
Gruppo Toscana Aeroporti



RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 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

RELAZIONE SULLA GESTIONE	5
1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	6
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI	7
3. CORPORATE GOVERNANCE	8
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	9
5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO	11
6. HIGHLIGHTS.....	12
7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO.....	13
7.1 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	14
7.1. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei).....	15
7.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci).....	17
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2025	19
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	19
9.1 Conto Economico Consolidato	21
9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	24
9.3 Analisi dei flussi finanziari.....	26
9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	28
10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	29
11. LE RISORSE UMANE	30
12. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	31
13. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI	33
13.1 Parcheggi Peretola S.r.l.....	33
13.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	34
13.3 Jet Fuel Co. S.r.l.....	35
13.4 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.....	35
14. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO	36

15. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2025	39
16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE	40
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 30.06.2025	41
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2025.....	47
NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2025: CONTO ECONOMICO	56
NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2025: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA.....	66
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2025.....	88
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO	92
RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA KPMG	93

Signori azionisti,

la Relazione Finanziaria Semestrale consolidata al 30 giugno 2025 (di seguito anche “Relazione Semestrale”), approvata dal Consiglio di Amministrazione dell’11 settembre 2025, è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La Relazione Semestrale è composta dalla relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull’andamento della gestione e sull’evoluzione dell’attività nel corso del primo semestre 2025 e dal Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

I criteri di valutazione e di misurazione adottati nella formulazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato incluso nella relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2025 sono quelli stabiliti dagli International Financial Reporting Standard (IFRS) emanati dall’International Accounting Standard Board (IASB) e adottati dalla Commissione Europea secondo la procedura di cui all’art. 16 del Regolamento europeo n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002, con particolare riferimento allo IAS 34 relativo ai bilanci intermedi. Tali principi contabili sono i medesimi utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo “Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2025” delle Note Illustrative.

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

I dati contabili al 30 giugno 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. (di seguito Jet Fuel) e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC) consolidate con il metodo integrale.

L’attività di revisione contabile limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 è effettuata dalla società KPMG S.p.a..

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Di seguito la composizione degli organi sociali di Toscana Aeroporti alla data del **30 giugno 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

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 262/05Marco GIALLETTI¹**Società di Revisione**

KPMG S.p.A.

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

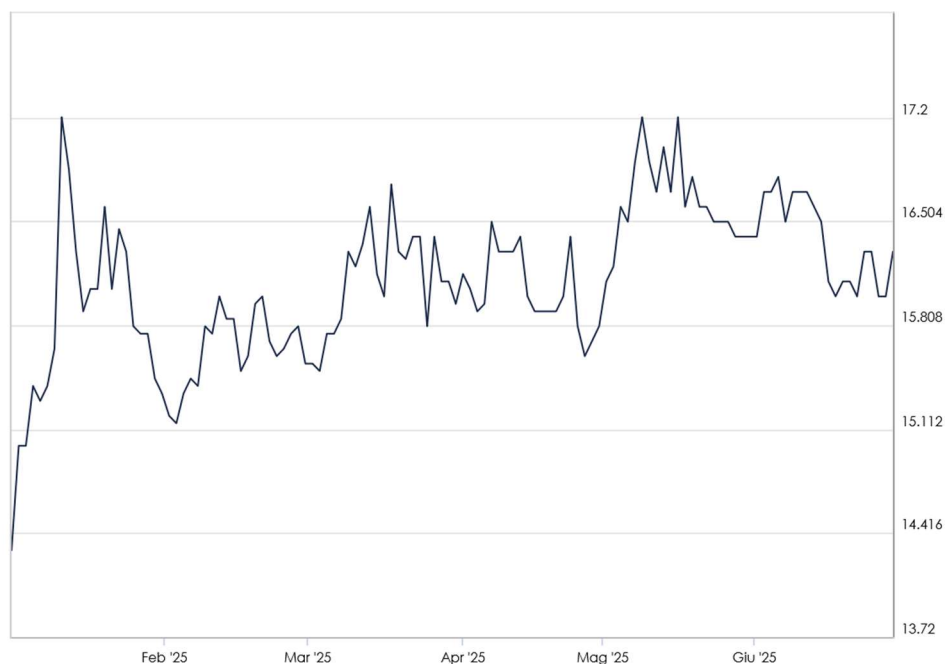
Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN: IT0000214293, ticker Bloomberg: TYA.IM e Reuters: TYA.MI) è quotato presso l'Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.a..

Al 30 giugno 2025 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 16,0 per una corrispondente capitalizzazione pari a circa 298 milioni di Euro.

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

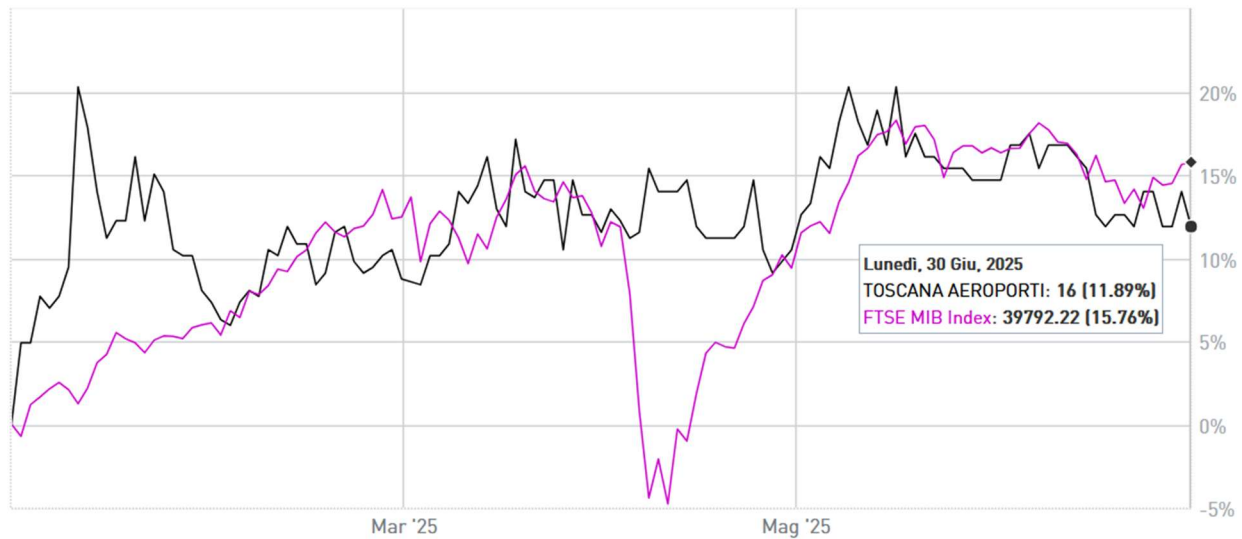
Si riportano di seguito l'andamento del titolo di Toscana Aeroporti nel corso del primo semestre 2025 e il confronto con l'indice FTSE:MIB.

Andamento titolo TYA (1° gennaio 2025 – 30 giugno 2025)



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

Andamento titolo TYA e indice FTSE MIB (1° gennaio 2025 – 30 giugno 2025)



3. CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

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

Alla data di approvazione della presente Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2025, 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

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

piano industriale, ossia i piani strategici, industriali, finanziari ed i budget annuali del Gruppo ad essa facente capo, senza eterodirezione da parte delle sue controllanti.

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

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

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

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

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

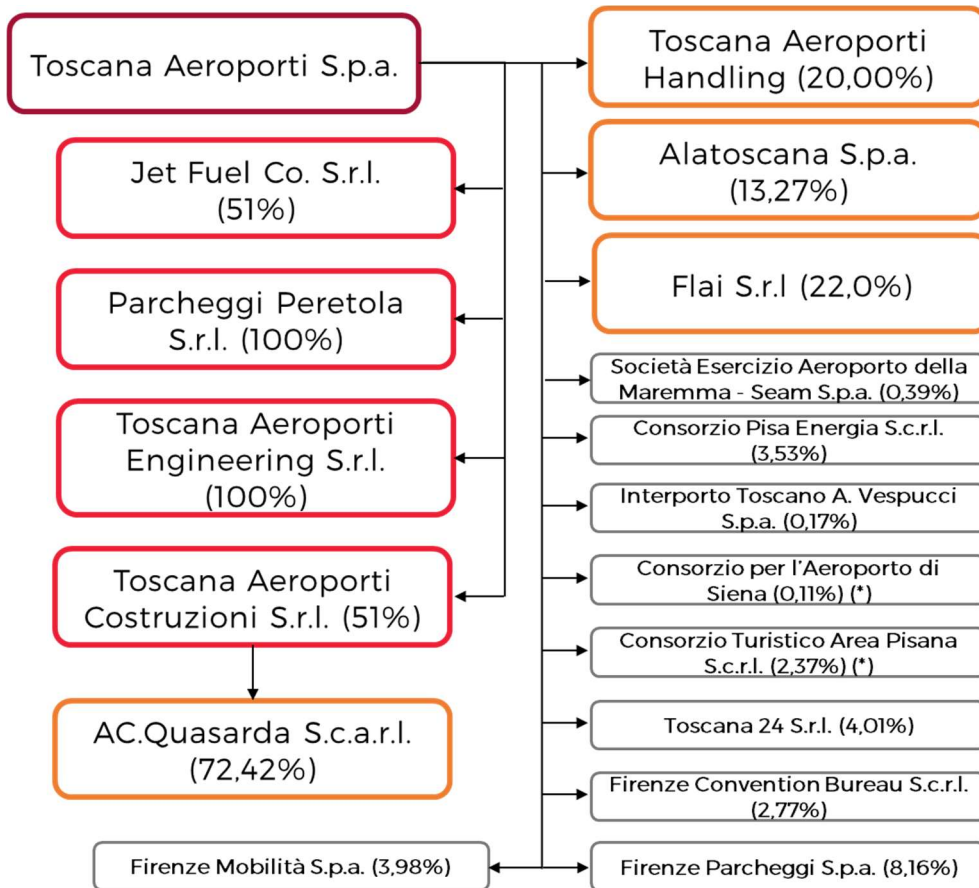
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.A., in breve "TA".

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

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

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

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al **30 giugno 2025**.



Società Capogruppo - Toscana Aeroporti S.p.A.

Società Controllate - Jet Fuel Co, S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. 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%.

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	105.598	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	1.556	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	3.204	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	1.277	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	4.186	51,00

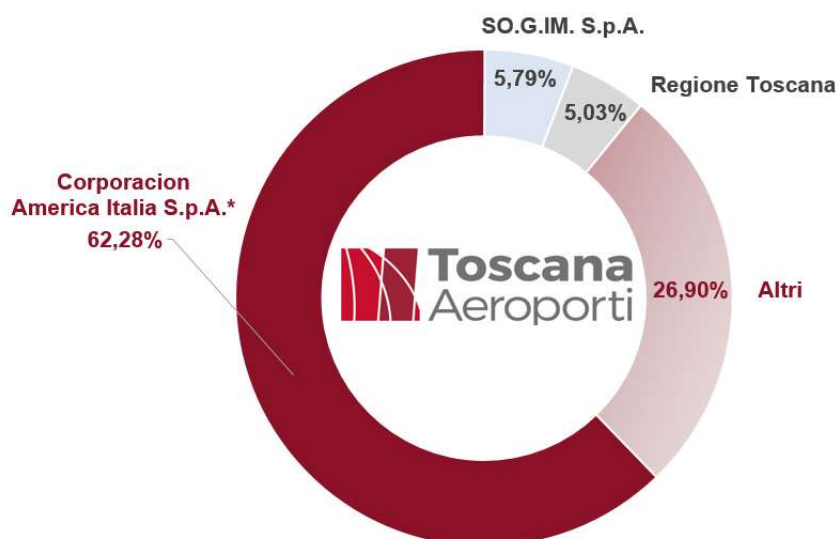
¹ Dati al 30 giugno 2025.

Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto¹

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.A.	M. di Campo	2.910	2.985	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(2.268)	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42
Flai S.r.l. ²	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 11 settembre 2025, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.a. rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



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

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

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

¹ Dati al 31 dicembre 2024.

² 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.

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 Investor Relations /Corporate Governance/ Documenti.

6. HIGHLIGHTS

<p>Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2025</p>	<p>Ricavi pari a 66.114 migliaia di euro, in aumento di 12.503 migliaia di euro (+23,3%) rispetto a 53.610 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Ricavi operativi pari a 52.523 migliaia di euro, in aumento di 3.262 migliaia di euro (+6,6%) rispetto ai 49.261 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>M.O.L. positivo per 19.058 migliaia di euro, in crescita di 1.931 migliaia di euro rispetto a 17.127 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Risultato Operativo positivo per 13.020 migliaia di euro, in incremento di 2.420 migliaia di euro rispetto al Risultato Operativo di 10.600 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Risultato ante imposte per 8.921 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte per 8.269 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Risultato netto di periodo pari a un utile di 5.790 migliaia di euro contro un risultato netto di periodo di 5.464 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p> <p>Indebitamento Finanziario Netto pari a 81.077 migliaia di euro al 30 giugno 2025, rispetto a 71.963 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (+12,7%) ed a 88.365 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente.</p>
<p>Investimenti al 30 giugno 2025</p>	<p>Al 30 giugno 2025 sono stati effettuati investimenti per complessivi 11.401 migliaia di euro, di cui 9.755 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per il progetto del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (5.807 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (1.755 migliaia di euro) e l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (298 migliaia di euro).</p> <p>Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel primo semestre 2025 per 1.646 migliaia di euro si segnalano i nuovi GPU semoventi (272 migliaia di euro) ed i nuovi mezzi ambulift (479 migliaia di euro).</p>
<p>Il traffico</p>	<p>Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel primo semestre 2025 oltre 4,5 milioni di passeggeri, registrando rispetto al medesimo periodo 2024 una crescita del +9,7% nella componente passeggeri, del +8,9% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,5% nei movimenti. Il traffico merci e posta risulta in sostanziale stabilità (+0,1%) rispetto ai valori 2024.</p>

Evoluzione della gestione	<p>Nei primi 8 mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 6,7 milioni di passeggeri in crescita del +8,7% rispetto allo stesso periodo del 2024.</p> <p>In linea con le previsioni della IATA, anche per il sistema aeroportuale toscano nel 2025 si prevede un livello di traffico superiore al 2024, con un conseguente miglioramento dei margini aziendali, anche se accompagnato dalle continue tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri. Anche nel 2025 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché al completamento della prima fase dei lavori del nuovo Terminal Arrivi di Pisa.</p>
----------------------------------	--

7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

Le previsioni di crescita dell'economia mondiale per il 2025 sono state stimate in crescita rispetto al 2024 in misura pari al 2,9%. Tale scenario riflette il contesto crescente di incertezza alimentato dalle tensioni geopolitiche persistenti, dall'instabilità politica e dall'aumento dei dazi imposti dall'amministrazione statunitense che esercitano un impatto negativo sulle prospettive di crescita dell'economia mondiale.

La crescita del prodotto interno lordo dell'area euro ha superato le aspettative nel primo trimestre dell'anno registrando un miglioramento dello 0,6%. Tale risultato è stato trainato principalmente dalle forti esportazioni di beni verso gli Stati Uniti, presumibilmente in previsione di un inasprimento dei dazi. Tra i principali paesi europei, il PIL è cresciuto sia in Italia che in Germania e in particolare in Spagna mentre è rimasto sostanzialmente stabile in Francia. A giugno, l'Eurosistema ha pubblicato le proiezioni macroeconomiche per l'area euro prevedendo una crescita dello 0,9% nel 2025, dell'1,1% nel 2026 e dell'1,3% nel 2027. Le stime per il 2026 sono state riviste al ribasso dello 0,1% rispetto alle previsioni di marzo della Banca Centrale Europea. Queste proiezioni si basano sull'ipotesi che i dazi statunitensi rimangano invariati anche oltre il termine del periodo di sospensione e che l'Unione Europea non adotti ritorsioni commerciali. Il Consiglio Direttivo della BCE, nei mesi di aprile e giugno, ha ulteriormente ridotto i tassi di interesse portandoli al 2% a seguito della valutazione aggiornata delle prospettive di inflazione e della politica monetaria.

