%
Vestiaro	111	87	24	27,8%
Mat. per servizi operativi	171	108	63	57,9%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.226	1.091	135	12,4%

L'incremento dei costi per materiali di consumo è direttamente collegato all'incremento operativo dei due scali toscani per effetto del maggior traffico gestito.

5.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" di TA nel 2025 è pari a 24,9 milioni di euro, in incremento di 2.012 migliaia di euro rispetto al dato del 2024 (+8,8%). L'aumento del costo del personale è riconducibile a più fattori, fra cui l'incremento del personale (+5,4 FTE pari al +1,6%) legato alla crescita del traffico gestito nel periodo in esame (+8,4% di passeggeri), ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore, ed all'incremento delle componenti variabili della retribuzione. Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	24.816	22.721	2.095	9,2%
di cui:		0		
Stipendi	17.184	15.682	1.502	9,6%
Salari	1.166	1.063	104	9,7%
Oneri sociali	4.949	4.539	410	9,0%
TFR	1.516	1.437	80	5,6%
altri costi lavoro	128	211	(83)	-39,4%
di cui:				
Contributi cral	3	3	(0)	-4,6%
Benefits al personale	121	208	(87)	-41,7%
Somministrato e varie	4	0	4	
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	24.944	22.932	2.012	8,8%

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) per inquadramento contrattuale relativo al 2025 e le variazioni rispetto al 2024.

tabella FTE	2025	2024	Var.	Var.%
Dirigenti	17,0	16,2	0,8	5,2%
Quadri / Impiegati	296,7	292,2	4,5	1,5%
Operai	26,8	26,7	0,2	1,5%
Totale	340,5	335,1	5,4	1,6%

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 2025 e 2024 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
Servizi commerciali	91	67	24	35,2%
Spese istituzionali	1.666	1.548	118	7,6%
Altri servizi	5.483	4.305	1.178	27,4%
Servizi per il personale	1.490	2.036	(546)	-26,8%
Servizi di manutenzione	7.945	6.290	1.654	26,3%
Utenze	5.503	5.123	380	7,4%
Servizi operativi	15.099	13.990	1.109	7,9%
Costi per servizi di costruzione	26.363	14.999	11.364	75,8%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	63.639	48.357	15.281	31,6%

I “servizi commerciali” per 91 migliaia di euro (67 migliaia di euro nel 2024) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	91	67	24	35,2%
di cui:				
Provvigioni pubblicità	21	20	1	2,2%
Gestione impianti pubblicità	37	22	15	71,9%
Promozioni retail	33	25	8	30,2%

Le “spese istituzionali” sono state pari a circa 1,7 milioni di euro (1,5 milione di euro nel 2024) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.666	1.548	118	7,6%
di cui:				
Emolumenti amm.ri	1.038	890	148	16,7%
Emolumenti sindaci	265	279	(14)	-5,1%
Viaggi trasferte amm.ri	239	206	34	16,4%
Legali, notarili, assembleari	27	94	(67)	-71,5%
Partecipazione congressi	97	80	17	21,4%

Gli “altri servizi” per 5,5 milioni di euro (4,3 milioni di euro nel 2024) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	5.483	4.305	1.178	27,4%
di cui:				
Prestazioni professionali	3.644	3.165	479	15,1%

Assicurazioni industriali	523	419	103	24,6%
Comunicazione	1.289	704	585	83,1%
Altri minori	26	16	10	61,4%

In particolare le prestazioni professionali si sono incrementate per spese legali per la difesa in appello della causa NIT (circa 300 migliaia di euro), di consulenze relative all'ottimizzazione dei flussi operativi nei due scali (140 migliaia di euro) e sullo sviluppo delle strategie di sostenibilità ed emissioni scope 3 (120 migliaia di euro).

Inoltre nella variazione di costo delle assicurazioni industriali ha inciso la nuova copertura Cyber della Capogruppo (circa 100 migliaia di euro) e nella comunicazione l'evento "10 anni di Toscana Aeroporti" (570 migliaia di euro).

Gli "altri servizi per il personale" per 1.490 migliaia di euro (2.036 migliaia di euro nel 2024) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	1.490	2.036	(546)	-26,8%
di cui:				
Mensa	612	529	83	15,7%
Assicurazioni	203	176	27	15,2%
Medicina prev. e visite med.	37	32	5	14,0%
Formazione	164	212	(48)	-22,6%
Selezione personale	29	30	(1)	-4,7%
Servizio paghe	65	65	(0)	0,0%
Altri servizi al personale	236	809	(573)	-70,9%
Trasferte	144	182	(37)	-20,6%

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 avevano 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 7,9 milioni di euro (6,3 milioni di euro nel 2024) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	7.945	6.290	1.654	26,3%
di cui:				
Man. Attrezz./Automezzi.	763	701	62	8,8%
Manutenzione impianto bhs	1.052	902	150	16,6%
Manutenzione infrastrutture	3.522	2.474	1.048	42,4%
Manutenzione IT	2.607	2.212	394	17,8%

In particolare nella variazione di costo della manutenzione delle infrastrutture ha inciso il nuovo contratto di manutenzione degli AVL (Aiuti Visivi Luminosi) della pista di Firenze (circa 630 migliaia di euro), nelle manutenzioni dell'impianto BHS e IT hanno inciso i rinnovi contrattuali.

I “servizi per utenze” per 5,5 milioni di euro (5,1 milioni di euro nel 2024) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	5.503	5.123	380	7,4%
di cui:				
Energia elettrica	2.605	2.679	(74)	-2,7%
Acqua	594	565	28	5,0%
Telefoni	297	221	76	34,4%
Cellulari	157	158	(2)	-1,0%
Gas	1.756	1.423	334	23,4%
Minori	94	77	17	22,7%

I “servizi operativi” per 15,1 milioni di euro (14 milioni di euro nel 2024) 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	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	15.099	13.990	1.109	7,9%
di cui:				
Facchinaggio	1.274	1.211	63	5,2%
Pulizie aeromobili e mezzi	0	6	(6)	-100,0%
Servizio Agenzia/Magazzinaggio	315	338	(24)	-7,0%
Pulizie locali	1.603	1.425	178	12,5%
Assistenza PRM	2.349	2.109	240	11,4%
Servizio vigilanza	4.552	4.039	513	12,7%
Centro Servizi	348	320	28	8,8%
Collegamento Arco (accettazione pax)	17	19	(2)	-8,3%
Noleggio macchine e attrezzature.	395	451	(56)	-12,5%
Gestione parcheggi	357	356	0	0,1%
Giardinaggio	141	117	24	20,6%
Sala vip	1.443	1.220	223	18,3%
Servizio pronto soccorso	523	513	10	1,9%
Shuttle bus	753	754	(1)	-0,2%
Altri servizi operativi	303	381	(78)	-20,5%
Servizi gestione emergenze	584	581	3	0,5%
Raccolta carrelli	142	148	(6)	-3,9%

Nell'incremento dei servizi operativi del 2025 si segnala il costo del servizio vigilanza (+513 migliaia di euro), Pulizie (+178 migliaia di euro), Sala Vip (+223 migliaia di euro) e assistenza PRM (+240 migliaia di euro) per effetto dell'aumentata operatività dei due scali nell'esercizio in esame.

I “Costi per servizi di costruzione” per 26,4 milioni di euro (15 milioni di euro nel 2024) sono relativi agli investimenti infrastrutturali nei due scali per i beni in concessione.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
COSTI PER SERVIZI				
Costi per servizi di costruzione	26.363	14.999	11.364	75,8%
Costi per servizi di costruzione su beni in concessione	26.189	14.900	11.289	75,8%
Altri costi per servizi di costruzione	174	99	75	75,6%

L’incremento dei costi per servizi di costruzione è dovuto ai maggiori investimenti infrastrutturali nei due aeroporti toscani rispetto al precedente esercizio.

5.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli “oneri diversi di gestione” per circa 1,9 milioni di euro (circa 1,7 milioni nel 2024) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	FY 2025	FY 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. % 2025/2024
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	7	12	(4)	-37,6%
Ass.ni enti e istituti vari	675	548	127	23,1%
Imposte e tasse	889	714	176	24,6%
Rappresentanza	119	165	(46)	-28,0%
Vari amministrativi	239	243	(3)	-1,4%
Altri minori	18	8	(33)	-403,1%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.948	1.690	215	12,7%

5.3.5 Canoni aeroportuali

I “canoni aeroportuali” per 8,5 milioni di euro (7,7 milioni di euro nel 2024) comprendono i canoni per concessione e sicurezza ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	2025	2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	7.306	6.625	681	10,3%
Canone VVF	1.238	1.048	190	18,2%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	8.544	7.672	872	11,4%

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2025 rispetto al 2024 (+8,4% in termini di passeggeri).