In Italia il PIL è cresciuto dello 0,3% nel primo trimestre dell'anno. In significativo aumento nel periodo le esportazioni, in particolare verso gli Stati Uniti, probabilmente per anticipare l'entrata in vigore dei nuovi dazi. Le proiezioni della Banca d'Italia prevedono un'ulteriore espansione dello 0,6% per il 2025. A giugno la Commissione Europea ha espresso una valutazione positiva sul percorso dell'Italia per il rientro dal disavanzo eccessivo, riconoscendo che i progressi compiuti sono in linea con gli obiettivi concordati. Per quanto riguarda il debito pubblico italiano, si registra inoltre la recente valutazione al rialzo da parte dell'agenzia di rating Standard & Poor's, mentre Moody's ha confermato il rating dell'Italia ma migliorando l'outlook da stabile a positivo.

ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 600 aeroporti in 55 Paesi, ha reso noto i dati sul traffico passeggeri europeo per il primo semestre 2025 che evidenziano una crescita del +4,5% in confronto allo stesso periodo del 2024. Anche i movimenti aerei hanno segnato un aumento del +3,1%, mentre il settore cargo è rimasto stabile registrando una crescita del +0,1%. Secondo i dati di Assaeroporti, il traffico negli aeroporti italiani nel primo semestre 2025 ha mostrato un miglioramento del +6,2% in confronto allo stesso periodo del 2024 raggiungendo i 106,6 milioni di passeggeri. Nel primo semestre del 2025 gli aeroporti italiani hanno registrato la crescita dei movimenti aerei del +3,9% e la flessione del settore cargo del -0,4%.

7.1 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Nel corso del primo semestre 2025 Toscana Aeroporti ha trasportato oltre 4,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +9,7% (pari a +401.254 passeggeri) rispetto al medesimo periodo del 2024.

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari all'84% in sostanziale stabilità rispetto al medesimo periodo 2024 (84,5%, -0,5 p.ti %). I movimenti passeggeri hanno registrato una crescita del +10,5%.

Il traffico merci e posta trasportato presso gli scali nel periodo è di oltre 6.300 tonnellate, in sostanziale stabilità rispetto al medesimo periodo del 2024 (+0,1%).

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

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	4.524.878	4.122.074	402.804	9,8%
Nazionali (Linea + Charter)	2.240.176	2.113.355	126.821	6,0%
Internazionali (Linea + Charter)	2.284.702	2.008.719	275.983	13,7%
Passeggeri Aviazione Generale	10.726	12.276	-1.550	-12,6%
TOTALE PASSEGGERI	4.535.604	4.134.350	401.254	9,7%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	34.693	31.290	3.403	10,9%
Nazionali (Linea + Charter)	14.797	14.105	692	4,9%
Internazionali (Linea + Charter)	19.226	16.677	2.549	15,3%
Cargo	670	508	162	31,9%
Movimenti Aviazione Generale	6.378	6.932	-554	-8,0%
TOTALE MOVIMENTI	41.071	38.222	2.849	7,5%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Tonnellaggio Commerciale	2.272.693	2.073.271	199.422	9,6%
Nazionali (Linea + Charter)	1.033.528	998.555	34.973	3,5%
Internazionali (Linea + Charter)	1.175.803	1.016.734	159.069	15,6%
Cargo	63.362	57.982	5.380	9,3%
Tonnellaggio Aviazione Generale	94.987	101.114	-6.127	-6,1%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.367.680	2.174.385	193.295	8,9%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	6.216.564	6.226.942	-10.378	-0,2%
Merce via superficie (Kg)	124.256	107.131	17.125	16,0%
Posta (Kg)	24.087	25.136	-1.049	-4,2%
TOTALE MERCE E POSTA	6.364.907	6.359.209	5.698	0,1%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO ¹	4.599.253	4.197.942	401.311	9,6%

In termini di passeggeri, il sistema aeroportuale italiano registra nel primo semestre 2025 una crescita del +11,1% sul 2024.

¹ L'Unità di traffico è pari ad un passeggero od a 100 kg di merce.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	2.723.004	2.473.914	249.090	10,1%
Nazionali (Linea + Charter)	2.004.042	1.874.188	129.854	6,9%
Internazionali (Linea + Charter)	718.962	599.726	119.236	19,9%
Passeggeri Aviazione Generale	5.177	5.382	-205	-3,8%
TOTALE PASSEGGERI	2.728.181	2.479.296	248.885	10,0%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	17.589	16.021	1.568	9,8%
Nazionali (Linea + Charter)	12.387	11.845	542	4,6%
Internazionali (Linea + Charter)	4.532	3.668	864	23,6%
Cargo	670	508	162	31,9%
Movimenti Aviazione Generale	2.776	2.893	-117	-4,0%
TOTALE MOVIMENTI	20.365	18.914	1.451	7,7%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Tonnellaggio Commerciale	1.266.963	1.167.855	99.108	8,5%
Nazionali (Linea + Charter)	889.936	852.930	37.006	4,3%
Internazionali (Linea + Charter)	313.665	256.943	56.722	22,1%
Cargo	63.362	57.982	5.380	9,3%
Tonnellaggio Aviazione Generale	48.521	47.035	1.486	3,2%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.315.484	1.214.890	100.594	8,28%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	6.201.810	6.216.965	-15.155	-0,2%
Merce via superficie (Kg)	79.385	82.910	-3.524	-4,3%
Posta (Kg)	23.474	25.011	-1.537	-6,1%
TOTALE MERCE E POSTA	6.304.669	6.324.886	-20.216	-0,3%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.791.228	2.542.545	248.683	9,8%

Nel primo semestre 2025 sono transitati dall'aeroporto di Pisa oltre 2.700.000 passeggeri, registrando una crescita del +10% rispetto al medesimo periodo 2024 (con una variazione di oltre 248 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti commerciali del +9,8%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'87,4% in crescita di 0,6 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (86,7% il valore consuntivato).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2025 mensilizzato dell'aeroporto di Pisa ed il confronto con il 2024.

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 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	Total	2.728.181	2.479.296	248.885	10,0%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel primo trimestre 2025.

- **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato 36 destinazioni nel periodo gennaio-marzo compresa la nuova destinazione Reggio Calabria. Le destinazioni servite salgono a 58 nella stagione estiva. Si ricordano le novità di Varsavia (Chopin) e Sofia. Amman, al momento è stata sospesa in considerazione della situazione geo-politica.
- **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 salgono a 8 con la ripresa del collegamento verso Manchester e la partenza del nuovo collegamento bisettimanale per Londra Southend e la ripresa a partire da fine giugno del collegamento per Barcellona.
- **Wizzair:** il vettore ungherese opera su base annua i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni (2 frequenze settimanali) e Tirana (10 collegamenti settimanali). A partire da aprile è attivo il nuovo collegamento trisettimanale verso Varsavia (Chopin) e da giugno quello trisettimanale per Katowice.
- **Air Dolomiti:** il vettore ha ripreso le operazioni su Francoforte a partire da fine marzo con l'avvio della stagione estiva, operando 2 voli giornalieri.
- **Air Arabia Maroc:** la compagnia marocchina opera il collegamento annuale settimanale da/per Casablanca.
- **British Airways:** il vettore inglese ha operato nella stagione invernale un massimo di 3 frequenze settimanali verso Londra Heathrow che sono saliti a 2 voli giornalieri con l'inizio della stagione estiva.
- **Transavia:** il vettore, ha operato fino ad un massimo di 2 frequenze settimanali nella stagione invernale verso Amsterdam, incrementante nella stagione estiva fino ad un massimo di 11 voli settimanali.
- **Jet2:** il vettore ha ripreso da fine marzo il collegamento stagionale trisettimanale verso Manchester mentre da maggio i collegamenti stagionali per Birmingham e Leeds-Bradford.
- **Norwegian Air:** nella stagione estiva il vettore ha ripreso il collegamento per Copenaghen, Oslo, Stoccolma Arlanda e Helsinki.
- **Aer Lingus:** da maggio è tornato operativo il collegamento trisettimanale stagionale per Dublino.
- **Air Baltic:** ha ripreso il collegamento stagionale bisettimanale da/per Riga.
- **Eurowings:** ha ripreso il collegamento stagionale trisettimanale da/per Colonia/Bonn.
- **Fly Dubai:** ha ripreso il collegamento annuale (fino a 3 freq.sett. da/per Dubai).
- **SAS:** ha ripreso il collegamento per Copenaghen a marzo incrementando da 1 a 3 frequenze settimanali e in alta stagione estiva il collegamento per Oslo.
- **Volotea:** il vettore spagnolo ha ripreso i collegamenti stagionali verso Olbia e Nantes.
- **Small Fly:** la compagnia aerea maltese, vincitrice della continuità territoriale elbana, ha ripreso i collegamenti verso Pisa.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 2025 sono stati 27 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea diretti. L'Italia è il primo mercato con oltre 700.000 passeggeri e rappresenta il 26,4 % del totale passeggeri, seguono Regno Unito, Spagna, ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano oltre il 62% del traffico di linea totale.

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo, con oltre 6.300 tonnellate, registra una sostanziale stabilità rispetto ai valori 2024 (-0,3%).

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	1.801.874	1.648.160	153.714	9,3%
Nazionali (Linea + Charter)	236.134	239.167	-3.033	-1,3%
Internazionali (Linea + Charter)	1.565.740	1.408.993	156.747	11,1%
Passeggeri Aviazione Generale	5.549	6.894	-1.345	-19,5%
TOTALE PASSEGGERI	1.807.423	1.655.054	152.369	9,2%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	17.104	15.269	1.835	12,0%
Nazionali (Linea + Charter)	2.410	2.260	150	6,6%
Internazionali (Linea + Charter)	14.694	13.009	1.685	13,0%
Movimenti Aviazione Generale	3.602	4.039	-437	-10,8%
TOTALE MOVIMENTI	20.706	19.308	1.398	7,2%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Tonnellaggio Commerciale	1.005.730	905.416	100.314	11,1%
Nazionali (Linea + Charter)	143.592	145.625	-2.033	-1,4%
Internazionali (Linea + Charter)	862.138	759.791	102.347	13,5%
Tonnellaggio Aviazione Generale	46.466	54.079	-7.613	-14,1%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.052.196	959.495	92.701	9,66%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	14.754	9.977	4.777	47,9%
Merce via superficie (Kg)	44.871	24.222	20.650	85,3%
Posta (Kg)	613	125	488	390,4%
TOTALE MERCE E POSTA	60.238	34.324	25.915	75,5%
	Progr. al 30.06.25	Progr. al 30.06.25	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	1.808.025	1.655.397	152.628	9,2%

Nel primo semestre 2025 sono transitati dall'aeroporto di Firenze oltre 1,8 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +9,2% rispetto al medesimo periodo 2024 (con una variazione di +152 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti commerciali del +12%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 79,5% in calo di 1,9 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (81,4% il valore consuntivato), si registra però un incremento del 12% 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 ed il confronto con il 2024.

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Giugno 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	Total	1.807.423	1.655.054	152.369	9,2%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Vespucci nel primo semestre 2025.

- **KLM:** il vettore olandese ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam nella stagione invernale, passati a 5 con l'avvio della stagione estiva incrementando la capacità con un maggiore utilizzo dell'E195-200.
- **Air France:** il vettore francese ha operato fino a un massimo di 5 voli giornalieri nella stagione invernale, per salire a 7 nella stagione estiva, incrementando di un volo giornaliero e introducendo il nuovo A220-300 operando con un mix di aeromobili (A318-319 e A220-300).
- **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).
- **ITA Airways:** il vettore italiano opera 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 che salgono fino ad un massimo di quattro con la stagione estiva.
- **Iberia:** il vettore iberico opera annualmente 3 frequenze settimanali da/per Madrid, destinazione coperta dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling.
- **Luxair:** è tornato operativo da metà marzo il collegamento stagionale trisettimanale per Lussemburgo.
- **British Airways:** il vettore inglese ha ripreso, da metà febbraio, il collegamento per Londra Heathrow con A320neo operando 3 frequenze settimanali, passando con l'avvio della stagione estiva a 2 voli giornalieri con night stop (nella scorsa stagione estiva 1 solo volo giornaliero). Opera inoltre, attraverso la controllata BA CityFlyer il collegamento annuale verso Londra City, con 12-13 voli settimanali e il volo settimanale per Londra Stansted. Da maggio è operativo il collegamento stagionale per Edimburgo (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali).
- **TAP:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento diretto verso Lisbona con 7 frequenze settimanali salite a 10 nella stagione estiva.
- **Vueling Airlines:** il vettore spagnolo ha operato nella stagione invernale su 5 destinazioni (Barcellona, Londra Gatwick, Madrid, Parigi Orly e Catania). Con la stagione estiva è partito il nuovo collegamento trisettimanale per Bruxelles. Ha incrementato da 3 a quasi 4 voli giornalieri per Barcellona, da 14 a 18 frequenze settimanali per Madrid, da 12 a 16 frequenze settimanali per Parigi Orly.
- **Austrian Airlines:** il vettore, ha operato fino ad un massimo 4 voli settimanali nella stagione invernale da/per Vienna saliti a due voli giornalieri nella stagione estiva.
- **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.
- **Aegean Airlines:** la compagnia greca, dopo aver operato alcuni voli durante le festività natalizie, ha ripreso con regolarità il collegamento verso Atene da marzo (2 voli settimanali).

- **Brussels Airlines:** il vettore belga ha ripreso da marzo il collegamento stagionale verso Bruxelles (1 volo giornaliero).
- **Eurowings:** va a regime il collegamento stagionale trisettimanale per Dusseldorf partito il 30 marzo e che la scorsa stagione fu operato a partire da fine aprile.
- **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). Riprende inoltre il collegamento per Stoccolma Arlanda e Oslo (quest'ultimo da fine giugno).
- **Wideroe:** il vettore ha ripreso il collegamento estivo per Bergen.
- **Air Serbia:** Torna sullo scalo il collegamento bisettimanale verso Belgrado.
- **Air Corsica:** nuovo collegamento bisettimanale operativo da fine giugno da/per Nizza.
- **Small Fly:** la compagnia aerea maltese, vincitrice della continuità territoriale elbana, ha ripreso i collegamenti verso Firenze.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo semestre 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 380.000 passeggeri e rappresenta il 21,5% del totale passeggeri, seguono Spagna, Germania e Italia. I primi quattro mercati rappresentano circa il 64% del traffico di linea totale.

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 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.

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);
- *Capitale Investito Netto*: è rappresentato dalla somma delle *Attività non correnti* e del *CCN*, al netto delle *Passività non correnti*, da cui sono escluse le *Passività finanziarie scadenti entro un anno* e le *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*;
- *Indebitamento Finanziario Netto*, o *Posizione Finanziaria Netta (PFN)*, o *Debt*: è rappresentato dalla somma delle *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e delle *Altre attività finanziarie correnti*, al netto delle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*, delle *Passività finanziarie scadenti oltre un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno*, e della quota di *Altri debiti esigibili entro l'anno* e degli *Altri debiti esigibili oltre l'anno* relativi all'acquisto della partecipazione in TAC, evidenziati alle note 7.27 e 7.22 del bilancio consolidato;
- *Rapporto Debt/Equity "Adjusted"*: rappresenta il rapporto tra la *PFN Adjusted* e l'*Equity*, ossia il *Patrimonio Netto totale* (del Gruppo e di Terzi).