5.4 Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni

La voce del 2025 ammonta a circa 9,8 milioni di euro (9,3 milioni di euro nel 2024) ed include ammortamenti attività immateriali per 7 milioni di euro (6,6 milioni di euro nel 2024), ammortamenti attività materiali per 1,9 milioni di euro (2 milioni di euro nel 2024) e ammortamento diritti d’uso per 682 migliaia di euro (645 migliaia di euro nel 2024). Nel 2025, il totale della voce contiene anche 287 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 3,4 milioni di euro (5,6 milioni di euro nel 2024), include l'accantonamento al fondo di ripristino per 3,9 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, parzialmente compensato dal rilascio del fondo rischi per 497 migliaia di euro, principalmente conseguente (per 450 migliaia di euro) all'avvenuto rinnovo del CCNL di categoria.

5.6 Svalutazioni (Riprese di valore) nette di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce registra un rilascio di 68 migliaia di euro (+408 migliaia di euro nel 2024) e costituisce la scrittura di allineamento del fondo svalutazione crediti alle effettive necessità per effetto del miglioramento delle posizioni creditizie di importanti clienti.

5.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 5 migliaia di euro (1.589 migliaia di euro nel 2024) euro. La variazione negativa sull'esercizio precedente è principalmente dovuta ai positivi effetti del 2024 dei 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).

5.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 8.007 migliaia di euro (6.983 migliaia nel 2024) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 6.774 migliaia (5.483 migliaia nel 2024), degli oneri finanziari su passività a benefici definiti a dipendenti per 59 migliaia di euro (59 migliaia di euro nel 2024), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 840 migliaia di euro (934 migliaia di euro nel 2024) e dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso per 128 migliaia di euro (124 migliaia di euro nel 2024).

5.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta ad un utile di 2.039 migliaia di euro (1.583 migliaia di euro nel 2024) e si riferisce ai dividendi percepiti dalla controllata Parcheggio Peretola per 1.809 migliaia di euro e Jet Fuel per 230 migliaia di euro.

6.0 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo evidenziato dalla voce nel 2025 per complessivi 6.555 migliaia di euro (6.493 migliaia di euro nel 2024) include:

- imposte correnti per 5.939 migliaia di euro (3.505 migliaia di euro nel 2024) derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2025;
- imposte differite attive per 671 migliaia di euro (3.088 migliaia di euro nel 2024);
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.A. per 103 migliaia di euro (100 migliaia di euro nel 2024).

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

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.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2024. 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 2025 ed il confronto con l'esercizio precedente.

	dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI		260.979	242.278	18.701

7.1 Attività immateriali

Viene esposta di seguito la composizione delle attività Immateriali al 31 dicembre 2025 ed il confronto con l'esercizio precedente.

	dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Diritti di concessione		142.441	147.092	(4.651)
Diritti di brevetto e opere ingegno		704	365	339
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)		72.013	47.813	24.199
Altre immobilizzazioni		93	122	(29)
Attività immateriali		215.250	195.392	19.859

Complessivamente nel 2025 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 27 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	2025
Diritti di concessione	1.067
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	25.391
Immobilizzazioni in corso (Software)	28
Software	510
Totale	26.996

Nel corso del 2025 sono state effettuate svalutazioni di immobilizzazioni per 165 migliaia di euro.

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 443 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. Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2025 è pari a 142 milioni di euro (147,1 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e registra una riduzione di 4.651 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto degli ammortamenti del periodo (-6,6 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+2 milioni di euro) effettuati nell'esercizio. L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 214 milioni di euro.

b. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2024 è pari a 704 migliaia di euro (365 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e registra un incremento di 339 migliaia di euro per gli investimenti effettuati apri a 510 migliaia di euro, riclassifiche per 129 migliaia di euro ed ammortamenti per 300 migliaia di euro.

c. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2025, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 72 milioni di euro (47,8 milioni di euro al 31 dicembre 2024); tale importo registra un incremento di 24,1 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 25,4 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione e Brevetti per 1.045 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 28 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 15 milioni di investimenti per la progettazione degli interventi di adeguamento e sviluppo del Terminal di Firenze.

Nell'ambito di detto procedimento il Proponente ENAC ha già espletato la fase di Scoping (avviata a maggio 2024 e conclusa a gennaio 2025) e ultimato la seconda (e ultima) fase di Valutazione Integrata (avvio avvenuto nel maggio 2025 e conclusione del procedimento integrato di compatibilità ambientale VIA-VAS avvenuta con emissione di Decreto MASE, di intesa col MIT, n. 678 del 12.11.2025), pervenendo così alla conclusione dell'iter VIA-VAS di competenza Statale.

Tutte le modifiche tecniche apportate al Masterplan nel corso del lungo percorso di verifica ambientale, dapprima a seguito della conclusione dello Scoping, e successivamente nel corso della fase di Valutazione Integrata in recepimento delle richieste di modifica/integrazione espresse dalla Commissione Nazionale Tecnica VIA/VAS e dalle altre Amministrazioni interessate, nonché resesi necessarie ai fini di garantire l'esito delle analisi istruttorie di competenza, 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, in modo tale da limitare il consumo e l'impermeabilizzazione di nuovo suolo.

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 agli atti del procedimento VIA-VAS, così come approvati in linea tecnica da ENAC a novembre 2024 e così come successivamente integrati fino alla data del presente documento e disponibili per la consultazione nell'apposita pagina web del Ministero dell'Ambiente, sono comprese le spese tecniche relative al Master Plan consuntivate nei Bilanci TA fino a inizio 2025. Le ulteriori spese sostenute nella restante parte dell'anno 2025 e da sostenersi ad inizio 2026 saranno puntualmente incluse ed aggiornate nell'analoga documentazione che sarà sottoposta a verifica/validazione ENAC ai fini dell'avvio del successivo procedimento autorizzativo di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del DPR n.383/1994 e smi. 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 data 12 novembre 2025, come anticipato, è stato pubblicato il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA-VAS) con esito positivo relativo al Masterplan dell'aeroporto di Firenze. Il provvedimento, che accoglie le valutazioni della Commissione Via e della Regione Toscana sull'efficacia delle misure di contenimento degli impatti ambientali proposte dalla Società, costituisce l'atto propedeutico all'avvio del successivo iter procedurale, che include, fra gli altri, l'interlocuzione con la Commissione Europea per la Valutazione di Incidenza e Direttiva Habitat, la dichiarazione di interesse pubblico da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e successivamente la Conferenza dei Servizi. Il citato atto conclusivo del procedimento integrato VIA-VAS, emesso dal Ministero dell'Ambiente di intesa col Ministero della Cultura, risulta oggetto di successiva impugnazione innanzi al TAR Toscana da parte delle parti ricorrenti intervenute.

In considerazione dell'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

Ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto un impairment sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

L'impairment test è stato effettuato al 30 settembre 2025, ed è stata poi svolta un'analisi di indicatori di perdite durevoli di valore al 31 dicembre 2025, dalla quale non sono emersi indicatori in tal senso.

Le suddette 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.

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, TA 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 7,84% (pari al 8,21% nel 2024).

Nella stima dei flussi di cassa prospettici, Toscana Aeroporti ha considerato costi operativi e investimenti finalizzati a perseguire gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo degli scali aeroportuali gestiti, anche in recepimento degli indirizzi di cui all'Agenda 2030 dell'Organizzazione Mondiale delle Nazioni Unite (Sustainable Development Goals), al piano Europeo NextGenerationEU, con particolare riferimento ai principi della transizione ecologica, dell'innovazione digitale, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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. Nel 2025, in coerenza con l'attuazione del percorso definito nel Carbon Management Plan, è stato raggiunto il livello 3 della certificazione per entrambi gli scali.

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

La società 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.

In particolare, è stato analizzato uno scenario che prevede il mantenimento dei ricavi non-aviation per passeggero al livello del 2026 per l'intera durata del piano per entrambi gli scali, uno scenario che ipotizza il mantenimento dei volumi di traffico stimato per il 2026 lungo tutto l'orizzonte previsionale e, infine, uno scenario che combina entrambe le ipotesi.

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.

Per la riduzione dei ricavi non aviation, l'headroom viene azzerato rispettivamente con una riduzione del 64% per la CGU Firenze (valore medio di 6 euro/deppax) e del 41% per la CGU Pisa (valore medio di 7 euro/deppax).

Per la riduzione dei volumi di passeggeri, l'headroom viene azzerato rispettivamente con una riduzione del 63% per la CGU Firenze (valore medio di 1,5 milioni di pax/anno) e del 70% per la CGU Pisa (valore medio di 2,5 milioni di pax/anno).

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.

7.2 Immobili, impianti e macchinari

Viene esposta di seguito la composizione al 31 dicembre 2025 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.250	16.416	-166
Altri beni	1.293	1.037	256
Attrez.re ind.li e comm.li	70	78	-8
Impianti e macchinari	6.368	5.646	722
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	185	453	-268
Immobili, impianti e macchinari	24.166	23.630	536

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2025 sono stati effettuati investimenti per 2.357 migliaia di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	2025
Terreni e fabbricati	80
Impianti e macchinari	1.819
Autoveicoli	66
Mobili e arredi	253
Hardware	205

Immobilizzazioni in corso	185
Totale	2.607

Nel corso del 2025 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 519 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 2025 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,2 milioni di euro.

Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su terreni, fabbricati e migliorie per 2,4 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 836 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024
Valori al primo gennaio	3.409	3.559
Acquisizioni	526	494
Dismissioni	(4)	0
Ammortamenti	(682)	(645)
Diritti d'uso alla fine del periodo	3.249	3.409

7.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 140 migliaia di euro (140 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana¹ 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 Siena² (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (1,92% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.A. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.A. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2025 non sono stati rilevati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle partecipazioni in altre imprese.

7.5 Partecipazioni in imprese controllate

Al 31 dicembre 2025, 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 2024), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	Quota % di possesso	Patrimonio netto al 31.12.2025	Risultato dell'esercizio 2025
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	4.278	4.278	51,00	3.421	(1.334)
Parcheggi Peretola S.r.l.	3.251	3.251	100,00	4.106	1.852
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	80	80	100,00	2.325	1.594

¹ Società in stato di liquidazione.

² Società in stato di liquidazione

Jet Fuel Co. S.r.l.	57	57	51,00	1.769	772
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 2.533 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.

7.6 Partecipazioni in imprese collegate

Al 31 dicembre 2025, il valore delle partecipazioni della Capogruppo TA in società collegate ed a controllo congiunto (joint venture) è pari a 341 migliaia di euro (480 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), come risulta di seguito:

- Alatoscana S.p.A. per 330 migliaia di euro (330 migliaia di euro al 31 dicembre 2024);
- Flai Srl¹ per 11 migliaia di euro.

Alatoscana S.p.A. e Flai S.r.l. sono classificate come società collegate.

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.

7.7 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	183	178	5
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	17	584	-566
Ratei e risconti attivi oltre l'anno	1.280	1.495	-215
Strumenti finanziari	0	100	-100
Valore di subentro	4.467	3.939	528
Altre attività finanziarie	5.948	6.296	-348

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

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2025 è pari a 10 migliaia di euro (17 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

¹ Flai S.r.l. ha per oggetto, come attività prevalente, lo sviluppo, la progettazione, la produzione e la commercializzazione di prodotti, piattaforme, Web App, servizi innovativi ad alto valore tecnologico e soluzioni digitali basate su metodi avanzati di data analytics e intelligenza artificiale (AI) applicati alla pianificazione e alla gestione di sistemi complessi, con particolare riferimento ai trasporti e ai sistemi di mobilità, e con un focus specifico sul settore dell'aviazione civile

Ratei e risconti attivi oltre l'anno

Il valore al 31 dicembre è pari a 1.280 migliaia di euro (1.495 al 31 dicembre 2024). Il saldo si riferisce principalmente al risconto delle spese relative al finanziamento della Capogruppo, connesso ai costi iniziali del finanziamento relativi alla quota di linea di credito non ancora utilizzata dalla Capogruppo.

Strumenti finanziari

Pari a zero al 31 dicembre 2025. Al 31 dicembre 2024 si riferiva al *fair value* del diritto di opzione vantato dalla Capogruppo TA per la vendita della quota residua del 20% allora detenuta da TA nel capitale sociale di TAH così come prevista nel contratto di cessione.

Valore di subentro

Per un importo di circa 4,5 milioni di euro al 31 dicembre 2025 (3,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024), 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.

7.8 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2025 è pari a 10 (17 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

7.9 Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Al 31 dicembre 2025 la Società presenta attività fiscali differite pari a 4.211 migliaia di euro (5.248 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Tale importo è il netto di attività fiscali differite pari a 5.778 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 2025 deriva principalmente da:

- effetto fiscale derivante dalla variazione del fair value del derivato di copertura (-333 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa -704 migliaia di euro).

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibile dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 10 marzo 2026.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2025 ed il confronto con l'esercizio precedente.

	dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI		71.934	66.599	5.335

7.10 Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti della Società che al 31 dicembre 2025, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 23.515 migliaia di euro (23.521 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	18.327	18.134	193
Crediti verso imprese collegate	46	938	(892)
Crediti verso imprese controllate	5.141	4.449	692
Crediti commerciali correnti	23.515	23.521	(7)

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	23.543	23.481	62
Crediti verso società controllate	5.141	4.449	692
Crediti verso società collegate	46	938	(892)
Crediti commerciali	28.730	28.868	(138)
- Fondo svalutazione crediti	(5.206)	(5.329)	123
Crediti commerciali	23.524	23.539	(15)

dati in euro/000	
Fondo svalutazione crediti al 01.01	5.329
rilascio	(68)
utilizzo	(56)
Fondo svalutazione crediti 31.12.2025	5.206

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un rilascio di 68 migliaia di euro e decrementato per 56 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	28.721	17.499	3.456	957	123	1.178	5.509
Fondo svalutazione crediti	-5.206	0	0	-9	-1	-22	-5.174
Totale al 31.12.2025	23.515	17.499	3.456	948	122	1.155	335

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

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Alatoscana	46	40	6
TAH	0	898	(898)

Crediti verso società Collegate	46	938	(892)
--	-----------	------------	--------------

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Controllate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	4.892	4.154
Jet Fuel Co. S.r.l.	125	116
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	75	62
Parcchegi Peretola S.r.l.	49	117
Crediti in imprese Controllate	5.141	4.449

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 0 migliaia di euro (67 migliaia di euro al 31 dicembre 2024¹).

7.12 Altri crediti tributari

La voce è composta principalmente dai seguenti crediti per 519 migliaia di euro (226 migliaia al 31 dicembre 2024):

- credito IVA della controllante per 313 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 203 migliaia di euro;
- minori per 3 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti finanziari esigibili entro l'anno	702	701	1
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	5.240	5.326	(86)
Anticipi a fornitori	14.752	16.402	(1.650)
Ratei e Risconti attivi	621	745	(124)
Crediti per incassi generi di monopolio	103	85	18
Altri crediti minori	395	666	(271)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	21.812	23.925	(2.113)

La voce crediti finanziari esigibili entro l'anno si riferisce ad un finanziamento a favore della controllata TAC.

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.

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.

7.14 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

¹ 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.

Tale voce pari a 26.088 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (18.860 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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;

- flussi di cassa in uscita per investimenti per circa 24,1 milioni di euro;
- il flusso di cassa netto generato dalle attività operative per 29 milioni di euro;
- l'utilizzo di linee di credito previste dal contratto di finanziamento esistente di nuovi finanziamenti da parte di TA per 10 milioni di euro (c.d. "tiraggio").
- la distribuzione dividendi per 7 milioni di euro.

7.15 PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 8,9 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+14,8 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi di 7 milioni di euro e dalla variazione della riserva di *fair value* per 1,05 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2025 a fronte del contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

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

Capitale

Al 31 dicembre 2025 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 2024).

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 6.142 migliaia di euro (5.995 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 24.164 migliaia di euro (15.792 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). L'incremento di 8.373 migliaia di euro è principalmente conseguente alla destinazione a riserva dell'utile 2024, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 12 marzo 2025 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 29 aprile 2025 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 2.517 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 1,4 milioni di euro rilevata al 31 dicembre 2025 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 1.395.546. 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.