9.1 Conto Economico Consolidato

Nei primi sei mesi del 2025 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato oltre **4,5 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **+9,7%** nella componente passeggeri, del +7,5% nella componente movimenti, del +8,9% nella componente tonnellaggio e del +0,1% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze dei primi sei mesi 2024.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del primo semestre 2025 comparati con quelli dell'analogo periodo del 2024. Come evidenziato sopra, le variazioni dei dati economici sono state influenzate positivamente dall'impatto del traffico consuntivato nel primo semestre dal sistema aeroportuale toscano.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	39.527	36.680	2.847	7,8%
Ricavi non aviation	21.492	19.408	2.084	10,7%
Oneri Sviluppo network	(8.496)	(6.828)	(1.668)	24,4%
Totale ricavi operativi	52.523	49.261	3.262	6,6%
Altri ricavi	4.171	2.048	2.123	103,7%
Ricavi per servizi di costruzione	9.420	2.302	7.118	309,2%
TOTALE RICAVI (A)	66.114	53.610	12.503	23,3%
ALTRI PROVENTI (B)	230	213	18	8,3%
COSTI				
Materiali di consumo	2.391	571	1.820	319,1%
Costi del personale	13.545	12.840	705	5,5%
Costi per servizi	26.451	18.744	7.706	41,1%
Oneri diversi di gestione	906	903	3	0,3%
Canoni aeroportuali	3.993	3.638	355	9,8%
TOTALE COSTI (C)	47.285	36.696	10.590	28,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	19.058	17.127	1.931	11,3%
Incid.% su ricavi totali	28,8%	31,9%		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	4.942	4.965	(23)	-0,5%
Acc. f.do rischi e ripristini	1.008	1.552	(543,7)	-35,0%
Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti	88	10	78	766,5%
RISULTATO OPERATIVO	13.020	10.600	2.420	22,8%
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	8	857	(849)	-99,0%
Oneri finanziari	(4.116)	(3.360)	(756)	22,5%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(4.108)	(2.502)	(1.605)	64,1%
Utile (perdita) da partecipazioni	9	171	(162)	-94,8%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	8.921	8.269	652	7,9%
Imposte di periodo	(3.131)	(2.805)	(325)	11,6%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	5.790	5.464	327	6,0%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	32	(161)	193	-120,1%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	5.758	5.625	133	2,4%

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 23,3%, sono passati da 53,6 milioni di euro del primo semestre 2024 a 66,1 milioni di euro del primo semestre 2025. Tale variazione (+12,5 milioni di euro) è il risultato dell'incremento dei ricavi operativi di +3,3 milioni di euro (+6,6%) degli altri ricavi per +2,1 milioni di euro (+103,7%) e per +7,1 milioni di euro (+309,2%) dei ricavi per servizi di costruzione.

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

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del primo semestre 2025 ammontano a 52,5 milioni di euro, in aumento del 6,6% rispetto all'analogo periodo del 2024 quando erano pari a circa 49,3 milioni di euro.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del primo semestre 2025 ammontano a 39,5 milioni di euro, in aumento del 7,8% rispetto all'analogo periodo 2024, quando erano pari a 36,7 milioni di euro.

In particolare, i ricavi regolamentati derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +7,8% conseguenza dell'incremento di traffico gestito nel semestre (+9,6% in termini di Unità di traffico).

Ricavi "Non Aviation"

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

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

Al 30 giugno 2025 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 60,4% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 39,6%. Nel primo semestre 2024 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 61,3% ed al 38,7%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2025 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 21,5 milioni di euro, in incremento del +10,7% rispetto al primo semestre 2024 quando erano pari a 19,4 milioni di euro.

Tale incremento, pari a 2.084 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame.

In particolare, hanno registrato gli incrementi più significativi nel semestre in esame i parcheggi (+455 migliaia di euro, +10,9%), autonoleggi (+663 migliaia di euro, +17,3%), food (+339 migliaia di euro, +12,8%) e sale vip (+530 migliaia di euro, +25,9%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2025 ammontano a 8.496 migliaia di euro in aumento di 1.668 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2024 quando erano pari a 6.828 migliaia di euro (+24,4%).

Si segnala che tale voce accoglie gli oneri di periodo legati ai contratti di incentivazione del traffico. L'ammontare degli oneri del primo semestre 2025 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 395 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree. Lo stesso ammontare di rilasci di costi nel primo semestre 2024 vale 973 migliaia di euro, di conseguenza l'incremento degli Oneri di

sviluppo network del semestre al netto di tali rilasci è pari al +13,97%, influenzato dall'incremento del traffico passeggeri gestito nel periodo in esame.

ALTRI RICAVI

Il dato progressivo al 30 giugno 2025 degli "Altri ricavi" è pari a 4.171 migliaia di euro, in aumento rispetto al primo semestre 2024 quando erano pari a 2.048 migliaia di euro. La differenza di +2.123 migliaia di euro (+103,7%) deriva sostanzialmente dalle maggiori attività di progettazione e fabbricazione relative ad un contratto sottoscritto dalla controllata TAC con ANAS e gestito dalla società consortile A.C.Quasarda (+2.024 migliaia di euro) e dal maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+82 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel primo semestre 2025 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 9,4 milioni di euro, in aumento rispetto al dato del primo semestre 2024 di 7.118 migliaia di euro (+309,2%) per effetto dei maggiori investimenti del Gruppo durante il periodo in esame.

ALTRI PROVENTI

Il dato progressivo al 30 giugno 2025 degli "Altri proventi" è pari a 230 migliaia di euro, in incremento rispetto al medesimo periodo 2024 di 18 migliaia di euro quando erano pari a 213 migliaia di euro. Questa differenza deriva sostanzialmente da minori indennizzi per 29 migliaia di euro ricevuti nel semestre attuale rispetto all'analogo del 2024 compensato dal maggior importo relativo all'adeguamento al 30 giugno 2025 del valore di subentro delle concessioni aeroportuali per 42 migliaia di euro.

COSTI

Nel primo semestre 2025 i costi totali ammontano a 47,3 milioni di euro, in aumento del 28,9% rispetto all'analogo periodo 2024, quando erano pari a 36,7 milioni di euro.

I "Materiali di consumo" del primo semestre 2025 in esame sono pari a 2.391 migliaia di euro e sono in aumento di 1.820 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2024 (+319,1%). Materiali per servizi operativi (+92 migliaia di euro) e materie prime (+1.690 migliaia di euro) sono le principali nature di costo relative al forte incremento nel periodo in esame. Le maggiori materie prime derivano dalle commesse di costruzione delle infrastrutture aeroportuali gestite dalla controllata TAC ed, in particolare, dal nuovo Terminal Arrivi di Pisa (1.674 migliaia di euro).

Il "Costo del personale" del Gruppo nel primo semestre 2025 è pari a 13,5 milioni di euro, in incremento di 705 migliaia di euro rispetto al dato del primo trimestre 2024 quando era pari a 12,8 milioni di euro (+5,5%), dovuto sostanzialmente ad una maggior presenza del personale (+6,5 FTE pari al +1,8%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+9,7% dei passeggeri) ed ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del CCNL di categoria.

I "Costi per servizi" del primo semestre 2025 sono pari a 26,5 milioni di euro, in aumento del +41,1% rispetto all'analogo periodo 2024 quando erano pari a 18,7 milioni di euro (+7.706 migliaia di euro). L'incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ai maggiori costi di costruzione (+4.855 migliaia di euro, +191,6%) per i maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali, costi per servizi operativi (+768 migliaia di euro, +12%), comunicazione (+607 migliaia di euro, +158,6%), servizi di manutenzione (+469 migliaia di euro, +13,9%), utenze (+353 migliaia di euro, +16,2%) e prestazioni professionali (+262 migliaia di euro, +13,3%) legati al maggior traffico gestito nel periodo.

Nel primo semestre 2025 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 906 migliaia di euro, in incremento di 3 migliaia di euro (+0,3%) rispetto all'analogo periodo del 2024.

I “Canoni aeroportuali” del primo semestre 2025 ammontano a 3.993 migliaia di euro, in aumento del 9,8% rispetto all’analogo periodo 2024. La variazione è principalmente dovuta al maggior traffico consuntivato nel trimestre in esame (+9,7% di passeggeri).

RISULTATI DI PERIODO

L’**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del primo semestre 2025 è positivo per circa **19,1 milioni di euro** registrando un incremento di **1,9 milioni di euro** rispetto al primo semestre 2024 quando era pari a 17,1 milioni di euro. Sulla marginalità ha inciso, tra l’altro, l’incremento di traffico riscontrato nel semestre in esame rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

Gli “ammortamenti e accantonamenti”, pari a 6 milioni di euro nel primo semestre 2025, registrano un calo rispetto all’analogo periodo 2024 (-7,5%). Ciò è conseguente principalmente al rilascio del Fondo rischi per 594 migliaia di euro dovuto al rinnovato CCNL di categoria dal rilascio di fondi precedentemente stanziati in relazione ai rischi probabili di natura giuslavoristica connessi ai rapporti di lavoro con dipendenti di TAH sorti prima della cessione dell’80% di quest’ultima¹ parzialmente compensato da un maggior accantonamento al fondo svalutazione di crediti commerciali (+78 migliaia di euro) ed al fondo di ripristino e sostituzione (+52 migliaia di euro).

L’**EBIT** (Risultato Operativo) del primo semestre 2025 si attesta su un valore pari a **13.020 migliaia di euro** registrando un miglioramento di circa 2,4 milioni di euro sul primo semestre 2024 quando era pari a 10,6 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 2.331 migliaia di euro del primo semestre 2024 ad un valore negativo di 4.099 migliaia di euro del primo semestre 2025. La variazione negativa di 1.768 migliaia di euro è principalmente dovuta a minori proventi finanziari (-849 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti nel primo semestre 2024 a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale² ed a maggiori interessi bancari (+485 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 primo semestre 2025 è pari a circa **8,9 milioni di euro** facendo registrare un miglioramento di 652 migliaia di euro rispetto al risultato dell’analogo periodo 2024 quando era pari a circa 8,3 milioni di euro.

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

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il primo semestre 2025 si chiude con un **Risultato netto di periodo pari a 5.790 migliaia di euro**, in miglioramento di 327 migliaia di euro (+6%) rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2024 quando era pari a 5.464 migliaia di euro.

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 30 giugno 2025 ed al 31 dicembre 2024.

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.

ATTIVO	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	210.392	204.232	6.159
Immobili, impianti e macchinari	24.691	24.107	583
Diritti d'uso	3.436	3.528	(93)
Partecipazioni in altre imprese	140	140	0
Partecipazioni in imprese collegate	414	644	(230)
Altre attività finanziarie	5.689	6.284	(595)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	10	17	(8)
Attività fiscali differite	4.558	5.150	(592)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	249.328	244.104	5.224
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	2.932	44	2.888
Crediti commerciali	25.351	19.653	5.698
Attività fiscali per imposte correnti	32	92	(60)
Altri crediti tributari	2.397	819	1.578
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	9.147	8.640	508
Altre attività finanziarie correnti	500	249	251
Cassa e mezzi equivalenti	23.003	22.548	455
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	63.363	52.045	11.318
TOTALE ATTIVO	312.691	296.148	16.542

La variazione del totale attivo registra un incremento di 16,5 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2024.

Nelle attività non correnti, in incremento di 5,2 milioni, si evidenziano gli importanti investimenti infrastrutturali effettuati nel periodo che hanno fatto incrementare le attività immateriali e materiali di oltre 6,7 milioni di euro.

Nella variazione delle attività correnti, in aumento di 11,3 milioni, si evidenzia l'incremento dei crediti commerciali (+5,7 milioni di euro), per effetto dell'aumento di fatturato legato al traffico consuntivato nel periodo in esame, le attività derivanti da contratti (rimanenze) per circa 2,9 milioni di euro e gli altri crediti tributari per circa 1,6 milioni di euro (acconti imposte sul reddito).

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	112.451	113.825	(1.374)
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.271	1.269	2
Fondi di ripristino e sostituzione	21.873	21.120	754
Fondi benefici ai dipendenti	2.213	2.417	(204)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	97.189	87.291	9.898
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.000	3.116	(117)
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	2.979	3.226	(246)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.002	1.134	(132)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	129.528	119.572	9.956
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	666	636	30
Passività fiscali per imposte correnti	2.298	1.134	1.164
Altri debiti tributari	7.859	9.649	(1.789)
Debiti Commerciali	37.227	30.934	6.293
Debiti verso Istituti previdenziali	1.677	1.561	116
Altri debiti esigibili entro l'anno	13.930	10.317	3.613
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	1.080	2.586	(1.506)
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	5.975	5.934	40
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	70.711	62.751	7.960
TOTALE PASSIVITA'	200.239	182.323	17.916
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	312.691	296.148	16.542

Il Patrimonio netto registra un calo di circa 1,4 milioni di euro per effetto principale del risultato di periodo del Gruppo (5,8 milioni di euro) al netto della distribuzione dei dividendi (7,46 milioni di euro).

Tra le Passività a medio lungo termine (+10 milioni di euro) si segnala l'incremento delle voci relative alle passività finanziarie per 9,9 milioni di euro derivate derivante dall'utilizzo nel corso del primo semestre 2025 delle linee di credito previste dal contratto di finanziamento siglato nel 2024, non ancora utilizzate al 31 dicembre 2024.

Tra le passività correnti (+8 milioni di euro) si segnala in particolare l'incremento dei debiti commerciali (+6,3 milioni di euro) e di altri debiti (+3,6 milioni di euro) parzialmente compensati dal calo di debiti tributari (-1,8 milioni di euro) e del fondo rischi e oneri (-1,5 milioni di euro). In particolare la diminuzione del Fondo rischi è stata generata dai rilasci di accantonamenti passati legati al rinnovo del CCNL di categoria ed a rischi di natura giuslavoristica legati alla cessione della partecipazione in Toscana Aeroporti handling.

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

9.3 Analisi dei flussi finanziari

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2025

<i>migliaia di euro</i>	H1 2025	H1 2024
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	5.790	5.464
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	4.942	4.965
- Utile / perdita da partecipazioni	(9)	(171)
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.504)	(971)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(167)	(40)
- Variazione netta del fondo di ripristino	257	523
- Altre variazioni non monetarie	(218)	559
- Oneri finanziari diritti d'uso	64	61
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	4.044	2.441
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	499	1.524
- Imposte di competenza del periodo	2.632	1.281
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	(2.888)	1.230
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.689)	(4.749)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(1.664)	2.879
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	7.755	(7.175)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	1.795	(1.050)
Flusso di cassa delle attività operative	15.639	6.772
- Oneri finanziari pagati	(3.102)	(2.932)
- Imposte sul reddito pagate	(1.408)	0
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	11.129	3.840
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.144)	(812)
- Disinvestimenti in attività materiali	58	0
- Investimenti in attività immateriali	(10.725)	(3.202)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(3)	(6)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	-	3.200
- Altri movimenti	(1)	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(12.815)	3.031
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.460)	(300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	10.000	130.895
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	0	(141.776)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(399)	(394)
- Altri movimenti	0	(1.996)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	2.141	(13.572)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	455	(6.701)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	23.003	19.442

Al 30 giugno 2025 le disponibilità liquide risultano pari a 23 milioni di euro e registrano un incremento di 7.156 migliaia di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 30 giugno 2024 quando era pari a 19,4 milioni di euro. Rispetto al 31 dicembre 2024 la disponibilità monetaria si incrementa di 455 migliaia di euro per le variazioni sopra evidenziate.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2025, si evidenziano in particolare:

- investimenti liquidati per circa (12,8) milioni di euro in infrastrutture e mezzi aeroportuali;
- la distribuzione di dividendi per (7,5) 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").
- Il positivo flusso di cassa generato dalle attività operative del periodo in esame per +11,1 milioni di euro.

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta di seguito l'Indebitamento Finanziario Netto Consolidato (di seguito anche "Posizione Finanziaria Netta Consolidata") al 30 giugno 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 2021).

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	30.06.2025	31.12.2024	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	23.003	22.548	455
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C. Altre attività finanziarie correnti	500	249	251
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	23.503	22.797	706
E. Debito finanziario corrente	-	-	0
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.161	1.127	34
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.161	1.127	34
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(22.341)	(21.670)	(671)
I. Debito finanziario non corrente	103.168	93.633	9.536
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	0
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	103.168	93.633	9.536
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	80.827	71.963	8.864

Al 30 giugno 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" che include le passività finanziarie per diritti d'uso (666 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (495 migliaia di euro).

A questi si aggiungono i Debiti finanziari non correnti per un importo di 103,2 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente del nuovo finanziamento in essere finalizzato a sostenere il piano di investimenti dell'aeroporto di Pisa e rafforzare la struttura finanziaria prevista nel piano industriale del Gruppo per 97,2 milioni di euro, la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3 milioni di euro) e per circa 3 milioni di euro la quota a lunga del derivato su mutui.

Al 30 giugno 2025 la liquidità del Gruppo è pari a circa 23,5 milioni di euro.