Altre riserve ed Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 699 migliaia di euro (593 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). La variazione deriva dall'allocation del risultato del 2024 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

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

SITUAZIONE AL 31.12.2025	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	139	(33)	106
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	1.389	(333)	1.056
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	1.529	(367)	1.162

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)

Utile (perdita) di esercizio

Accoglie il risultato di esercizio di TA al 31 dicembre 2025, pari ad un utile di 14.777 migliaia di euro (15.520 migliaia di euro nel 2024).

7.16 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.895 migliaia di euro (3.750 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	2025	2024
Fondi rischi e oneri 01.01	3.750	5.169
accantonamento	(478)	1.027
utilizzo	(1.377)	(2.573)
riclassifica debiti commerciali	0	127
Fondi rischi e oneri 31.12	1.895	3.750

Il fondo al 31 dicembre 2025 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) 580 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo “Altre informazioni”;
- 6) 506 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.

7.17 Fondi di ripristino e sostituzione

Il valore complessivo al 31 dicembre 2025 è pari a 27.138 migliaia di euro e si incrementa di 84 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto dell'accantonamento del 2025, 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	2025	2024
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01	27.054	24.472
acc.to (costi netto rilasci)	3.857	4.529
utilizzo (netto rilasci)	(4.614)	(2.881)
on. fin.	840	926
Fondi di ripristino e sostituzione 31.12	27.138	27.045

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (22.628 migliaia di euro) e fra le passività correnti (4.509 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 +588 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 -559 migliaia di euro.

7.18 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: 3,96%;
- 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 2024). 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 2024 di 88 migliaia di euro come sotto riportato:

¹ I tassi utilizzati per l'attualizzazione del Fondo di ripristino sono relativi alle ultime aste 2025 per la collocazione dei BTP a 15 e 30 anni.

	dati in euro/000
Benefici ai dipendenti 01.01.2025	1.816
on. Fin. las	59
utilizzo	(153)
(utili)/perdite attuariali	(139)
Benefici ai dipendenti 31.12.2025	1.582

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (106 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 139 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 33 migliaia di euro.

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

Toscana Aeroporti

	Tasso annuo di attualizzazione		Tasso annuo di inflazione		Tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
TA	1.526	1.640	1.599	1.565	1.587	1.577

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	TA
0 – 1	126.144
1 – 2	64.825
2 – 3	39.648
3 – 4	187.193
4 – 5	154.075
5 – 6	146.647
6 – 7	266.273
7 – 8	49.124
8 – 9	120.280
9 – 10	250.158

7.19 Passività finanziarie

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

	31/12/2024	accensione di finanziamen ti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	31/12/2025
dati in euro/000						
Passività non correnti	87.291	10.000	0	0	170	97.461
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	0	0	0	0	0	0
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	0	0	0	0	0	0
Totale passività finanziarie correnti	0	0	0	0	0	0
Totale passività finanziarie	87.291	10.000	0	0	170	97.461

(*) 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 97,5 milioni di euro, relativo alle passività finanziarie non correnti in essere al 31 dicembre 2025, 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 della Società al momento della stipula del contratto ed a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa.

Il contratto di finanziamento con rate semestrali di rimborso della quota capitale a partire da dicembre 2027, prevede la sua scadenza di rimborso finale con il 30 giugno 2030, e 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 2025, sono stati erogati circa 99,4 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; iv) 10 milioni di euro su Capex Facility Tranche A.

Il suddetto finanziamento deve rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 fino al termine della durata del contratto di finanziamento 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.

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 2025.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	-	5.799	5.799
Compreso fra 1 e 2 anni	3.648	5.553	9.201
Compreso fra 2 e 3 anni	4.761	5.076	9.837
Compreso fra 3 e 4 anni	5.854	4.870	10.725
Compreso fra 4 e 5 anni	85.132	2.172	87.303
Compreso fra 5 e 6 anni	-	-	-
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	99.395	23.471	122.865

Al 31 dicembre 2025 non ci sono Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre cinque anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2025.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VAR.
Fidi accordati	20.450	20.750	-
Fidi utilizzati	-	-	-
Utilizzato %	0%	0%	
Fidi residui	20.750	20.750	-

I fidi accordati al 31 dicembre 2025 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 2025 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 2025 (in euro/000)
(Loan7) TLF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	81.079
(Loan7) TLF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	50
(Loan7) CF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	9.829
(Loan7) CF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	6.504
a) totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine				97.461
(Loan7) Revolving	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	-
b) totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")				-
a) + b) totale debiti per passività finanziarie				97.461

Si ricorda inoltre che in data 4 luglio 2024 era stato finalizzato un contratto derivato 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 2025 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo (banca agente)	TA	99.395	98.109
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	-	-
Totale		99.395	98.109

L'**Indebitamento Finanziario Netto** (di seguito anche "**Posizione Finanziaria Netta**") al 31 dicembre 2025, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	26.088	18.860	7.228
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	26.088	18.860	7.228
E. Debito finanziario corrente	-	-	-
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.454	1.731	(276)

G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.454	1.731	(276)
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(24.634)	(17.129)	(7.505)
I. Debito finanziario non correnti	101.324	92.909	8.415
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	-
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	101.324	92.909	8.415
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	76.690	75.780	910

Al 31 dicembre 2025, 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) e le passività finanziarie per diritti d’uso (659 migliaia di euro).

A questi si aggiungono i Debiti finanziari non correnti per un importo di 101,3 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere.

7.20 Passività finanziarie per diritti d’uso

Al 31 dicembre 2025 le Passività finanziarie per diritti d’uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 3,5 milioni di euro, di cui 2,8 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 659 migliaia di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	2.822	3.033
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	659	600
Totale	3.481	3.633

Di seguito la movimentazione dell’anno.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024
Valori al primo gennaio	3.633	3.763
Acquisizioni	526	494
Dismissioni	(4)	0
Pagamento / altre riduzioni	(801)	(748)
Oneri finanziari	128	124
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	3.481	3.633

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 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 2025 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 4,826% per i contratti di durata pari a 13 mesi
- 4,913% per i contratti di durata pari a 24 mesi
- 5,033% per i contratti di durata pari a 36 mesi
- 5,136% per i contratti di durata pari a 48 mesi
- 5,229% per i contratti di durata pari a 60 mesi

7.21 Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno

La voce pari a 1.041 migliaia di euro (2.586 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) rappresenta il debito a lungo termine (fair value) calcolato sul contratto derivato sul finanziamento a lungo ricevuto.

7.22 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 1.033 migliaia di euro (1.133 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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.

7.23 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 3.531 migliaia di euro (876 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è relativa al debito IRAP, per 5 migliaia di euro e per il residuo, pari a 3.526 migliaia di euro, al debito IRES maturato nell'ambito dell'accordo di consolidato fiscale in essere con Corporacion America Italia S.p.A.

7.24 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 9.708 migliaia di euro (9.567 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	8.923	8.836	87
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	621	304	317
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	11	7	4
Erario c/Iva	0	270	(270)

Imposte locali	152	150	2
Altri debiti tributari	9.708	9.567	141

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.

7.25 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2025 ammontano a circa 57,9 milioni di euro (52,8 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e registrano un aumento di 5,1 milioni di euro anche per effetto degli importanti investimenti registrati nell'ultimo trimestre dell'anno.

7.26 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2025 pari a 1.679 migliaia di euro (1.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

7.27 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2025 sono pari a 10,3 milioni di euro (9,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	3.584	3.090	494
Canoni concessori	3.914	3.624	289
Ratei e risconti passivi	588	509	79
Servizio antincendio	646	597	49
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	472	470	2
Organi istituzionali c/competenze	436	411	25
Acconti da clienti	244	290	(47)
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	0	491	(491)
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	441	393	48
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.324	9.875	449

In particolare:

- il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- i risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

8. Gestione dei rischi finanziari

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

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 prepagamenti (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.

2. Rischio di liquidità

E' il rischio che la Società abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie regolate per cassa o tramite un'altra attività finanziaria. L'obiettivo di TA nella gestione della liquidità prevede che vi siano sempre, per quanto possibile, fondi sufficienti per adempiere alle proprie obbligazioni alla scadenza, sia in condizioni normali che di tensione finanziaria, senza dover sostenere oneri eccessivi o rischiare di danneggiare la propria reputazione.

La Società monitora regolarmente il livello dei flussi finanziari in entrata attesi dai crediti commerciali e dagli altri crediti, così come quelli in uscita relativi a debiti commerciali e altri debiti.

Alla data del 31 dicembre 2025, la Società ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per circa 76,7 milioni di euro (75,8 milioni al 31 dicembre 2024). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 24,6 milioni di euro (17,1 milioni di euro al 31 dicembre 2024) ed una PFN non corrente negativa pari a 101,3 milioni di euro (92,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

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.

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.

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.

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 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 2024 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	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
TA - Conto economico								
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	82.525	76.797	30.426	29.554	1.188	1.219	114.139	107.569
di cui Pisa	40.346	37.785	11.092	12.124	656	947	52.093	50.857
di cui Firenze	42.179	39.012	19.334	17.429	532	271	62.046	56.712

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.

Ricavi per serv. costruz.	18.949	12.116	5.327	2.290	2.268	813	26.544	15.219
di cui Pisa	12.434	3.271	2.529	628	689	171	15.652	4.070
di cui Firenze	6.514	8.845	2.799	1.662	1.579	642	10.892	11.149
Totale Ricavi di settore	101.474	88.913	35.753	31.844	3.455	2.031	140.682	122.788
Costi operativi (*)	50.225	47.212	8.387	8.042	15.500	11.588	74.111	66.843
di cui Pisa	28.383	27.372	4.258	4.237	8.002	5.409	40.642	37.018
di cui Firenze	21.842	19.840	4.129	3.806	7.498	6.179	33.469	29.825
Costi per serv. costruz.	18.667	11.829	5.280	2.262	2.243	808	26.189	14.900
di cui Pisa	12.258	3.151	2.489	621	673	169	15.420	3.941
di cui Firenze	6.408	8.678	2.791	1.641,80	1.570	640	10.769	10.959
Ammort.ti e accanton.ti	6.602	6.246	1.143	1.087	5.389	7.888	13.134	15.221
di cui Pisa	3.556	3.527	678	672	2.128	4.451	6.361	8.651
di cui Firenze	3.047	2.719	465	415	3.262	3.436	6.774	6.571
Risultato operativo	25.980	23.625	20.944	20.452	(19.676)	(18.253)	27.248	25.824
di cui Pisa	8.583	7.006	6.196	823	(9.458)	(8.911)	5.321	(1.082)
di cui Firenze	17.397	16.619	14.748	13.229	(10.218)	(9.342)	21.927	20.507
Gestione finanziaria	-	-	-	-	(5.964)	(3.811)	(5.964)	(3.811)
Ris. ante imposte	25.980	23.625	20.944	20.452	(25.640)	(22.064)	21.284	22.013
Imposte di esercizio	-	-	-	-	(6.507)	(6.493)	(6.507)	(6.493)
Ris. netto di esercizio	25.980	23.625	20.944	20.452	(32.147)	(28.558)	14.777	15.520
<u>TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>	<u>31/12/2024</u>
Attività correnti	17.633	19.844	10.438	7.072	43.863	39.683	71.934	66.599
Attività non correnti	175.937	163.934	41.001	35.322	44.040	43.022	260.979	242.278
<u>TA - Altre informazioni</u>	<u>31-dic-25</u>	<u>31-dic-24</u>	<u>31-dic-25</u>	<u>31-dic-24</u>	<u>31-dic-25</u>	<u>31-dic-24</u>	<u>31-dic-25</u>	<u>31-dic-24</u>
Investimenti	21.270	13.889	5.692	2.596	2.728	1.545	29.689	18.029

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 8.544 migliaia nel 2025 ed € 7.672 migliaia nel 2024.

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2025 TA ha registrato circa 9,8 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,9% (60,2% nel 2024). In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 44,8% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,2% (Vueling) e 6,0% (Air Dolomiti).

9.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2025 gli impegni e garanzie sono composte da 15.240 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 8.529 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto di TA.

dati in euro/000	31.12.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore di TA	15.240	13.384	1.856
Fidejussioni a terzi per conto di TA	8.529	10.358	(1.829)

Le fidejussioni di terzi prestate a favore di 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 di 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 8,5 milioni di euro sono incluse circa 1,7 milioni di euro di garanzie a favore di ANAS per lavori gestiti dalla controllata TAC.

8.3 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2025 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	23.524	23.524
Altre attività finanziarie	140		140
Altri crediti	-	21.208	21.208
Strumenti finanziari derivati	-		-
Cassa e mezzi equivalenti	-	26.088	26.088
Totale	140	70.821	70.960

31 dicembre 2025 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	97.461	97.461
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.481	3.481
Passività finanziarie per strumenti derivati	1.836	-	1.836
Debiti commerciali ed altre passività	-	65.036	65.036
Totale	1.836	165.978	167.814

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.

9.4 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Di seguito il dettaglio relativo ai compensi 2025.

COMPENSI AMMINISTRATORI

(In migliaia di euro)

		2025							
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Compensi					Totale
				per la carica	per partec. a comitati	Benefici non monetari	Retrib., bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti da società controllate	
Marco Carrai	Presidente CdA TA - Presidente Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	120,0	1,0	15,9	140,0	0,0	276,9
Roberto Naldi	Amministratore Delegato TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	244,0	1,5	13,3	240,0	75,0	573,8
Giorgio De Lorenzi	Amministratore TA - Membro Comitato Nomine e Remunerazioni TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Saverio Panerai	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(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 e Sostenibilità TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	20,0	4,0	0,0	0,0	0,0	24,0
Veronica Berti	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Luigi Salvadori	Amministratore TA - Presidente Comitato Nomine e Remunerazioni TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,5	0,0	0,0	0,0	12,5
Sabina Nuti	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0

Maria Serena Vavolo	Amministratore TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Andrea Barbuti	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	1,5	0,0	0,0	0,0	11,5
Antonella Mansi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	1,0	0,0	0,0	0,0	11,0
Marcella Panucci	Amministratore TA	10/03/2025 - 31/12/2025	(a)	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7
Mariano Andres Mobilia Santi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	1,5	0,0	0,0	3,0	14,5
Patrizia Alma Pacini	Amministratore TA - Membro Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Mirko Romoli Fenu	Amministratore TA - Presidente Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	10,0	2,5	0,0	0,0	0,0	12,5
Totale				500,7	19,5	29,2	380,0	78,0	1.007,5

Note:

(a) Approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2026.

COMPENSI SINDACI

(In migliaia di euro)		2025					
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Emolumenti per la carica	Compensi per partecip. a comitati	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Alberto Ribolla	Presidente Collegio Sindacale TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	40,0	13,8	0,0	53,8
Lara Lupi	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	0,0	43,8
Silvia Bresciani	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	15,0	58,8
Leonardo Comucci	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	0,0	43,8
Roberto Giacinti	Sindaco effettivo TA	01/01/2025 - 31/12/2025	(a)	30,0	13,8	15,0	58,8
Totale				160,0	69,0	30,0	259,0

Note:

(a) Approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2025.

COMPENSI DIRIGENTI STRATEGICI

(In migliaia di euro)					
2025					
Nome e Cognome	Compensi fissi	Benefici non monetari	Retrib., bonus e altri incentivi	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Mariano Andres Mobilia Santi	553,8	109,7	147,5	3,0	814,1
Marco Gialletti					
Matteo Barontini					
Valerio Salvatore Trombetta					

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 2025, 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.

9.5 Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato G del presente Bilancio al 31 dicembre 2025 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

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, TA nel corso del 2025 ha rilevato proventi per i seguenti contributi.

Fonti normative	IMPORTO IN EURO
CREDITO D'IMPOSTA PER FAVORIRE LE EROGAZIONI LIBERALI A SOSTEGNO DELLA CULTURA ART	117.000,00
BONUS ART.1, DEL DECRETO LEGGE 31 MAGGIO 2014, N. 83	
Totale complessivo	117.000,00

9.7 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.

La Capogruppo TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal primo gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.

La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.

In tale contesto, si ricorda infatti che il Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Ciò premesso, nel primo semestre del 2020 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.

In particolare, la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2020, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

A questa si aggiungono altre positive sentenze intervenute nel 2020 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2020 n. 3162/19, la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2020 n. 4874/8/19 nonché la sentenza del 23 giugno 2020 della Corte d'Appello di Firenze, che ha rigettato l'appello delle Amministrazioni contro la sentenza di primo grado n. 2975/2015 favorevole a TA.

Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019.

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

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

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

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

In via generale Toscana Aeroporti ha già conseguito due sentenze definitive di annullamento delle annualità 2009 e 2014 e una sentenza di secondo grado di annullamento delle annualità 2007, 2008 e 2010,

in relazione alla quale pende il suddetto ricorso di legittimità instaurato dalle Amministrazioni innanzi la Corte di Cassazione. Potrà inoltre essere validamente portata avanti l'impugnazione dell'annualità 2012. Per quanto attiene le ulteriori otto annualità Toscana Aeroporti ha instaurato apposite azioni di accertamento negativo innanzi al Giudice civile (cioè si è chiesto al giudice di accertare la non debenza di tali annualità e somme mai formalmente richieste).