L'Indebitamento Finanziario Netto Consolidato, pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2025, risulta pari a **80,8 milioni di euro**, in incremento di 8,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 quando era pari a 72 milioni di euro. Si ricorda inoltre che l'indebitamento finanziario netto consolidato al 30 giugno 2024 era pari a 73,2 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 30 giugno 2025 il nuovo **rapporto “Debt/Equity”** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,72** (0,63 al 31 dicembre 2024 e 0,66 al 30 giugno 2024).

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2025 ammontano a **11,4 milioni di euro**, di cui circa 9,8 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 1.646 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 30.06.25					11.401
A) Immobilizzazioni Immateriali				9.755	
- <i>software</i>				108	
- <i>Altre Immobilizzazioni</i>				12	
- <i>diritti di concessione</i>				318	
Potenz.centrale frigo palazzina imbarchi	FLR		212		
Nuovo Impianto climatizzazione sala arrivi	FLR		69		
Real. Nuovo Sistema Antintrusione Pista	FLR		25		
Altri Minori	PSA/FLR		12		
- <i>immob. in corso</i>				9.100	
Ampliamento Terminal	PSA		5.807		
Progetto nuovo Terminal	FLR		1.755		
Aggiornamento MASTERPLAN	FLR		298		
Riconfigurazione Apron rampa 0 x uso duale	PSA		241		
Adeguamento piazzali esistenti x Ampliamento Terminal	PSA		178		
Prog. area vingone e S. Iacopo MPL 2035	FLR		146		
infrastruttura di ricarica per autonoleggio	PSA		98		
Riqualificazione torri faro	FLR		96		
Altri Minori	PSA/FLR		480		
- <i>Altre Immobilizzazioni in corso</i>				131	
Riqualifica palazzina cassa parcheggi Peretola	FLR		131		
- <i>software in corso</i>				86	
Upgrade sistemi SAP	PSA/FLR		79		
Altri Minori	PSA/FLR		7		
B) Immobilizzazioni Materiali				1.646	
- <i>impianti e macchinari</i>				1101	
Mezzi Ambulift	PSA/FLR		479		
GPU-ground power unit semovente	FLR		272		
Apparati ETD-rilevatori tracce esplosivo	PSA/FLR		69		
Dispositivo segnalazione TRAILER	PSA/FLR		54		
Tendiflex per accodamenti passeggeri	PSA/FLR		47		
Rulliera porta container aviopei	FLR		43		
Altri Minori	PSA/FLR		137		
- <i>immob. in corso</i>				271	
Cestini intelligenti HOOOLY!	PSA/FLR		204		
Surface Friction Test vehicle-trailer	FLR		58		
Altri Minori	PSA/FLR		9		
- <i>altri beni</i>				189	
Macchine Elettroniche (HW)	PSA/FLR		2		
Arredi	PSA/FLR		120		
Mezzi	PSA/FLR		66		
- <i>Attrez.re ind.li e comm.li</i>				4	
- <i>terreni e fabbricati</i>				80	

Fra le immobilizzazioni immateriali consuntivate nel primo semestre 2025 per 9.755 migliaia di euro si segnala l'avanzamento dei lavori di costruzione del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (5.807 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (1.755 migliaia di euro) e l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (298 migliaia di euro).

Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel primo semestre 2025 per 1.646 migliaia di euro si segnalano i nuovi GPU semoventi (272 migliaia di euro) ed i nuovi mezzi ambulift (479 migliaia di euro).

11. LE RISORSE UMANE

Nel primo semestre 2025 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 375 FTE, registrando un incremento in termini assoluti di 6,5,1 FTE (+1,8%), rispetto allo stesso periodo del 2024. Tale variazione risente principalmente dell'andamento del traffico gestito dai due aeroporti.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 335,6 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,3 EFT (+0,7%), 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 15,3 FTE (+16,2%).

La controllata TAE ha decrementato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 8,3 FTE (-6,3%). Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA.

L'organico medio dei dipendenti di TAC è pari a 15,9 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,7 FTE (+20,2%) rispetto al medesimo periodo del 2024.

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

tabella FTE dipendenti	1° Sem. 2025	1° Sem. 2024	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	335,6	333,3	2,3	0,7%
Jet Fuel	15,3	13,2	2,1	16,2%
TAE	8,3	8,8	-0,6	-6,3%
TAC	15,9	13,2	2,7	20,2%
Gruppo	375,0	368,5	6,5	1,8%

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

Il "Costo del personale" del Gruppo nel primo semestre 2025 è pari a 13,5 milioni di euro, in incremento di 705 migliaia di euro rispetto al dato del primo trimestre 2024 quando era pari a 12,8 milioni di euro (+5,5%), dovuto sostanzialmente all'incremento della forza lavoro (+6,5 FTE pari al +1,8%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+9,7% dei passeggeri) e ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del CCNL di categoria.

12. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 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 semestrale abbreviato al 30 giugno 2025.

Alla data del 30 giugno 2025 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate e sottoposte a controllo congiunto**:

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

Toscana Aeroporti Handling S.r.l., operativa dal 1° luglio 2018, ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni, nonché lo svolgimento di ulteriori attività comunque opportune ai fini delle suddette attività di handling e/o correlate alle medesime. Per handling si intende l'insieme delle attività e dei servizi di assistenza aeroportuale a terra ad aeromobili, passeggeri e merci. La Società, da sempre controllata al 100% da TA, in data 30 dicembre 2022 ha modificato l'assetto proprietario essendo stato ceduto il pacchetto di maggioranza delle azioni (80%). In data 1° agosto Toscana Aeroporti ha esercitato 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.¹.

Alla data del 30 giugno 2025 TAH ha in essere, in continuità con i precedenti esercizi, subconcessioni di aree per un valore di circa 80 migliaia di euro, parcheggi per circa 36 migliaia di euro, recupero di utenze per circa 39 migliaia di euro e servizi di scalo per circa 79 migliaia di euro. TAH ha fornito servizi di handling a TA per un valore complessivo pari a circa 759 migliaia di euro migliaia di euro.

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

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

Alla data del 30 giugno 2025 ha in essere service per attività di staff per un valore di circa 23 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 30 giugno 2025 il Gruppo TA ha rilevato negli Altri ricavi Servizi di progettazione e fabbricazione per 2.482 migliaia di euro e fra i Costi operativi Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi da A.C.Quasarda pari a 2.358 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 1,9 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

¹ Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Eventi ed operazioni societarie" nelle Note Illustrative al presente Bilancio consolidato al 30 giugno 2025.

- 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 30 giugno 2025 il Gruppo TA non ha alcun rapporto commerciale con la collegata.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 30 giugno 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 30 giugno 2025 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 824 migliaia di euro, compensato con i crediti verso la medesima relativi alle remunerazioni per il ROL ceduto negli anni passati. Per effetto del consolidato fiscale, Corporacion America Italia S.p.A. riconosce a TA un provento pari a circa 52 migliaia di euro che viene registrato come minore imposta corrente.

- ACI Engineering Uruguay S.A.

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

Al 30 giugno 2025 non sono stati consuntivati costi.

- Cedikor S.A.

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

Al 30 giugno 2025 TA ha in essere un accordo con la società correlata del valore di 400 migliaia di euro di cui ne sono stati consuntivati servizi di competenza per 164 migliaia di euro.

- Pitti Immagine Srl

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

Al 30 giugno 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 30 giugno 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 30 giugno 2025 TA ha consuntivato 40 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annua.

- Industria Servizi Srl

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

Al 30 giugno 2025 TA ha consuntivato circa 36 migliaia di euro nei costi per servizi per il servizio annuale di tenuta buste paghe.

- Talento all'opera Onlus

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

Al 30 giugno 2025 TA ha consuntivato 5 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annuale.

- Industria Servizi Formazione Srl

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

Al 30 giugno 2025 TA ha consuntivato circa 4 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.

13. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI

13.1 Parcheggio Peretola S.r.l.

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

I valori economici del primo semestre 2025 rilevano un valore della produzione pari a 1.506 migliaia di euro (1.458 migliaia di euro al 30 giugno 2024), in incremento di 47 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 principalmente riconducibili al maggior numero di passeggeri transitati nel primo semestre 2025 dall'Aeroporto di Firenze (+11% in termini di passeggeri) e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 146 migliaia di euro (141 migliaia di euro al 30 giugno 2024). In particolare, servizi esterni per la gestione dei parcheggi (61 migliaia di euro), prestazioni professionali per 19 migliaia di euro (fra cui service amministrativo della capogruppo per 13 migliaia di euro); imposte locali (29 migliaia di euro), assicurazioni per 27 migliaia di euro ed utenze per 6 migliaia di euro.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del primo semestre 2025 è pari a 1.359 migliaia di euro, in incremento di 42 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 (+2%).

Al 30 giugno 2025 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 655 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per circa 3.204 migliaia di euro).

13.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

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

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

- distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 30 giugno 2025 sono pari a 9);
- personale interno (al 30 giugno 2025 è pari a 9 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 primo semestre 2025 hanno riguardato principalmente la commessa di ampliamento terminal passeggeri di Pisa e le relative opere propedeutiche, la progettazione del nuovo Terminal di Firenze e la revisione progettuale, con approfondimenti tecnici delle singole opere, del Master Plan di Firenze, comprensivi degli studi specialistici afferenti al procedimento VIA-VAS in corso. Relativamente alle attuali infrastrutture, TAE ha 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.

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

Al 30 giugno 2025 la società ha 9 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2024, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

I ricavi del primo semestre 2025, pari a 3.549 migliaia di euro (1.329 migliaia al 30 giugno 2024), rappresentano la competenza dei primi sei mesi dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del primo semestre 2025 sono pari a 2.384 migliaia di euro (1.684 migliaia al 30 giugno 2024) fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 356 migliaia di euro, prestazioni professionali (65 migliaia di euro), servizi di manutenzione IT (31 migliaia di euro), i costi esterni per studi e progettazioni pari a 1.555 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 269 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 1.165 migliaia di euro (-355 migliaia di euro al 30 giugno 2024) ed il risultato netto di periodo è pari a 826 migliaia di euro (-271 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

Al 30 giugno 2025 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 248 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 1.556 migliaia di euro.

13.3 Jet Fuel Co. S.r.l.

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

Nel corso del primo semestre dell'anno 2025, presso il deposito sono transitati complessivamente 49.389 metri cubi di carburante avio, registrando un incremento dei volumi gestiti pari allo 0,4% rispetto ai 49.189 metri cubi movimentati nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nonostante l'aeroporto di Pisa abbia registrato, nel periodo in esame, un incremento del traffico aereo in termini di movimenti pari al +7,7%, l'incremento dei volumi gestiti da Jet Fuel è stato più contenuto (+0,4%). 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 5.608 litri/rif. al 30 giugno 2024 a 5.073 litri/rif. nel primo semestre 2025, evidenziando una contrazione del 9,5%.

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 30 giugno 2025, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel primo semestre 2025 di 280 migliaia di euro (256 migliaia di euro al 30 giugno 2024), service staff per 10 migliaia di euro, locali ed utenze per 12 migliaia di euro.

I ricavi principali del primo semestre 2025 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 703 migliaia di euro (698 migliaia di euro al 30 giugno 2024) il servizio di stoccaggio carburante e per 658 migliaia di euro il servizio di into-plane (621 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

I costi totali del primo semestre 2025 sono pari a 1.148 migliaia di euro (1.060 migliaia al 30 giugno 2024). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (541 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (281 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (71 migliaia di euro), prestazioni professionali (86 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (45 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2025 è positivo per 463 migliaia di euro (473 migliaia di euro al 30 giugno 2024) ed il risultato netto di periodo è pari ad un utile di 280 migliaia di euro (280 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

Al 30 giugno 2025 la Società non ha Indebitamento bancario, disponibilità liquide e attività finanziarie correnti per 1.301 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 1.277 migliaia di euro.

13.4 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

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

nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

I ricavi principali del primo semestre 2025 sono pari a 8.621 migliaia di euro di cui legati all'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo per 5.527 migliaia di euro (804 migliaia di euro al 30 giugno 2024) e dall'avanzamento della commessa esterna (ANAS) gestita dalla controllata A.C. Quasarda per 2.888 migliaia di euro (1.000 migliaia di euro al 30 giugno 2024)

I costi totali del primo semestre 2025 sono pari a 8.521 migliaia di euro (2.467 migliaia di euro al 30 giugno 2024). I costi principali sono rappresentati dai materiali di consumo per 1.799 migliaia di euro; il costo del personale per 664 migliaia di euro ed i costi per servizi per 6.049 migliaia di euro. Fra questi ultimi si segnala, in particolare, lavorazioni c/terzi per 5.150 migliaia di euro (fra cui 2.744 migliaia di euro per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolti dalla partecipata A.C. Quasarda), personale distaccato per 258 migliaia di euro, prestazioni professionali per 97 migliaia di euro e assicurazioni industriali per 68.

Di conseguenza il MOL del primo semestre 2025 è positivo per 104 migliaia di euro (-622 migliaia di euro al 30 giugno 2024) ed un risultato di periodo negativo di 566 migliaia di euro (-1.293 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

Al 30 giugno 2025 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per 701 migliaia di euro, disponibilità liquide per 162 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 4.189 migliaia di euro.

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

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

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

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione e il prezzo del petrolio. In generale, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali in conseguenza al contesto macroeconomico inflattivo ed il conseguente calo dei consumi possono condizionare lo sviluppo del traffico aereo. I primi otto mesi del 2025 hanno registrato una solida crescita del traffico sui due scali gestiti, con un incremento del 9,7% rispetto allo stesso periodo del 2024. Tale performance, superiore alla media del sistema aeroportuale italiano (+5,4% nei primi sette mesi, fonte Assaeroporti), conferma l'attrattività e la resilienza del nostro network. Questo andamento positivo si inserisce tuttavia in un contesto esterno che presenta elementi di complessità. Il quadro geopolitico globale rimane incerto, principalmente a causa delle tensioni persistenti in Europa orientale e in Medio Oriente. Tali instabilità, pur non impattando direttamente le nostre operazioni, contribuiscono a mantenere volatili i prezzi dell'energia e di alcuni materiali, ed influenzano il clima economico generale in cui operano i vettori richiedendo loro un'attenta gestione dei costi, in particolare attraverso l'ottimizzazione delle rotte e le strategie di acquisto del carburante.

In questo scenario, sussiste il rischio che tali fattori esterni possano moderare l'attuale ritmo di crescita. In sintesi, la sovraperformance registrata rispetto al mercato nazionale dimostra la solidità del posizionamento strategico del Gruppo. L'attività di monitoraggio dei rischi economici e geopolitici rimane tuttavia costante e fondamentale per anticipare eventuali cambiamenti nello scenario e proteggere i nostri risultati.

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

- RISCHI CONNESSI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

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

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

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

Sempre relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO₂ (con l'obiettivo di ottenere l'accreditamento all'ACA - Airport Carbon Accreditation Program) e la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. Toscana Aeroporti ha ottenuto la certificazione ACA2 e sta proseguendo nel percorso di certificazione ACA3 aumentando il commitment aziendale nel coinvolgimento degli stakeholders esterni.

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.

Oltre ad una copertura assicurativa a protezione di eventuali danni provocati da attacchi cyber, tra i principali presidi di protezione contro i rischi informatici, si segnalano periodiche attività di vulnerability assessment e penetration test dei sistemi condotti secondo le best practice di settore, nonché le conseguenti attività di remediation degli eventuali rischi rilevati, così come le attività di continuo aggiornamento dei sistemi informativi legate alle segnalazioni periodiche degli enti preposti e dei vendor delle soluzioni tecnologiche.

- RISCHIO NORMATIVO

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

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

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

- RISCHI LEGATI A RITARDI NELLA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI

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

Con riferimento alle procedure autorizzative in corso, si ricorda come la Società stia attualmente proseguendo le attività per l'approvazione del Masterplan di Firenze per il periodo 2025-2035 che alla data del presente documento, è stato approvato in linea tecnica da ENAC, oggetto di istruttoria nell'ambito della fase di valutazione integrata del processo VIA-VAS presso il Ministero dell'Ambiente e al momento positivamente valutato da parte della Regione Toscana (DGR del 15.04.2025) e dalla Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente (seduta plenaria del 01.09.2025). Si rimanda al paragrafo 7.1.d Attività immateriali - Immobilizzazioni in corso delle note illustrative al bilancio consolidato per maggiori dettagli sull'iter autorizzativo in corso. La società monitorerà costantemente l'evoluzione dei procedimenti autorizzativi.