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

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

Si segnala che in data 8 luglio 2025 è stata depositata la sentenza n. 100/2025 della Corte Costituzionale, con la quale i Giudici hanno rigettato le quattro questioni di legittimità costituzionale sollevate nell'ambito di un procedimento del 2024 relativo ad una controversia che coinvolgeva SEA, la società di gestione degli aeroporti di Milano, per l'anno 2008.

Tale pronunciamento contiene una serie di affermazioni di principio contrarie alle società di gestione aeroportuale e può precludere in futuro l'accoglimento di eccezioni nell'ambito dei contenziosi in corso, tra cui principalmente quelle attinenti all'ambito soggettivo e la lamentata distrazione delle risorse per finalità differenti.

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.4 sentenze negative tra cui quella della CGT di Roma n.5768/2023, quella della Corte di Cassazione n.990/2024 e quella Corte Costituzionale n. 100/2025) e si ritiene opportuno continuare a mantenere tutte le somme del Fondo Antincendio Aeroportuale riscosse 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 (580 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2025 evidenzia un fondo rischi e oneri di 580 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 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. Il 4 giugno 2025 si è tenuta udienza in forma scritta. I giudici hanno quindi fissato l’udienza per la decisione della causa per il 3 novembre 2027;
- contenziosi sui maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l’art. 11 terdecies royalties sui carburanti) fra compagnie petrolifere e compagnie aeree, aventi ad oggetto l’obbligo delle compagnie aeree a pagare alle compagnie petrolifere le somme corrispondenti al canone concessorio dovuto da queste ultime ai gestori degli aeroporti, parametrize alla quantità di carburante erogato alle stesse compagnie aeree. Sebbene si tratti di contenziosi originariamente instaurati fra i vettori e le compagnie petrolifere, i gestori aeroportuali sono stati chiamati a loro volta in causa in quanto destinatari del canone concessorio. Trattasi di molteplici contenziosi in merito ai quali TA, anche sulla base dei pareri resi dai propri consulenti legali, ritiene di non essere tenuta al pagamento di alcuna somma nei confronti delle compagnie aeree o dei vettori, non rivestendo alcun ruolo nel rapporto contrattuale intercorrente tra tali soggetti. Per tali contenziosi i legali di TA valutano il rischio di soccombenza fra remoto e possibile. Si segnala inoltre che, trattandosi di contenziosi non specifici su TA, ma che riguardano congiuntamente molteplici gestori aeroportuali, un’eventuale passività potenziale non è ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Società.

9.8 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 2025.

9.9 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2025 TA non ha beneficiato di eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

9.10 Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2025

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.

Si segnala inoltre che il recente conflitto in Medio Oriente, che ha alimentato nuove tensioni nell'area mediorientale e sui principali corridoi energetici internazionali, non ha avuto, ad oggi, effetti diretti significativi per Toscana Aeroporti. La Società ne sta tuttavia monitorando gli sviluppi e gli impatti sul traffico aeroportuale.

9.11 PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO ALL'ASSEMBLEA DI TOSCANA AEROPORTI S.p.A.

Proponiamo che **l'utile d'esercizio di Euro 14.776.809** sia accantonato a riserva straordinaria per Euro 7.776.809 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 10 marzo 2026 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 2025
--

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2025 (importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	227.867	15.853	47.813	1.307	292.840
Fondo ammortamento	(80.775)	(15.488)	-	(1.185)	(97.448)
A - Valore al 31-12-24	147.092	365	47.813	122	195.392
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>					
Acquisti	1.067	510,34	25.419	-	26.996
Riclassifiche	916	129	(1.045)	-	-
Svalutazioni	-	-	(165)	-	(165)
Ammortamenti	(6.635)	(300)	-	(29)	(6.963)
B - Saldo variazioni	(4.651)	339	24.199	(29)	19.859
Costo storico	229.850	16.492	72.013	1.307	319.661
Fondo ammortamento	(87.410)	(15.788)	-	(1.213)	(104.411)
Valore al 31.12.2025 (A+B)	142.441	704	72.013	93	215.250

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2025
(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	25.531	29.024	587	453	19.337	74.931
Fondo ammortamento	(9.115)	(23.378)	(509)	-	(18.299)	(51.301)
A - Valore al 31-12-24	16.416	5.646	78	453	1.037	23.630
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	80	1.819	-	185	524	2.607
Riclassifiche	-	100	-	(330)	231	-
Disinvestimenti	-	(377)	-	-	(142)	(519)
Svalutazioni	-	-	-	(123)	-	(123)
Ammortamenti	(246)	(1.196)	(8)	-	(440)	(1.891)
Storno fondi amm. anni prec.	-	377	-	-	84	461
B - Saldo variazioni	(166)	722	(8)	(268)	256	536
Costo storico	25.611	30.565	587	185	19.949	76.897
Fondo ammortamento	(9.361)	(24.197)	(517)	-	(18.656)	(52.731)
Valore al 31.12.2025 (A+B)	16.250	6.368	70	185	1.293	24.166

ALLEGATO C
PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2025: ORIGINE, DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONI
PRECEDENTI ESERCIZI (importi in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE (*)	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	30.710				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B	18.941		
Altre riserve	24.585	A, B	24.585		
<i>di cui:</i>					
<i>Riserva da avanzo di concambio (incorporazione AdF) (***)</i>	24.084		24.084		
<i>Riserva di rivalutazione ex legge 413/91</i>	435		435		
<i>Altre riserve per contributi in c/capitale ex art. 55 DPR 917</i>	66		66		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	6.142	B	6.142		
Riserva straordinaria statutaria	24.164	A, B, C	24.164	-	21.000
RISERVA RETTIFICHE IAS (**)	(3.229)				
RISERVA DI FAIR VALUE (***)	(1.396)				
Utili (perdite) a nuovo	699				
Utile (perdita) dell'esercizio	14.777	A, B, C	14.777		
Totale	115.394		88.609		

di cui:

<i>Quota non distribuibile</i>	49.668
<i>Residua quota distribuibile</i>	38.941

(*) Possibilità di utilizzazione:

- A = aumento di capitale
- B = per copertura perdite
- C = distribuzione ai soci

(**) La Riserva IAS proveniente dal PN di AdF, per un importo pari a 1.025 migliaia di euro, non è disponibile come da D.Lgs. 38/2005 art.6.

(***) 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
CONSEQUENTI (importi in Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2024			RIASSORBIMENTI ANNO 2025		INCREMENTI ANNO 2025		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2025	
		IMPONIBILE		IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.301.149	ires	1.272.276	0	0	0	0	5.301.149	1.272.276
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	7.083.749	ires / irap	2.108.712	3.548.187	1.033.232	2.472.074	719.868	6.007.636	1.795.348
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	250.001	ires	60.000	139.339	33.441	0	0	110.662	26.558
VALUTAZIONE DERIVATO (O.C.I.)	ires	3.225.606		774.145	1.389.361	333.447	0	0	1.836.245	440.699
VARIE MINORI	ires / irap	429.838	ires / irap	92.217	301.282	72.308	813.227	195.174	941.783	215.084
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	3.391.974	ires / irap	987.743	2.045.037	511.057	190.000	45.600	1.536.937	522.286
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	(194.436)	ires	(46.663)	62.830	15.079		0	(257.266)	(61.742)
PERDITE FISCALI	ires	0	ires	0	0	0	0	0	0	0
Totale complessivo		19.487.881		5.248.430	7.486.036	1.998.564	3.475.301	960.642	15.477.146	4.210.508

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCiliaZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE FISCALE
(importi in migliaia di Euro)

IRES	2025	2024
Utile ante imposte	21.284	22.013
<i>Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio</i>	<i>24,0%</i>	<i>24,0%</i>
Onere fiscale teorico	5.108	5.283
Imposte effettive	4.945	4.962
<i>Aliquota fiscale effettiva</i>	<i>23,2%</i>	<i>22,5%</i>
Differenza che viene spiegata da:	(163)	(321)
Variazione in Aumento		
Svalutazioni cespiti non deducibili	69	0
Altre differenze permanenti	534	459
Variazioni in Diminuzione		
Dividendi incassati (PEX 95%)	465	361
Altre differenze permanenti	301	419

IRAP	2025	2024
Valore della produzione netta	25.489	24.628
<i>Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio</i>	<i>5,12%</i>	<i>5,12%</i>
Onere fiscale teorico	1.305	1.261
Imposte effettive	1.562	1.531
<i>Aliquota fiscale effettiva</i>	<i>6,13%</i>	<i>6,22%</i>
Differenza che viene spiegata da:	256	270
Variazione in Aumento		
Costi del personale non deducibili	97	64
Altre differenze permanenti	148	72
Altre differenze temporanee	274	428
Variazioni in Diminuzione		
Ripristini e sostituzioni	236	148
Altre differenze temporanee	20	141
Altre differenze permanenti	6	5

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2025 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	Note	Compensi 2025 (€)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo		275.670
Altri servizi	Revisore della Capogruppo	(1)	60.000
		totale	335.670

Note

- (1) Si riferiscono ai corrispettivi per l'assistenza metodologica per la futura rendicontazione di sostenibilità.

ALLEGATO G RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2025			31 DICEMBRE 2024		
	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 controllate</u>						
<i>Toscana Aeroporti Engineering Srl</i>						
Ricavi non aviation	1	0,0%	44.933	3	0,0%	40.814
Altri ricavi	1.226	34,1%	3.598	569	15,8%	3.606
Costi per servizi	9.275	14,6%	63.639	8.761	18,1%	48.357
Crediti commerciali	4.892	20,8%	23.515	4.154	17,7%	23.521
Debiti commerciali	15.430	26,7%	57.851	11.283	21,4%	52.786
<i>Parcheggi Peretola Srl</i>						
Altri ricavi	48	1,3%	3.598	147	4,1%	3.606
Costi per servizi	27	0,0%	63.639	27	0,1%	48.357
Utile (perdita) da partecipazioni	1.809	88,7%	2.039	1.432	90,5%	1.583
Crediti commerciali	49	0,2%	23.515	117	0,5%	23.521
Debiti commerciali	770	1,3%	57.851	522	1,0%	52.786
<i>Jet Fuel Co. Srl</i>						
Ricavi Aviation	631	0,8%	82.525	624	0,8%	76.797
Ricavi non aviation	16	0,0%	44.933	16	0,0%	40.814
Altri ricavi	37	1,0%	3.598	33	0,9%	3.606
Utile (perdita) da partecipazioni	-	0,0%	2.039	150	9,5%	1.583
Crediti commerciali	125	0,5%	23.515	116	0,5%	23.521

*Toscana Aeroporti
Costruzioni Srl*

Ricavi non aviation	14	0,0%	44.933	11	0,0%	40.814
Altri ricavi	169	4,7%	3.598	113	3,1%	3.606
Costi per servizi	13.655	21,5%	63.639	4.801	9,9%	48.357
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	702	3,2%	21.812	702	0,0%	23.925
Crediti commerciali	75	0,3%	23.515	62	0,3%	23.521
Debiti commerciali	14.586	25,2%	57.851	17.311	32,8%	52.786

Società collegate

Toscana Aeroporti Handling srl

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	-	0,0%	341	150	23,3%	644
Crediti commerciali	-	0,0%	23.515	898	4,6%	19.653
Debiti commerciali	-	0,0%	57.851	368	0,7%	52.786
Ricavi aviation	151	0,2%	82.525	444	0,6%	79.578
Ricavi non aviation	0	0,0%	44.933	328	0,8%	43.585
Altri ricavi	-	0,0%	3.598	-	0,0%	4.081
Costi per servizi	920	1,4%	63.639	1.925	4,2%	45.948
Oneri diversi di gestione	151,9	7,8%	1.948	0,09	0,0%	1.795

Alatoscana Spa

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	-	0,0%	341	330	60,1%	644
Crediti commerciali	46	0,2%	23.515	57	0,3%	19.653
Debiti verso società collegate	-	0,0%	-	-	0,0%	-
Altri ricavi	46	1,3%	3.598	57	1,4%	4.081

Flai Srl

Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	11	3,2%	341	-	0,0%	-
Debiti Commerciali	37	0,1%	57.851	-	0,0%	-
Attività immateriali	30	0,01%	215.250	-	0,0%	-

Altre parti correlate

Pitti Immagine srl

Ricavi non aviation	13	0,03%	44.933	13	0,0%	43.585
---------------------	----	-------	--------	----	------	--------

Sol Spa

Costi per servizi	3	0,00%	63.639	6	0,0%	45.948
-------------------	---	-------	--------	---	------	--------

ACI Engineering Uruguay S.A.

Costi per servizi	-	0,0%	63.639	183	0,4%	48.357
-------------------	---	------	--------	-----	------	--------

Unione Industriale Pisana

Oneri diversi di gestione	80	4,1%	1.948	80	4,5%	1.795
---------------------------	----	------	-------	----	------	-------

Industria Servizi Spa

Costi per servizi	97	0,2%	63.639	74	0,2%	45.948
Oneri diversi di gestione	0,02	0,0%	1.948	0,01	0,0%	1.795
Debiti Commerciali	-	0,0%	57.851	0,30	0,0%	52.786

Talento all'opera Onlus

Oneri diversi di gestione	10	0,5%	1.948	10	0,6%	1.795
---------------------------	----	------	-------	----	------	-------

Corporacion America Italia srl

Passività fiscali per imposte correnti	3.575	101,23%	3.531	876	77,3%	1.134
Imposte di periodo	103	N.S.	9	100	N.S.	(8.237)

Cedicator S.A.

Debiti Commerciali	11	0,0%	57.851	98	0,2%	52.786
Attività immateriali	-	0,00%	215.250	164	0,1%	204.232
Costi per servizi	11	0,02%	63.639	-	0,0%	-

Industria Servizi Formazione Srl

Costi per servizi	8	0,01%	63.639	7	0,0%	45.948
Debiti Commerciali	-	0,00%	57.851	2	0,0%	30.934

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2025 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 2025.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio d'esercizio 2025:

- 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, 10 marzo 2026

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 2025

(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.

3 aprile 2026



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 2025, 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 2025, 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
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.000,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 0070600150
R.E.A. Milano N. 512967
Partita IVA 00709600150
VAT number IT00709600150
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38
20124 Milano MI ITALIA



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2025

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 della Toscana Aeroporti S.p.A. include "Fondi di ripristino e sostituzione" al 31 dicembre 2025 pari a €27,1 milioni (di cui quota non corrente pari a €22,6 milioni e quota corrente pari a €4,5 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 dai contratti di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità, operatività e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima dei fondi di ripristino e sostituzione 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 di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione da effettuare e la quantificazione del valore attuale degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, 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 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 il coinvolgimento di esperti esterni; - la comprensione del tasso applicato per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento e la valutazione dei relativi riflessi sulla stima; - 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 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.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2025

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.

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



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2025

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 2025, 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 2025 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 2025, 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:

- 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;



Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2025

- 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 2025.

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, 3 aprile 2026



KPMG S.p.A.

Riccardo Cecchi
Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO E BILANCIO CONSOLIDATO 2025

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 2025
E BILANCIO CONSOLIDATO 2025
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,

La presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 153 del d.lgs. n. 58/1998 (di seguito "TUF") e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio 2025 in coerenza con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob DEM/1025564 del 6 aprile 2001 e successive modifiche ed integrazioni.

L'attuale Collegio è stato nominato in data 27 aprile 2023 dall'Assemblea degli Azionisti di Toscana Aeroporti Spa (nel seguito anche TA) con scadenza all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

Lo svolgimento dell'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandato alla Società di Revisione KPMG Spa.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 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 10 marzo 2026.

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 2025. Tra i principali fatti di rilievo accaduti nel 2025 si richiamano:

In data 10 marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. ha deliberato, con parere favorevole del Collegio Sindacale, fermo restando la successiva verifica da parte dello stesso dei relativi requisiti, e del Comitato Nomine e Remunerazioni, la nomina per cooptazione di Marcella Panucci quale Consigliere di Amministrazione non esecutivo della Società a seguito della scomparsa del consigliere Ana Cristina Schirinian comunicata in data 14 febbraio 2025.