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

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

Nel corso del primo semestre 2025 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato oltre 4,5 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del +9,7% nella componente passeggeri, del +7,5% nella componente movimenti, del +8,9% nella componente tonnellaggio e del +0,1% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del primo semestre 2024. Nella componente passeggeri, l'incidenza totale dei primi tre vettori è del 62,1%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 45,7% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,5% e 6%.

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

- RISCHI AMBIENTALI

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

- RISCHIO INTERRUZIONE ATTIVITA' OPERATIVA

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

- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

15. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2025

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Volotea: dal 6 luglio nuovo collegamento per Alghero raggiungendo un network totale di 12 destinazioni servite nella summer 2025.

Air Serbia prosegue nella stagione invernale con 2 frequenze settimanali.

Brussels Airlines prosegue il collegamento durante la stagione invernale.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

Aegean Airlines: confermata l'operazione bisettimanale verso Atene in altissima stagione.

Fly Dubai: il vettore proseguirà anche nella stagione invernale il collegamento diretto con Dubai.

Air Baltic: il vettore allunga la stagione operando il collegamento bisettimanale per Riga anche durante il mese di novembre.

Aer Lingus: A partire da Luglio incrementa da 3 a 4 collegamenti settimanali per Dublino.

AirArabia: il vettore incrementa le frequenze (da 1 a 2) nell'alta stagione estiva.

Wizz Air: prosegue la nuova rotta Pisa-Varsavia anche in inverno con 3 freq sett.

Altre novità

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.

16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi 8 mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 6,7 milioni di passeggeri in crescita del +8,7% rispetto allo stesso periodo del 2024.

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

Anche nel 2025 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché al completamento della prima fase dei lavori del nuovo Terminal Arrivi di Pisa.

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

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 30.06.2025

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	H1 2025	Di cui Parti Correlate	H1 2024	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		52.523	166	49.261	163
Altri ricavi		4.171	25	2.048	181
Ricavi per servizi di costruzione		9.420		2.302	
TOTALE RICAVI (A)	6.1	66.114	191	53.610	344
ALTRI PROVENTI (B)	6.2	230		213	
COSTI	6.3				
Costi operativi					
Materiali di consumo	6.3.1	2.391		571	
Costi del personale	6.3.2	13.545		12.840	
Costi per servizi	6.3.3	26.451	3.706	18.744	2.062
Oneri diversi di gestione	6.3.4	906	45	903	45
Canoni aeroportuali	6.3.5	3.993		3.638	
TOTALE COSTI (C)		47.285	3.751	36.696	2.107
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)		19.058		17.127	
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	6.4	4.942		4.965	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	6.5	1.008		1.552	
Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti	6.6	88		10	
RISULTATO OPERATIVO		13.020		10.600	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	6.7	8		857	
Oneri finanziari	6.8	(4.116)		(3.360)	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		(4.108)		(2.502)	
Utile (perdita) da partecipazioni	6.9	9		171	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		8.921		8.269	
Imposte di esercizio	6.10	(3.131)	(52)	(2.805)	(50)
RISULTATO DA ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO		5.790		5.464	
Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione	6.11	0		0	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		5.790		5.464	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	6.12	32		(161)	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo		5.758		5.625	
Utile (perdita) per azione (€) base attribuibile agli azionisti della Capogruppo	6.13	0,309		0,302	
Utile (perdita) per azione (€) diluito		0,309		0,302	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	H1 2025	H1 2024
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		5.790	5.464
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale		109	84
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico (B)	7.16	109	84
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale		187	0
Altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale, non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)		187	0
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B) + (C)		6.086	5.547
di cui utile / (perdita) di pertinenza di terzi	7.16	49	159
di cui utile / (perdita) di pertinenza del Gruppo		6.037	5.388

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

ATTIVITA'	Note	30.06.2025	31.12.2024
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	210.392	204.232
<i>di cui verso parti correlate</i>		164	164
Immobili, impianti e macchinari	7.2	24.691	24.107
Diritti d'uso	7.3	3.436	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	5.689	6.284
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.7	10	17
Attività fiscali differite	7.8	4.558	5.150
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		249.328	244.104
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	7.9	2.932	44
Crediti commerciali	7.10	25.351	19.653
<i>di cui verso parti correlate</i>		917	955
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	32	92
Altri crediti tributari	7.12	2.397	819
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	9.147	8.640
Altre attività finanziarie correnti	7.14	500	249
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.15	23.003	22.548
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		63.363	52.045
TOTALE ATTIVO		312.691	296.148

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	30.06.2025	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		(2.264)	(2.451)
Utili (perdite) portati a nuovo		7.115	5.446
Utile (perdita) di periodo del Gruppo		5.758	17.097
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		111.922	112.885
Patrimonio Netto di Terzi		529	940
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.16	112.451	113.825
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.17	1.271	1.269
Fondi di ripristino e sostituzione	7.18	21.873	21.120
Fondi benefici ai dipendenti	7.19	2.213	2.417
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.20	97.189	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.21	3.000	3.116
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	7.22	2.979	3.226
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.23	1.002	1.134
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		129.528	119.572
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.21	666	636
Passività fiscali per imposte correnti	7.24	2.298	1.134
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>2.045</i>	<i>876</i>
Altri debiti tributari	7.25	7.859	9.649
Debiti Commerciali	7.26	37.227	30.934
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>3.779</i>	<i>29.584</i>
Debiti verso Istituti previdenziali	7.27	1.677	1.561
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.28	13.930	10.317
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.17	1.080	2.586
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.18	5.975	5.934
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		70.711	62.751
TOTALE PASSIVITA'		200.239	182.323
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		312.691	296.148

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 2025

<i>migliaia di euro</i>	H1 2025	H1 2024
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	5.790	5.464
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	4.942	4.965
- Utile / perdita da partecipazioni	(9)	(171)
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.504)	(971)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(167)	(40)
- Variazione netta del fondo di ripristino	257	523
- Altre variazioni non monetarie	(218)	559
- Oneri finanziari diritti d'uso	64	61
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	4.044	2.441
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	499	1.524
- Imposte di competenza del periodo	2.632	1.281
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	(2.888)	1.230
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.689)	(4.749)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(1.664)	2.879
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	7.755	(7.175)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	1.795	(1.050)
Flusso di cassa delle attività operative	15.639	6.772
- Oneri finanziari pagati	(3.102)	(2.932)
- Imposte sul reddito pagate	(1.408)	0
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	11.129	3.840
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.144)	(812)
- Disinvestimenti in attività materiali	58	0
- Investimenti in attività immateriali	(10.725)	(3.202)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(3)	(6)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	-	3.200
- Altri movimenti	(1)	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(12.815)	3.031
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.460)	(300)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	10.000	130.895
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	0	(141.776)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(399)	(394)
- Altri movimenti	0	(1.996)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	2.141	(13.572)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	455	(6.701)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	23.003	19.442

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2023	30.710	18.941	5.472	12.846	24.585	(3.229)	15.850	105.174	1.326	106.500
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	5.625	5.625	161	5.464
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	82	82	2	84
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	5.706	5.706	159	5.547
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	10.470	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	300	300
ALTRI MOVIMENTI	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	523	9.946	0	-	10.470	0	300	300
PN al 30 giugno 2024	30.710	18.941	5.995	22.792	24.585	(3.229)	11.087	110.880	867	111.747

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2024	30.710	18.941	5.995	15.792	24.585	(3.229)	(2.451)	22.543	112.885	940	113.825
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	5.758	5.758	32	5.790
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	187	92	279	17	296
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	187	5.850	6.037	49	6.086
DESTINAZIONE UTILE	-	-	147	8.373	-	-	-	8.520	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	7.000	7.000	460	7.460
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ALTRI MOVIMENTI	-	-	-	0,2	-	-	-	0,0	0,2	0,0	0,2
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	147	8.373	-	-	-	15.520	7.000	460	7.460
PN al 30 giugno 2025	30.710	18.941	6.142	24.164	24.585	(3.229)	(2.264)	12.873	111.922	529	112.451

**NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE
ABBREVIATO 2025**

PREMESSA

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

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

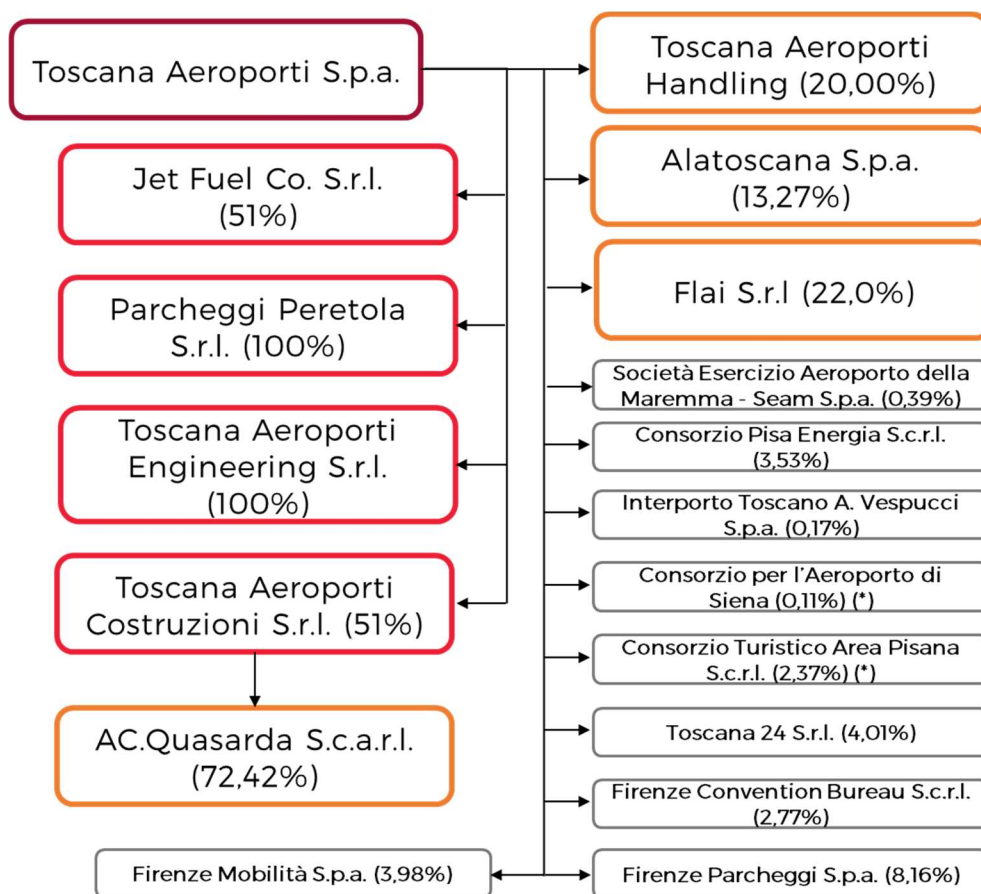
Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA e delle sue controllate.

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

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

1. AREA DI CONSOLIDAMENTO

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al **30 giugno 2025**.



- Società Capogruppo** - Toscana Aeroporti S.p.A.
- Società Controllate** - Jet Fuel Co, S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. 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%.
- 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	105.619	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	1.556	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	3.204	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	1.277	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	4.186	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
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(2.268)	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42
Flai S.r.l. ³	Bergamo	50	50	22,00

2. STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

¹ Dati al 30 giugno 2025.

² Dati al 31 dicembre 2024.

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.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, redatto in applicazione dello IAS 34 - Bilanci intermedi, sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo “Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1 gennaio 2025”.

Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, predisposto in base agli IFRS.

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

La redazione del bilancio intermedio richiede da parte della direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività iscritti e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di chiusura del periodo. Se nel futuro tali stime e assunzioni, effettuate da parte del management, dovessero differire dalle circostanze effettive verrebbero modificate in modo appropriato nell'anno in cui tali circostanze variassero. Per una più ampia descrizione dei processi valutativi più rilevanti per il Gruppo, si rinvia al paragrafo "Uso di stime" del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024.

Si segnala inoltre che alcuni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quale la determinazione di eventuali perdite di valore di attività immobilizzate, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

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

3. PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

I principi contabili adottati per il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 sono coerenti con quelli utilizzati nel bilancio annuale al 31 dicembre 2024, salvo l'introduzione di nuovi o aggiornati principi IASB e interpretazioni IFRIC, omologati dall'UE e applicati dal 1° gennaio 2025. Tali aggiornamenti non hanno avuto impatti significativi sulla situazione finanziaria o sul risultato del Gruppo come di seguito rappresentato.

Emendamento allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere

Nel mese di agosto 2023, lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 21 – *Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere*, con l'obiettivo di chiarire:

- quando una valuta deve essere considerata non scambiabile con altre;
- come una società deve stimare il tasso di cambio puntuale in assenza di possibilità di scambio.

Le modifiche introdotte richiedono una maggiore chiarezza informativa, affinché i lettori del bilancio possano comprendere il tasso di cambio puntuale utilizzato, il processo adottato per stimarne il valore, la natura e l'impatto dell'utilizzo di un tasso stimato sui dati di bilancio e i rischi aziendali connessi alla non intercambiabilità della valuta.

L'entrata in vigore è prevista per gli esercizi che iniziano dal 1° gennaio 2025 o successivamente.

Attualmente è in corso la valutazione degli effetti derivanti dall'applicazione di tale emendamento, che si prevede siano non significativi sul bilancio consolidato del Gruppo TA.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Alla data di approvazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato, l'Unione Europea ha concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili emanati dallo IASB:

Principi Contabili omologati applicati per gli esercizi che iniziano dal 1° gennaio 2025 o successivamente	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari - Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7	1° gennaio 2026	Maggio 2025
Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura - Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7	1° gennaio 2026	Luglio 2025

Il Gruppo TA non ha adottato anticipatamente alcun principio, interpretazione o miglioramento emanato ma non ancora in vigore. Il Gruppo TA adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista.

4. PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

1. Rischio di credito

Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente mitigato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali volte alla tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o prepagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

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

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

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

2. Rischio di liquidità

Alla data del 30 giugno 2025, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per 80,8 milioni di euro (72 milioni al 31 dicembre 2024). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 22,3 milioni di euro (21,7 milioni di euro al 31 dicembre 2024) ed una PFN non corrente negativa pari a 103,2 milioni di euro (93,6 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 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 scadenza prevista al 30 giugno 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse; ii) Capex, anch'essa suddivisa in due separate tranches per massimi Euro 60 milioni, destinata al finanziamento del piano degli investimenti dello scalo aeroportuale di Pisa; iii) Revolving per massimi Euro 20 milioni, volta a sostenere le esigenze di capitale circolante di Toscana Aeroporti e a erogare uno o più finanziamenti in favore della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l..

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

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

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

A partire dal 31 dicembre 2027 i seguenti covenant:

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

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

3. Rischio di tasso d'interesse

L'esposizione al rischio del tasso d'interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. 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

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

5. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

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

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

alto livello decisionale operativo per la valutazione delle performance e per le decisioni di allocazione delle risorse.

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

- **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, sala Vip.

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

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. Nell'allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo il Gruppo ha effettuato l'allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione al 31 dicembre 2022 ex Delibera CIPE n. 38/2007¹. 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.

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.

Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate Indiretti Generali)		Totale	
	30/06/2025	30/06/2024	30/06/2025	30/06/2024	30/06/2025	30/06/2024	30/06/2025	30/06/2024
<u>Gruppo TA - Conto economico</u>								
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	39.518	36.679	14.349	12.549	3.058	2.293	56.924	51.521
di cui Pisa	19.701	18.192	4.365	3.989	1.558	1.216	25.624	23.397
di cui Firenze	19.816	18.487	9.984	8.560	1.500	1.077	31.300	28.124
Ricavi per serv. costruz.	7.475	1.872	1.590	345	354	85	9.420	2.302
di cui Pisa	5.254	247	1.071	53	226	20	6.550	320
di cui Firenze	2.222	1.625	519	292	129	65	2.870	1.982
Totale Ricavi di settore	46.993	38.550	15.939	12.894	3.412	2.379	66.344	53.823
Costi operativi (*)	24.817	23.292	4.144	3.901	13.718	7.912	42.679	35.105
di cui Pisa	14.255	13.821	2.024	2.007	8.128	3.662	24.407	19.490
di cui Firenze	10.562	9.472	2.120	1.894	5.590	4.250	18.271	15.615
Costi per serv. costruz.	3.695	1.278	757	240	155	72	4.607	1.590
di cui Pisa	2.697	250	545	93	109	21	3.351	364
di cui Firenze	998	1.027	212	147,72	46	51	1.256	1.226
Ammort.ti e accanton.ti	3.216	3.254	606	602	2.217	2.671	6.039	6.527
di cui Pisa	1.777	1.863	325	341	1.281	1.466	3.383	3.669
di cui Firenze	1.439	1.392	281	261	936	1.206	2.656	2.858
Risultato operativo	15.265	10.726	10.432	8.151	-12.678	-8.277	13.020	10.600
di cui Pisa	6.226	2.505	2.541	1.602	-7.735	-3.912	1.033	194
di cui Firenze	9.039	8.221	7.891	6.549	-4.943	-4.365	11.987	10.406
Gestione finanziaria	-	-	-	-	-4.099	-2.331	-4.099	-2.331
Ris. ante imposte	15.265	10.726	10.432	8.151	-16.776	-10.608	8.921	8.269
Imposte di esercizio	-	-	-	-	-3.131	-2.805	-3.131	-2.805
Ris. netto di esercizio	15.265	10.726	10.432	8.151	-19.907	-13.413	5.790	5.464
Perdita (utile) di Terzi	-	-206	-	-	32	367	32	161
Ris. netto di Gruppo	15.265	10.520	10.432	8.151	-19.874	-13.046	5.758	5.625
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>								
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Attività correnti	22.893	21.597	14.595	9.018	25.875	21.430	63.363	52.045
Attività non correnti	169.797	164.458	37.585	36.026	41.946	43.619	249.328	244.104
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>								
	30/06/2025	30/06/2024	30/06/2025	30/06/2024	30/06/2025	30/06/2024	30/06/2025	30/06/2024
Investimenti	8.871	2.245	1.976	437	555	599	11.403	3.280

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 3.990 migliaia nel 2025 ed € 3.638 migliaia nel 2024.

Informazioni in merito ai principali clienti della Capogruppo TA

Nel primo semestre 2025 TA ha registrato oltre 4,5 milioni di passeggeri, in un sistema dove complessivamente operano 34 vettori di linea. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 62,1%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 45,7% (**Ryanair**) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,5% (**Vueling**) e 6% (**Air Dolomiti**).

Eventi ed operazioni societarie

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).

Gli effetti della suddetta operazione, sebbene completata in data 1° agosto, sono stati considerati nella valutazione delle attività e passività al 30 giugno 2025. Sono stati quindi rilevati i seguenti effetti contabili nel bilancio al 30 giugno 2025:

- Svalutazione per 193 migliaia di euro dell'attività finanziaria relativa all'earn-out conseguito con riferimento all'esercizio 2023;
- Rilascio del fondo rischi per 226 migliaia di euro accantonato in relazione a rischi di natura giuslavoristica.

Il seguente prospetto riepiloga le posizioni reciproche attive e passive fra Toscana Aeroporti S.p.A. e Alisud S.p.A. correlate all'operazione di compravendita di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. In particolare, la prima colonna rappresenta i valori concordati in data 1° agosto, mentre la seconda colonna i valori presenti in contabilità prima della stipula dell'accordo. La colonna "delta" riepiloga l'aggiornamento delle valutazioni di tali attività e passività riflesso nel bilancio al 30 giugno 2025.

In particolare:

1. Svalutazione del credito di "Earn out 2023" per 193 migliaia di euro (oneri finanziari);
2. Rilascio del Fondo rischi per 226 migliaia di euro (rischi di natura giuslavoristica).

Atto	Importo	Contabilità	delta	note
Earn Out 2023	- 373.784	- 566.370	192.586	oneri finanziari/svalutazioni finanziarie
Labour Risk Provision	473.784	700.000	- 226.216	rilascio fondo, minor accantonamento
Put Option Price	- 250.000	- 250.000	-	
Price Deposit	150.000	150.000	-	
Net Transfer Value	-	33.630	- 33.630	

**NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE
ABBREVIATO 2025: CONTO ECONOMICO**

6.1 VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2025 ammontano a 66,1 milioni di euro (53,6 milioni di euro al 30 giugno 2024) con una variazione positiva di +12,5 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	39.527	36.680	2.847	7,8%
Ricavi non aviation	21.492	19.408	2.084	10,7%
Oneri Sviluppo network	(8.496)	(6.828)	(1.668)	24,4%
Totale ricavi operativi	52.523	49.261	3.262	6,6%
Altri ricavi	4.171	2.048	2.123	103,7%
Ricavi per servizi di costruzione	9.420	2.302	7.118	309,2%
TOTALE RICAVI (A)	66.114	53.610	12.503	23,3%
ALTRI PROVENTI (B)	230	213	18	8,3%

6.1.1 Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi “Aviation” al 30 giugno 2025 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2024:

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	18.040	16.479	1.562	9,5%
Diritti approdo/partenza	9.839	9.014	825	9,2%
Diritti sosta	493	631	(138)	-21,8%
Diritti assistenza PRM	2.482	2.559	(77)	-3,0%
Diritti cargo	136	147	(11)	-7,2%
Corrispettivi sicurezza passeggero	4.550	4.147	403	9,7%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	1.858	1.696	163	9,6%
Handling	999	912	87	9,5%
Infrastrutture centralizzate	1.129	1.097	32	2,9%
TOTALE RICAVI AVIATION	39.527	36.680	2.847	7,8%

I ricavi “Aviation” del primo semestre 2025 ammontano a 39,5 milioni di euro, in aumento del 7,8% rispetto all’analogo periodo 2024, quando erano pari a 36,7 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali ha registrato un incremento del +7,8% conseguenza dell’incremento di traffico gestito nel semestre (+9,6% in termini di Unità di traffico).

6.1.2 Ricavi Non Aviation

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2025 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2024.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	4.631	4.175	455	10,9%
Food	2.983	2.645	339	12,8%
Retail	3.112	2.993	119	4,0%
Pubblicità	1.102	1.064	38	3,6%
Real Estate	941	1.022	(82)	-8,0%
Autonoleggi	4.490	3.827	663	17,3%
Altre subconcessioni	1.464	1.417	47	3,3%
Sale Vip	2.576	2.047	530	25,9%
Agenzia cargo	193	219	(25)	-11,6%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	21.492	19.408	2.084	10,7%

Al 30 giugno 2025 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione¹ rappresentano il 60,4% dei ricavi operativi “Non Aviation”, mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta² il restante 39,6%. Nel primo semestre 2024 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 61,3% ed al 38,7%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2025 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 21,5 milioni di euro, in incremento del +10,7% rispetto al primo semestre 2024 quando erano pari a 19,4 milioni di euro.

Tale incremento, pari a 2.084 migliaia di euro, è sostanzialmente legato al maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame.

In particolare, hanno registrato gli incrementi più significativi nel semestre in esame i parcheggi (+455 migliaia di euro, +10,9%), autonoleggi (+663 migliaia di euro, +17,3%), food (+339 migliaia di euro, +12,8%) e sale vip (+530 migliaia di euro, +25,9%).

Oneri Sviluppo Network

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

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

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2025 ammontano a 8.496 migliaia di euro in aumento di 1.668 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2024 quando erano pari a 6.828 migliaia di euro (+24,4%).

Si segnala che tale voce accoglie gli oneri di periodo legati ai contratti di incentivazione del traffico L’ammontare degli oneri del primo semestre 2025 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 395 migliaia di euro) stante l’aggiornamento dell’analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree. Lo stesso ammontare di rilasci di

¹ Food, Retail, Real Estate, Autonoleggi e Altre Sub-concessioni.

² Parcheggi, Pubblicità, Sale Vip e Agenzia Cargo.

costi nel primo semestre 2024 vale 973 migliaia di euro, di conseguenza l'incremento degli Oneri di sviluppo network del semestre al netto di tali rilasci è pari al +13,97%, influenzato dall'incremento del traffico passeggeri gestito nel periodo in esame.

6.1.3 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti gli altri ricavi registrati nei primi sei mesi del 2025 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2024.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var.%
ALTRI RICAVI				
Altri ricavi per servizi di costruzione	3.020	995	2.024	203,4%
Addebiti utenze ed altri	1.036	954	82	8,6%
Services e consulenze	53	39	13	33,3%
Minori	63	59	4	6,2%
TOTALE ALTRI RICAVI	4.171	2.048	2.123	103,7%

Il dato progressivo al 30 giugno 2025 degli "Altri ricavi" è pari a 4.171 migliaia di euro, in aumento rispetto al primo semestre 2024 quando erano pari a 2.048 migliaia di euro. La differenza di +2.123 migliaia di euro (+103,7%) deriva sostanzialmente dalle maggiori attività di progettazione e fabbricazione relative ad un contratto sottoscritto dalla controllata TAC con ANAS e gestito dalla società consortile A.C.Quasarda (+2.024 migliaia di euro) e dal maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+82 migliaia di euro).

6.1.4 Ricavi per servizi di costruzione

Nel primo semestre 2025 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 9,4 milioni di euro, in aumento rispetto al dato del primo semestre 2024 di 7.118 migliaia di euro (+309,2%) per effetto dei maggiori investimenti del Gruppo durante il periodo in esame. Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo 10. Investimenti presente nella Relazione Finanziaria Semestrale.

Ricavi per tipologia

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

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

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

6.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri proventi" del primo semestre 2025 ed in quelli dell'analogo periodo del 2024:

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	4	0	4	n.s.
Indennizzi e Rimborsi	10	39	(29)	-74,5%
Proventi per valore di subentro	216	174	42	24,4%
TOTALE ALTRI PROVENTI	230	213	18	8,3%

Il dato progressivo al 30 giugno 2025 degli “Altri proventi” è pari a 230 migliaia di euro, in incremento rispetto al medesimo periodo 2024 di 18 migliaia di euro quando erano pari a 213 migliaia di euro. Questa differenza deriva sostanzialmente da minori indennizzi per 29 migliaia di euro ricevuti nel semestre attuale rispetto all’analogo del 2024 compensato dal maggior importo relativo all’adeguamento al 30 giugno 2025 del valore di subentro delle concessioni aeroportuali per 42 migliaia di euro.

Il Provento per valore di subentro del semestre in oggetto pari a 216 migliaia di euro è stato rilevato per effetto delle previsioni dell’art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. In particolare, l’importo in questione, rilevato in contropartita di attività finanziarie (credito a lungo termine), si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata effettuati nell’esercizio che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.

6.3 COSTI

Complessivamente i Costi consolidati al 30 giugno 2025 ammontano a 47,3 milioni di euro (36,7 milioni di euro al 30 giugno 2024) con una variazione di 10,6 milioni di euro (+28,9%) e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI				
Materiali di consumo	2.391	571	1.820	319,1%
Costi del personale	13.545	12.840	705	5,5%
Costi per servizi	26.451	18.744	7.706	41,1%
Oneri diversi di gestione	906	903	3	0,3%
Canoni aeroportuali	3.993	3.638	355	9,8%
TOTALE COSTI (C)	47.285	36.696	10.590	28,9%

6.3.1 Materiali di consumo

I “Materiali di consumo” del primo semestre 2025 in esame sono pari a 2.391 migliaia di euro e sono in aumento di 1.820 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2024 (+319,1%). Materiali per servizi operativi (+92 migliaia di euro) e materie prime (+1.690 migliaia di euro) sono le principali nature di costo relative al forte incremento nel periodo in esame. Le maggiori materie prime derivano dalle commesse di costruzione delle infrastrutture aeroportuali gestite dalla controllata TAC ed, in particolare, dal nuovo Terminal Arrivi di Pisa (1.674 migliaia di euro).

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	13	9	4	48,5%
Carburanti, lubrificanti	437	399	38	9,6%
Materiali per parcheggi auto	13	15	(2)	-12,9%
Altri Materiali di consumo	1	1	(0)	-20,0%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	35	55	(20)	-36,4%
Vestiario	71	53	18	33,8%
Mat. per servizi operativi	99	7	92	1264,7%
Materie prime	1.721	31	1.690	5423,7%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	2.391	571	1.820	319,1%

6.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" del Gruppo nel primo semestre 2025 è pari a 13,5 milioni di euro, in incremento di 705 migliaia di euro rispetto al dato del primo trimestre 2024 quando era pari a 12,8 milioni di euro (+5,5%), dovuto sostanzialmente ad una maggior presenza del personale (+6,5 FTE pari al +1,8%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+9,7% dei passeggeri) ed ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del CCNL di categoria.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	13.418	12.726	692	5,4%
<i>di cui:</i>				
Stipendi	8.707	8.138	569	7,0%
Salari	1.050	1.119	(69)	-6,1%
Oneri sociali	2.891	2.703	188	6,9%
TFR	769	765	4	0,6%
altri costi lavoro	127	114	13	11,5%
<i>di cui:</i>				
Contributi cral	1	2	(0)	-4,3%
Benefits al personale	88	68	20	29,4%
Somministrato e varie	38	45	(7)	-15,0%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	13.545	12.840	705	5,5%

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*¹) relativo al primo semestre 2025 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2024:

tabella FTE dipendenti	I° Sem. 2025	I° Sem. 2024	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	335,6	333,3	2,3	0,7%
Jet Fuel	15,3	13,2	2,1	16,2%

¹ Nei FTE n.2 unità a tempo parziale sono considerate n.1 unità a tempo pieno.

TAE	8,3	8,8	-0,6	-6,3%
TAC	15,9	13,2	2,7	20,2%
Gruppo	375,0	368,5	6,5	1,8%

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due semestri in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 11 della Relazione sulla gestione.

6.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi dei due semestri 2025 e 2024 in esame sono così composti.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	44	39	5	13,7%
Spese istituzionali	1.123	908	216	23,8%
Altri servizi	3.644	2.691	953	35,4%
Servizi per il personale	708	620	88	14,1%
Servizi di manutenzione	3.834	3.365	469	13,9%
Utenze	2.527	2.174	353	16,2%
Servizi operativi	7.181	6.413	768	12,0%
Costi per servizi di costruzione	7.389	2.534	4.855	191,6%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	26.451	18.744	7.706	41,1%

I “servizi commerciali” per 44 migliaia di euro al 30 giugno 2025 (39 migliaia di euro al 30 giugno 2024) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	44	39	5	13,7%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	10	14	(4)	-26,9%
Gestione impianti pubblicità	20	12	8	65,7%
Promozioni retail	14	13	1	9,6%

Le “spese istituzionali” per 1.123 migliaia di euro (908 migliaia di euro al 30 giugno 2024) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.123	908	216	23,8%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	689	600	89	14,8%
Emolumenti sindaci	181	173	9	5,0%
Viaggi trasferte amm.ri	174	91	82	90,1%
Legali, notarili, assembleari	24	18	6	31,2%
Partecipazione congressi	55	25	30	121,0%

Gli “*altri servizi*” per 3,6 milioni di euro (2,7 milioni di euro al 30 giugno 2024) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	3.644	2.691	953	35,4%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	2.236	1.974	262	13,3%
Assicurazioni industriali	400	328	72	22,0%
Comunicazione	990	383	607	158,6%
Altri minori	19	7	12	166,8%

L’incremento dei costi di comunicazioni è legato ad eventi aziendali e pubblicità istituzionale non ricorrenti (10° anniversario della fusione dei due scali).

I “*Servizi per il personale*” per 708 migliaia di euro (620 migliaia di euro al 30 giugno 2024) sono sotto riportati. Essi riguardano principalmente i costi per la mensa ed assicurazioni.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	708	620	88	14,1%
<u>di cui:</u>				
Mensa	328	291	38	13,0%
Assicurazioni	118	96	22	23,5%
Medicina prev. e visite med.	19	12	7	54,4%
Formazione	105	64	41	64,8%
Selezione personale	16	15	1	7,4%
Servizio paghe	36	36	0	0,7%
Altri servizi al personale	9	15	(5)	-35,5%
Trasferte	76	93	(17)	-18,3%

I “*servizi di manutenzione*” per 3,8 milioni di euro (3,4 milioni di euro al 30 giugno 2024) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali (compresa la rete IT), impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	3.834	3.365	469	13,9%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezzi.	420	358	62	17,4%
Manutenzione impianto bhs	527	451	76	16,9%
Manutenzione infrastrutture	1.607	1.082	525	48,5%
Manutenzione IT	1.280	1.474	(194)	-13,2%

I “*servizi per utenze*” per 2,5 milioni di euro (2,2 milioni di euro al 30 giugno 2024) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas e acqua.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	2.527	2.174	353	16,2%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.152	1.099	53	4,9%
Acqua	281	253	28	11,1%
Telefoni	124	109	15	14,0%
Cellulari	76	79	(3)	-4,2%
Gas	856	620	236	38,0%
Minori	38	15	23	159,3%

La variazione principale è legata all'incremento del costo unitario del gas che risente significativamente nel primo semestre del 2025 della prosecuzione del conflitto russo-ucraino.

I “servizi operativi” per 7,2 milioni di euro (6,4 milioni di euro al 30 giugno 2024) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, gestione parcheggi, servizio di pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	7.181	6.413	768	12,0%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	550	520	30	5,8%
Pulizie aeromobili e mezzi	0	5	(5)	-100,0%
Servizio Agenzia/Magazz.	165	173	(9)	-5,1%
Pulizie locali	758	667	91	13,6%
Assistenza PRM	1.117	1.054	62	5,9%
Servizio vigilanza	2.079	1.887	192	10,2%
Centro Servizi	142	157	(15)	-9,5%
Collegamento arco az	9	4	6	141,7%
Noleggio macch. e attr.	405	157	248	157,7%
Gestione parcheggi	211	206	4	2,1%
Giardinaggio	48	55	(6)	-11,6%
Sala vip	624	511	113	22,1%
Servizio pronto soccorso	262	253	9	3,5%
Shuttle bus	344	348	(3)	-1,0%
Altri servizi operativi	107	54	53	98,5%
Servizi gestione emergenze	289	288	1	0,3%
Raccolta carrelli	72	74	(2)	-2,6%

Le variazioni dei servizi operativi (+768 migliaia di euro, +12%) sono legate principalmente alla gestione del maggior traffico del semestre 2025 rispetto all'analogo periodo 2024 (+9,6% di UTA).

6.3.4 Oneri diversi di gestione

Nel primo semestre 2025 gli “Oneri diversi di gestione” ammontano a 906 migliaia di euro, in aumento di 3 migliaia di euro (+0,3%) rispetto all'analogo periodo del 2024.

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	1	5	(4)	-76,6%
Ass.ni enti e istituti vari	300	268	32	12,1%
Imposte e tasse	442	424	19	4,4%
Rappresentanza	57	101	(44)	-43,4%
Vari amministrativi	91	102	(11)	-10,4%
Altri	14	4	10	276,2%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	906	903	3	0,3%

6.3.5 Canoni aeroportuali

I “*canoni aeroportuali*” per 3.993 migliaia di euro (3.638 migliaia di euro al 30 giugno 2024) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi. Entrambi i costi sono determinati sulla base del traffico consuntivato. La variazione in aumento del 9,8% è in linea con il maggior traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2025 (+9,6%).

Dati in migliaia di euro	H1 2025	H1 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	3.393	3.060	334	10,9%
Canone VVF	600	578	21	3,7%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	3.993	3.638	355	9,8%

6.4 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2025 ammonta a circa 4,94 milioni di euro (4,97 milioni al 30 giugno 2024). Essa è composta da ammortamenti:

- di attività immateriali per 3,6 milioni di euro (3,5 milioni di euro al 30 giugno 2024);
- di immobili, impianti e macchinari per 1 milione (1,1 milioni di euro al 30 giugno 2024);
- di diritti d’uso per 341 migliaia di euro (345 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

6.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1.008 migliaia di euro (1.552 migliaia al 30 giugno 2024), si compone principalmente dell’accantonamento al fondo di ripristino (1.602 migliaia di euro) che costituisce la competenza dell’esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine di mantenere gli stessi in condizioni di piena operatività parzialmente attenuato dal rilascio di fondi rischi pari a 594 migliaia di euro, di cui per 477 migliaia di euro stante il rinnovato CCNL di categoria e 226 migliaia di euro per effetto della vendita del 20% delle azioni di TAH¹.

6.6 Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 88 migliaia di euro (10 migliaia al 30 giugno 2024) e costituisce l’accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

6.7 Proventi finanziari

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

Tale voce ammonta a 8 migliaia di euro (857 migliaia di euro al 30 giugno 2024) e si riferiscono ad interessi bancari. La variazione negativa è principalmente dovuta a minori proventi finanziari (-849 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti nel primo semestre 2024 a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale¹.

6.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 4.116 migliaia di euro (3.360 migliaia al 30 giugno 2024) e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari e finanziamenti (3.207 migliaia di euro), dalla svalutazione del provento di “earn out” per 193 migliaia di euro², dagli oneri finanziari relativi all’attualizzazione del Fondo di ripristino e sostituzione (537 migliaia di euro), del Fondo TFR (106 migliaia di euro) e delle Passività finanziarie per diritti d’uso oltre l’anno (64 migliaia di euro).

6.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia un valore positivo di 9 migliaia di euro (171 migliaia di euro al 30 giugno 2024) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Alatoscana S.p.a) del primo semestre 2025.

6.10 Imposte di periodo

Il carico fiscale del semestre è stato calcolato, come previsto dallo IAS 34 e IAS 12, applicando la miglior stima dell’aliquota media ponderata attesa a fine esercizio. Tale impostazione ha determinato la rilevazione di imposte di periodo per 3.131 migliaia di euro (di cui imposte differite pari a 445 migliaia di euro).

6.11 Utile (perdita) di periodo di pertinenza di Terzi

Evidenzia il risultato delle controllate Jet Fuel e TAC di pertinenza di Terzi sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel primo semestre 2025. Di seguito il dettaglio.

	RIS. PERIODO	% TERZI	RIS. PERIODO TERZI
H1 2025			
JET FUEL	282	66,7%	188
TOSCANA AEROPORTI COSTRUZIONI	-81	49,0%	-40
TOTALE UTILE (PERDITA) DI PERIODO DI PERTINENZA DI TERZI (€/000)	201		148

6.12 Utile (perdita) per azione

L’utile base per azione al 30 giugno 2025, pari a 0,309 euro (0,302 euro al 30 giugno 2024) è stato calcolato dividendo il Risultato di periodo del Gruppo (5.758 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.661.996).

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.

² A tal riguardo si rimanda al paragrafo degli “Eventi ed operazioni societarie” nelle Note Illustrative al presente Bilancio consolidato al 30 giugno 2025.

**NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE
ABBREVIATO 2025: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA**

7.1 Attività immateriali

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3.735	0
Diritti di concessione	148.900	151.847	(2.947)
Diritti di brevetto e opere ingegno	455	524	(69)
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	57.106	47.921	9.184
Altre immobilizzazioni	196	205	(9)
Attività immateriali	210.392	204.232	6.159

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2025 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 9,8 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Diritti di concessione	318
Immobilizzazioni in corso	9.317
Diritti di brevetto e opere ingegno	108
Altre immobilizzazioni minori	12
Totale	9.755

Nel corso del primo semestre 2025 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

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

a. Avviamento

Il valore al 30 giugno 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. (TAC). TAC ha per oggetto sociale la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. L'operazione rientra nella strategia di TA finalizzata alla realizzazione degli investimenti necessari per lo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa attraverso un'impresa controllata. L'avviamento rilevato è riferibile all'esperienza nel business di riferimento della società acquisita ed alla possibilità di efficientare la strategia di sviluppo infrastrutturale degli scali di Firenze e Pisa tramite la società controllata.

Nel corso del 1° semestre 2025 non sono stati identificati indicatori di perdite durevoli di valore dell'avviamento.

b. Diritti di concessione

Il valore al 30 giugno 2025 è pari a 148,9 milioni di euro (151,8 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e registra una riduzione di 2,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto degli ammortamenti del periodo (-3,3 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+391 migliaia di

euro) effettuati nell'esercizio. L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 206 milioni di euro.

c. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 30 giugno 2025 è pari a 455 migliaia di euro (524 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e registra un calo di 69 migliaia di euro per effetto dei minori investimenti rispetto agli ammortamenti di esercizio.

d. Immobilizzazioni in corso

Il valore al 30 giugno 2025, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 57,1 milioni di euro (47,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024); tale importo registra un incremento di 9,2 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 9,3 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 73 migliaia di euro ed alla voce Diritti di brevetto industriale per 59 migliaia di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti .

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 21,8 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 15,5 milioni di investimenti per la progettazione del nuovo Terminal di Firenze.

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

Allo stato attuale, Toscana Aeroporti sta interloquendo con ENAC ai fini della approvazione del nuovo piano quadriennale 2025-2028. L'approvazione di cui sopra è subordinata alla approvazione del Master Plan di Firenze, con un arco temporale 2025-2035 che includerà coerentemente il piano quadriennale in parola. 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. Nei documenti in fase di finalizzazione, così come approvati in linea tecnica da ENAC a novembre 2024 e così come successivamente integrati fino alla data del presente documento, sono comprese le spese tecniche relative al Master Plan consuntivate nei Bilanci TA fino al 30 giugno 2025. Si rammenta come la Delibera ART 38/23 in vigore stabilisca che le spese di progettazione possano essere ascritte alla tariffa solo a partire dalla capitalizzazione ed entrata in funzione dell'investimento cui si riferiscono, pertanto fino ad oggi, nonostante i positivi monitoraggi di ENAC e le presentazioni ad ART e Comitati utenti, non sono ancora confluite in tariffa spese tecniche relative al MPL di Firenze.

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

7.2 Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.374	16.416	(42)
Altri beni	957	1.054	(98)
Attrez.re ind.li e comm.li	413	473	(60)
Impianti e macchinari	6.322	5.711	611
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	625	453	172
Immobili, impianti e macchinari	24.691	24.107	583

Complessivamente nel primo semestre 2025 sono stati effettuati investimenti per 1.646 migliaia di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
Terreni e fabbricati	80
Impianti e macchinari	1.102
Mobili e arredi, hardware	189
Atz industriali e commerciali	4
Immobilizzazioni in corso	271
Totale	1.646

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

Nel corso del primo semestre 2025 non sono state effettuate dismissioni di cespiti di natura significativa (58 migliaia di euro).

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

7.3 Diritti d'uso

La società ha al 30 giugno 2025 un valore dei Diritti d'uso pari a 3,4 milioni di euro.

Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su parcheggi per 2,6 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto: la durata dei contratti varia dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli per 789 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali: la durata dei contratti varia dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione del periodo.

	dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024
Valori al primo gennaio		3.528	3.633
Acquisizioni		252	571
Dismissioni		(4)	0
Ammortamenti		(341)	(676)
Diritti d'uso alla fine del periodo		3.436	3.528

7.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 30 giugno 2025, la Capogruppo 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 Pisana S.c.a.r.l. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (4% del capitale): 30 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (3,53% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (2,87% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

Al 30 giugno 2025 non si ravvisano indicatori di perdite durevoli di valore delle suddette partecipazioni.

7.5 Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto

Le partecipazioni del Gruppo Toscana Aeroporti in società o società sottoposte a controllo congiunto ammontano a 414 migliaia di euro, come di seguito riportato:

- Alatoscana per 396 migliaia di euro;
- Flai Srl¹ per 11 migliaia di euro;
- A.C.Quasarda per 7 migliaia di euro.

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

Al fine di determinare il valore delle partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto sopra indicate, sono stati utilizzate le informazioni finanziarie al 31 dicembre 2024, in quanto alla data di pubblicazione del presente bilancio semestrale abbreviato non sono disponibili dati più aggiornati.

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

7.6 Altre Attività Finanziarie

Depositi cauzionali

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

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

Il credito deriva principalmente dallo slittamento nel lungo di una o più quote di piano di rientro crediti verso clienti minori.

Ratei e risconti attivi oltre l'anno

Il valore al 30 giugno 2025 è pari a 1.331 migliaia di euro (1.582 al 31 dicembre 2024). Il saldo si riferisce principalmente al risconto delle spese relative al nuovo finanziamento della Capogruppo.

Valore di subentro

Per un importo di circa 4,2 milioni di euro al 30 giugno 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.

7.8 Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 4.558 migliaia di euro (5.150 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee calcolate sui fondi tassati (fondo di ripristino, fondo svalutazione crediti, etc), ed alla contabilizzazione delle immobilizzazioni immateriali (diritti di concessione) secondo l'IFRIC 12.

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

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

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 2024 deriva principalmente da:

- variazioni sui fondi tassati (effetto per circa -500 migliaia di euro);
- altri minori (effetto per circa -93 migliaia di euro).

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

ATTIVITA' CORRENTI

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	63.363	52.045	11.318

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 30 giugno 2025 ed il confronto con il 31 dicembre 2024.

7.9 Attività derivanti da contratti

Il saldo al 30 giugno 2025 pari a 2.932 migliaia di euro (44 al 31 dicembre 2024) rappresenta l'ammontare dovuto dal committente ANAS per i lavori eseguiti nell'anno, al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti, nell'ambito dell'accordo quadro che si concluderà nel 2025.

7.10 Crediti commerciali

I crediti verso clienti al 30 giugno 2025, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 25.351 migliaia di euro (19.653 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	24.412	18.698	5.713
Crediti verso imprese collegate	939	955	-15
Crediti commerciali correnti	25.351	19.653	5.698

Di seguito la ripartizione dei crediti commerciali correnti e non correnti per società del gruppo al 30 giugno 2025 al netto del Fondo svalutazione crediti.

	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti S.p.a.	28.943	23.481	5.462
Parcheggi Peretola S.r.l.	21	0	21
Jet Fuel Co. S.r.l.	875	564	311
Crediti verso società collegate	939	955	(15)
Crediti commerciali lordi	30.779	25.000	5.778
- Fondo svalutazione crediti	(5.418)	(5.329)	(88)
Crediti commerciali	25.361	19.671	5.690

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 88 migliaia di euro. Di seguito la movimentazione del fondo.

Fondo svalutazione crediti 31.12.2024	5.329
accantonamento	88
Fondo svalutazione crediti 30.06.2025	5.418

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

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Alatoscana	23	57	(34)
Toscana Aeroporti Handling	915	898	16
Ac.quasarda	2	0	2
Crediti verso società Collegate	939	955	(15)

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 32 migliaia di euro al 30 giugno 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 30 giugno 2025 la voce è pari a 2.397 migliaia di euro (819 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), ed è composta principalmente da:

- credito IVA delle controllate per 2.235 migliaia di euro;
- credito iva Vola Srl (ex controllata chiusa nel dicembre 2021) per 73 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 87 migliaia di euro;
- minori per 2 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

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

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	4.326	5.326	(1.000)
Anticipi a fornitori	2.069	1.230	839
Ratei e Risconti attivi	1.257	989	268
Crediti per incassi generi di monopolio	(46)	85	(130)
Altri crediti minori	1.542	1.010	531
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	9.147	8.640	508

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

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

7.14 Altre attività finanziarie correnti

Tale voce pari a 500 migliaia di euro al 30 giugno 2025 (249 al 31 dicembre 2024) include il valore di Titoli di Stato (BTP) detenuti dalla controllata Jet Fuel ed il valore della partecipazione di 250 migliaia di euro della collegata Toscana Aeroporti Handling.

7.15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 23.003 migliaia di euro al 30 giugno 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 (+455 migliaia di euro) deriva principalmente da;

- investimenti liquidati per circa 12,8 milioni di euro in infrastrutture e mezzi aeroportuali;
- la distribuzione di dividendi per 7,5 milioni di euro;
- l'utilizzo delle linee di credito previste dal contratto di finanziamento non ancora utilizzate al 31.12.2024 da parte di TA per 10 milioni di euro (c.d. "tiraggio").
- Il positivo flusso di cassa generato dalle attività operative del periodo in esame per +11,2 milioni di euro.

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

7.16 PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio netto registra un calo di 1,4 milioni di euro principalmente per effetto della distribuzione dei dividendi pari a circa 7,5 milioni di euro, parzialmente compensata dalla rilevazione dell'utile di periodo (+5,8 milioni di euro). In particolare, il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci:

Capitale

Al 30 giugno 2025 il capitale sociale della Capogruppo, interamente versato, è pari a 30.710 migliaia di euro e risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (invariato rispetto al 31 dicembre 2024).