Con sentenza del 9 aprile 2025, la Corte d'Appello di Milano ha respinto integralmente l'appello di NIT, confermando la sentenza del Tribunale di Milano e condannando NIT all'ulteriore pagamento in favore di Toscana Aeroporti delle spese del grado, pari a Euro 100.000, oltre 15% di spese generali e accessori di legge. Con accordo transattivo concluso tra le parti in data 23 maggio 2025 TA ha rinunciato ad esigere da NIT il pagamento delle spese legali oltre oneri ed accessori di legge liquidate in Euro 100.000,00 e contestualmente NIT ha rinunciato ad impugnare la Sentenza di Secondo Grado davanti alla Corte di Cassazione.

In data 15 aprile 2025 la Regione Toscana ha espresso parere favorevole al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica sulla compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2025 dell'Aeroporto di Firenze", proposto dall'ENAC, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali (prescrizioni) e con le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel parere conclusivo del Nucleo VIA n.202/2025 formalizzato in data 3 aprile 2025.

In data 11 maggio 2025 TA, assieme ad altri Soci fondatori, è entrata nel capitale sociale di FLAI S.r.l. con il 22%. La Società ha per oggetto, come attività prevalente, lo sviluppo, la progettazione, la produzione e la commercializzazione di prodotti, piattaforme, Web App, servizi innovativi ad alto valore tecnologico e soluzioni digitali basate su metodi avanzati di data analytics e intelligenza artificiale (AI) applicati alla pianificazione e alla gestione di sistemi complessi, con particolare riferimento ai trasporti e ai sistemi di mobilità, e con un focus specifico sul settore dell'aviazione civile.

Il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. in data 31 luglio 2025 ha deliberato di esercitare l'opzione di vendita della quota residua del 20% del capitale sociale detenuto in Toscana Aeroporti Handling S.r.l. ad Alisud S.p.A.. L'operazione è stata finalizzata in data 1 agosto per un importo pari a 250 mila euro. Contestualmente tale operazione è stata inserita nel più ampio quadro di una compensazione finanziaria fra soci con un effetto di sostanziale equilibrio a conto economico del presente Bilancio (+34 migliaia di euro sul risultato ante imposte).

In data primo settembre la commissione VIA-VAS, l'organismo del Ministero dell'Ambiente che si occupa della Valutazione di impatto ambientale e strategica, ha dato il suo parere favorevole all'ampliamento dello scalo di Firenze, a patto di rispettare 13 prescrizioni.

In data 12 novembre 2025 è stato pubblicato il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA-VAS) con esito positivo relativo al Masterplan dell'aeroporto di Firenze. Il provvedimento, che accoglie le valutazioni della Commissione Via sull'efficacia delle misure di contenimento degli impatti ambientali proposte dalla Società, costituisce l'atto propedeutico all'avvio della Conferenza dei Servizi. Quest'ultima rappresenta il successivo passaggio del processo autorizzativo per la realizzazione della nuova pista e del nuovo terminal dello scalo fiorentino.

Si rammenta, infine, che 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 stato principalmente finalizzato a rifinanziare l'indebitamento della Società al momento della stipula del contratto, a sostenere il piano di investimenti per lo scalo aeroportuale di Pisa. 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..

Alla data al 31 dicembre 2025, sono stati erogati circa 99,4 milioni di euro suddivisi 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; iv) 10 milioni di euro su Capex Facility Tranche A.

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 2025 n. 24 volte ed ha partecipato a n. 1 Assemblea dei Soci, n. 7 Consigli di Amministrazione, n. 3 Comitati Esecutivi, n. 4 Comitati Nomine e Remunerazioni, n. 7 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 2025.

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 2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13 marzo 2025 con proposta esaminata dal Comitato Controllo e Rischi nella seduta del 12 marzo 2025, 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 2025, 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 113.660 relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo; euro 129.010 per l'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento del Gruppo Corporacion America Airports; euro 29.000 per l'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 dell'aeroporto di Pisa e dell'aeroporto di Firenze ed allo svolgimento di procedure di verifica concordate; euro 4.000 per l'incarico di revisione contabile del prospetto dei saldi a credito e a debito reciproci con i Comuni soci, predisposto per le finalità previste dall'articolo 11 comma 6, lettera j del Decreto Legislativo 23 giugno 2011, n. 118; euro 60.000 per l'incarico di assistenza metodologica per la futura rendicontazione di sostenibilità.

Le controllate Jet Fuel Srl, Parcheggio Peretola Srl, Toscana Aeroporti Costruzioni srl hanno corrisposto a KPMG S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 53.810.

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 2025 anche infragruppo o con parti correlate. Il Collegio non ha ricevuto comunicazioni dagli Organi di controllo delle società controllate o dalla Società di Revisione contenenti rilievi in proposito.

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 10 marzo 2026 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 10 marzo 2026, 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. Il bilancio dell'esercizio 2025 contiene un emolumento straordinario erogato all'Amministratore Delegato, al Presidente del Consiglio di Amministrazione, ai Dirigenti Strategici e agli altri soggetti beneficiari del sistema di retribuzione variabile di T.A approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2025 e aggiornato in data 13 novembre 2025.

Politiche di diversità

Ferma restando la conformità a quanto previsto dalla normativa applicabile, la Società non ha ritenuto di adottare nel corso del 2025 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 5 marzo 2026 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 Aeroporto di Firenze e Aeroporto di Pisa.

I risultati della procedura seguita hanno confermato la recuperabilità delle attività di T.A. e delle controllate.

Attività di vigilanza sulle parti correlate

Il Collegio Sindacale ha preso atto in adempimento a quanto previsto dal Regolamento Consob n.17221 del 12 marzo 2010 e 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 2025, 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

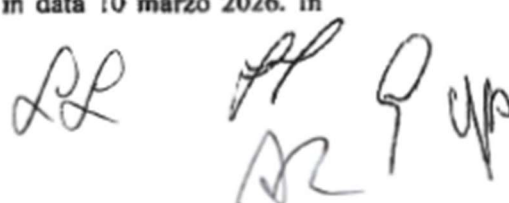
Il Collegio non ha ricevuto nel corso dell'esercizio 2025 denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né sono stati presentati esposti da parte di terzi.

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 2025, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2026. 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, Parcheggio Peretola Srl. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2025 è rimasto invariato rispetto a quello dell'esercizio precedente.

E' stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione

Si evidenzia che il Gruppo Toscana Aeroporti non rientra, per l'esercizio 2025, nel campo di applicazione del Dlgs. 125/2024, che ha recepito la CSRD in materia di reportistica sulla sostenibilità, ma intende attuarla volontariamente.

È pertanto intenzione della Società, non ricadendo, a seguito dell'approvazione del cosiddetto "pacchetto Omnibus", nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 125/24 di recepimento nell'ordinamento italiano della Direttiva (UE) 2022/2464 del 14 dicembre 2022 in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità ("CSRD"), di predisporre la rendicontazione di sostenibilità a titolo volontario e di assoggettarla a esame limitato. Tale rendicontazione costituirà un documento separato rispetto al bilancio consolidato e alla relativa relazione sulla gestione e non conterrà le informazioni richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 in materia di tassonomia.

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato i succitati documenti in data 10 marzo 2026.

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 3 aprile 2026 le relazioni sui bilanci della Società e del Gruppo e sul bilancio consolidato ai sensi degli artt. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014 senza rilievi.

La Società di Revisione dichiara che a suo giudizio la Relazione sulla gestione e le informazioni della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio e con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2025.

La Società di Revisione ha, altresì, prodotto in data 3 aprile 2026 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.

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 10 marzo 2026 ha fissato per il giorno 29 aprile 2026 in unica convocazione, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2025.



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 2025 che chiude con un utile di esercizio di €. 14.776.809,00, unitamente alla proposta di accantonamento di detto utile a riserva straordinaria per €. 7.776.809,00 e per €. 7.000.000,00 a dividendo, così come indicato dal Consiglio di Amministrazione.

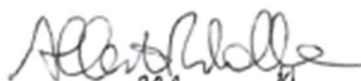
Con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025 scade il mandato del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 27 aprile 2023. Conseguentemente la convocata Assemblea degli Azionisti è chiamata a nominare il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2026-2028.

Con l'occasione il Collegio Sindacale ringrazia gli Azionisti per la fiducia accordata e tutta la struttura della Società per la costante collaborazione fornita in questi anni di mandato.

Firenze, 3 aprile 2026

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Alberto Ribolla, Presidente



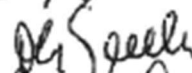
Dott.ssa Silvia Bresciani, sindaco effettivo



Dott. Leonardo Comucci, sindaco effettivo



Prof. Roberto Giacinti, sindaco effettivo



Dott.ssa Lara Lupi, sindaco effettivo