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.

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

Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione in Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. nel luglio 2007.
- Dalla riserva legale per un importo di 6.142 migliaia di euro.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 24.164 migliaia di euro che si sono incrementate rispetto al 31 dicembre 2024 di 8.373 migliaia di euro per effetto dell'accantonamento del risultato d'esercizio consuntivato dalla Capogruppo TA relativa all'esercizio 2024 al netto dell'accantonamento a riserva legale come deliberato dall'assemblea degli azionisti in data 29 aprile 2025.
- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 24.585 migliaia di euro.

Riserva rettifiche IAS

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

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

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

Tale riserva accoglie una riserva di fair value negativa per 2,3 milioni di euro rilevata al 30 giugno 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 30 giugno, per un totale pari a (2.264) migliaia di euro. Tale valore negativo, da un punto di vista economico, sottintende il valore attuale netto dei flussi che deriveranno, a carico di TA, nel periodo di residua durata degli strumenti finanziari in esame.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 7.115 migliaia di euro (5.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). La variazione deriva principalmente dalla differenza fra l'utile netto di esercizio 2024 (12,6 milioni di euro) e la sua destinazione a riserve di PN per circa 10,5 milioni di euro.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 30 giugno 2025 il conto economico complessivo per il primo semestre del 2025 include quanto segue:

SITUAZIONE AL 30.06.2025	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	92	92	17	109
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	187	187	0	187
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	279	279	17	296

SITUAZIONE AL 30.06.2024	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	82	82	2	84
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	0	0	0	0
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	82	82	2	84

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

SITUAZIONE AL 30.06.2025	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	143	-34	109
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	246	-59	187
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	389	-93	296

SITUAZIONE AL 30.06.2024	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	110	-26	84
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	0	0	0
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	110	-26	84

Utile (perdita) di periodo del Gruppo

Accoglie l'utile di periodo di pertinenza di TA al 30 giugno 2025, pari a 5.758 migliaia di euro (5.625 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel primo semestre 2025, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura rispettivamente del 66,67% per la controllata Jet Fuel e del 49% per Toscana Aeroporti Costruzioni è pari a 529 migliaia di euro (940 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

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

PASSIVITA' NON CORRENTI

7.17 Fondo rischi ed oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 2.351 migliaia di euro (3.855 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000
Fondi rischi e oneri 01.01.2024	3.855
accantonamento	(594)
utilizzo	(911)
riclassifica debiti tributari	0
Fondi rischi e oneri	2.351

Il fondo al 30 giugno 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) 964 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 oneri potenziali connessi ai contratti di marketing support con le compagnie aeree.

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

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

7.18 Fondi di ripristino e sostituzione

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

Il valore complessivo al 30 giugno 2025 è pari a 27.848 migliaia di euro e si incrementa di 794 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto degli accantonamenti del semestre e degli oneri finanziari attuariali parzialmente compensati da utilizzi.

Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2025	27.054
accantonamento	1.602
utilizzo	(1.345)
oneri finanziari	537
Fondi di ripristino e sostituzione	27.848

Tale fondo al 30 giugno 2025, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (21.873 migliaia di euro) e fra le passività correnti (5.975 migliaia di euro).

L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento su base annuale, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 578 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione su base annuale, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 549 migliaia di euro.

7.19 Fondi benefici a dipendenti

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

I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 30 giugno 2025 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3,69%;
- tasso annuo di inflazione: 2,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,00%.

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

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

Il valore della passività consolidata risulta pari a 2.213 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 nel periodo in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2024 di 204 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2025	2.417
oneri finanziari IAS	106
utilizzo	(167)
(utili)/perdite attuariali	(143)
altro	0
Fondi benefici ai dipendenti 30.06.2025	2.213

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (109 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* di 143 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 34 migliaia di euro.

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

Analisi di sensitività

Gruppo Toscana Aeroporti						
	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso anno di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo (dati in euro/000)	2.130	2.301	2.237	2.190	2.224	2.205

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

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	101.425
1 - 2	86.043
2 - 3	91.985
3 - 4	217.158
4 - 5	483.937
5 - 6	150.699
6 - 7	203.446
7 - 8	252.056
8 - 9	111.148
9 - 10	333.950

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 (*)	30/06/2025
dati in euro/000						
Passività non correnti	87.291	10.000	0	0	(102)	97.189
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	(102)	97.189

(*) 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 97,2 milioni di euro, relativo alle passività finanziarie non correnti in essere al 30 giugno 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 scadenza prevista al 30 giugno 2030, si compone di più linee di credito: i) Term Loan per massimi Euro 101 milioni, suddivisa in due separate tranches, destinata principalmente al rifinanziamento di parte dell'indebitamento finanziario esistente della Società e a sostenere le relative spese connesse;

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

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

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

Il suddetto finanziamento deve rispettare con cadenza semestrale a partire dal 31 dicembre 2024 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 30 giugno 2025.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	-	5.635	5.635
Compreso fra 1 e 2 anni	-	5.756	5.756
Compreso fra 2 e 3 anni	4.115	5.094	9.209
Compreso fra 3 e 4 anni	4.672	4.861	9.532
Compreso fra 4 e 5 anni	90.565	4.541	95.107
Compreso fra 5 e 6 anni	43	1	44
Oltre 6 anni	-	-	-
Totale	99.395	25.888	125.283

Al 30 giugno 2025 non ci sono Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre sei anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 30 giugno 2025.

dati in euro/000	30.06.2025	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	-	-	-
<i>Utilizzato %</i>	0%	0%	
Fidi residui	20.750	20.750	-

I fidi accordati al 30 giugno 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 30 giugno 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 30 giugno 2025 (in euro/000)
(Loan7) TLF Tranche A	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	80.859
(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.	9.805
(Loan7) CF Tranche B	giugno 2030	variabile	EURIBOR 01 + 275 b.p.	6.475
a)	totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine			97.189
(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			97.189

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

Di seguito si espongono i finanziamenti al 30 giugno 2025 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo (banca agente)	TA	99.395	99.220
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	-	-
	Totale	99.395	99.220

L'**Indebitamento Finanziario Netto Consolidato** al 30 giugno 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>	30.06.2025	31.12.2024	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	23.003	22.548	455
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C. Altre attività finanziarie correnti	500	249	251
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	23.503	22.797	706
E. Debito finanziario corrente	-	-	0
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	1.161	1.127	34
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	1.161	1.127	34
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(22.341)	(21.670)	(671)
I. Debito finanziario non corrente	103.168	93.633	9.536
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	-	-	0
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	103.168	93.633	9.536
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	80.827	71.963	8.864

7.21 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 30 giugno 2025 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 3,7 milioni di euro, di cui 3 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,7 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	30.06.2025
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.000
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	666
Totale	3.666

Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	30.06.2025
Valori al primo gennaio	3.753
Acquisizioni	252
Dismissioni	(4)
Pagamento / altre riduzioni	(399)
Oneri finanziari	64
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	3.666

I contratti di leasing non prevedono *covenant*.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

maturazione della passività finanziaria	€/000
< 1 anno	792
1-2 anni	663
2-3 anni	458
3-4 anni	368
4-5 anni	287
5-6 anni	248
oltre 6 anni	1.179
totale	3.995

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

Di seguito i tassi utilizzati:

i) per i contratti stipulati nel 2025 sono stati utilizzati i seguenti tassi annui:

- 4,590% per i contratti di durata pari a 24 mesi
- 4,759% per i contratti di durata pari a 48 mesi
- 4,835% per i contratti di durata pari a 60 mesi

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

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

7.22 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 1.152 migliaia di euro (1.134 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e si riferiscono:

- alla rateizzazione del debito Imu per 264 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 423 migliaia di euro;
- a depositi cauzionali per l'emissione di tesserini aeroportuali a mezzi e persone per 316 migliaia di euro.

Debiti con scadenza superiore a 5 anni

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

PASSIVITA' CORRENTI

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

7.23 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 2.298 migliaia di euro (1.134 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è composta dal saldo delle imposte a carico delle società controllate del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel primo semestre 2025.

7.24 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 7.859 migliaia di euro (9.649 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	5.929	8.836	(2.907)
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	486	364	122
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	0	7	(7)
Erario c/Iva	1.113	291	821
Imposte locali	331	150	181
Altri debiti tributari	7.859	9.649	(1.789)

7.25 Debiti commerciali

I debiti verso commerciali ammontano a 37,2 milioni di euro (30,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e registrano un incremento di 6,3 milioni di euro.

7.26 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.677 migliaia di euro (1.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

7.27 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 13,9 milioni di euro (10,3 milioni di euro al 31 dicembre 2024) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	3.773	3.385	389
Canoni concessionari	4.060	3.624	436
Ratei e risconti passivi	1.795	510	1.285
Servizio antincendio	598	597	1
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	471	470	1
Organi istituz. c/competenze	555	498	56
Acconti da clienti	1.142	284	857
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	495	491	5
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	1.041	458	583
Altri debiti esigibili entro l'anno	13.930	10.317	3.613

In particolare:

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

9. ALTRE INFORMAZIONI

Impegni e Garanzie

Al 30 giugno 2025 gli impegni e garanzie sono composte da 12,2 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 10.404 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	30.06.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	12.234	11.188	1.046
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	10.404	10.826	(422)

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

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

Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

30 giugno 2025 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	9.157	9.157
Altre attività finanziarie	140		140
Altri crediti	-	7.908	7.908
Strumenti finanziari derivati	-		-
Cassa e mezzi equivalenti	-	23.003	23.003
Totale	140	40.068	40.208

30 giugno 2025 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	97.189	97.189
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.666	3.666
Passività finanziarie per strumenti derivati	2.979	-	2.979
Debiti commerciali ed altre passività	-	46.590	46.590
Totale	2.979	147.445	150.425

Livelli gerarchici di valutazione del fair value

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

Si distinguono i seguenti livelli:

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

Informazioni relative agli strumenti finanziari

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

L'operazione di acquisto dei contratti derivati a copertura dei flussi finanziari (cash flow hedge) per nominali di 87,7 milioni di euro (*Tranche Loan Facility A*) concessi dal pool di primari istituti finanziari costituiti da Intesa Sanpaolo S.p.A. (anche in qualità di banca agente e SACE agent), UniCredit S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A., BNL BNP Paribas e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2025

- a) Fondo rischi connessi al contezioso 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 l'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.

b) Fondo rischi e oneri per passività di natura giuslavoristica (964 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 30 giugno 2025 evidenzia un fondo rischi e oneri di 964 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 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.
- contenzioso (giudizio r.g. 69546/2018) avente per oggetto la restituzione dei maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l’art. 11 terdecies royalties sui carburanti) nel periodo 1997-2005, richiesti da Alitalia alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. A tal riguardo il giudice ha richiesto una CTU che, dopo avere raccolto tutte le informazioni al riguardo ed incontrato le CTP dei gestori aeroportuali chiamati in causa (fra cui TA), ha depositato nel luglio 2023 la sua relazione definitiva. La Società, sulla base delle informazioni in possesso, non ritiene sia ancora definibile l’ammontare della potenziale passività di cui al contenzioso richiamato. In data 21 settembre 2023 è avvenuto il deposito di note scritte ex art.127 ter c.p.c. a seguito delle quali il giudice, ritenendo la causa matura per la decisione, ha rinviato il giudizio all’udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni. In esito all’udienza del 18 aprile 2024 il Giudice, stante l’avvenuto decesso del difensore di Eni, ha dichiarato l’estinzione del giudizio. A causa del decesso del legale di ENI, Alitalia ha riassunto la causa con ricorso ed Eni si è costituita. All’udienza del 31 marzo 2025, il giudice si è riservato sulle varie richieste delle parti, tra cui, per TA, la rinnovazione totale o parziale della CTU. Il legale di TA ha valutato come possibile il rischio di soccombenza. Si segnala che sono in essere ulteriori contenziosi aventi oggetto analogo, avviati da altre compagnie aeree, per i quali il legale di TA ritiene il rischio di soccombenza fra remoto e possibile e la passività potenziale a carico del Gruppo non ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Capogruppo.

Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Per quanto riguarda il relativo dettaglio si rinvia all’apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni al 31 dicembre 2024, di cui all’art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante il primo semestre 2025, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

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

Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio d'esercizio al 30 giugno 2025 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto come non vi siano operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del primo semestre 2025.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nel primo semestre 2025 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

Eventi successivi

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.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 11 settembre 2025 e messo a disposizione del pubblico secondo le modalità e nei termini di legge.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2025

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 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
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	318	-	108	9.317	12	9.755
Riclassifiche	73	-	59	(133)	-	0
Disinvestimenti	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(3.339)	-	(236)	-	(20,77)	(3.596)
B - Saldo variazioni	(2.947)	-	(69)	9.184	(9)	6.159
Costo storico	233.458	3.735	16.974	57.106	1.499	312.772
Fondo ammortamento	(84.558)	-	(16.518)	-	(1.304)	(102.380)
Valore al 30.06.2025 (A+B)	148.900	3.735	455	57.106	196	210.392

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 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	1.101	4	271	189	1.646
Riclassifiche	-	100	-	(100)	-	-
Disinvestimenti	-	(93)	-	-	(108)	(201)
Ammortamenti	(122)	(590)	(64)	-	(229)	(1.005)
Storno fondi amm. anni prec.	-	93	-	-	50	143
B - Saldo variazioni	(42)	611	(60)	172	(98)	583
Costo storico	25.611	30.559	1.806	625	19.764	78.363
Fondo ammortamento	(9.237)	(24.236)	(1.393)	-	(18.807)	(53.673)
Valore al 30.06.2025 (A+B)	16.374	6.322	413	625	957	24.691

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	30 GIUGNO 2025			30 GIUGNO 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)
Società collegate						
<i>Toscana Aeroporti Handling srl</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	-	0,0%	414	349	47,0%	744
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	-	0,0%	10	335	95,5%	351
Crediti commerciali	915	3,6%	25.351	63	0,2%	27.633
Debiti commerciali	988	2,7%	37.227	9	0,0%	28.421
Ricavi aviation	1	0,0%	39.527	1	0,0%	36.680
Ricavi non aviation	151	0,7%	21.492	145	0,7%	19.408
Altri ricavi	0,2	0,0%	4.171	167	8,2%	2.048
Costi per servizi	920	3,5%	26.451	784	4,2%	18.744
Oneri diversi di gestione	0,1	0,0%	906	0,03	0,0%	903
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	396	95,6%	414	387	52,1%	744
Altri ricavi	23	0,6%	4.171	11	0,5%	2.048
<i>A.C.Quasarda scarl</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7	1,7%	414	7	1,0%	744
Crediti commerciali	2	0,0%	25.351	-	0,0%	27.633
Debiti Commerciali	2.791	7,5%	37.227	1.626	5,7%	28.421
Altri ricavi	2	0,0%	4.171	998	48,7%	2.048
Costi per servizi	2.744	10,4%	26.451	945	5,0%	18.744
<i>Flai Srl</i>						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	11	2,7%	414	-	0,0%	744
Altre parti correlate						
<i>Pitti Immagine srl</i>						
Ricavi non aviation	13	0,06%	21.492	13	0,1%	19.408
<i>Sol Spa</i>						
Costi per servizi	3	0,01%	26.451	6	0,0%	18.744
<i>Unione Industriale Pisana</i>						
Oneri diversi di gestione	40	4,4%	906	40	4,4%	903
<i>Industria Servizi Spa</i>						
Costi per servizi	36	0,1%	26.451	55	0,3%	18.744
Debiti Commerciali	0,3	0,0%	37.227	-	0,0%	-
<i>Talento all'opera Onlus</i>						
Oneri diversi di gestione	5	0,6%	906	5	0,6%	903
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	1	0,0%	37.227	1	0,0%	28.421
Passività fiscali per imposte correnti	2.045	88,98%	2.298	655	17,1%	3.825
Imposte di periodo	(52)	-1,66%	3.131	(50)	-1,8%	2.805
<i>Cedicator S.A.</i>						
Attività immateriali	164	0,08%	210.392	28	0,0%	195.911
<i>Industria Servizi Formazione Srl</i>						
Costi per servizi	4	0,01%	26.451	3	0,0%	18.744

All. D

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 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 consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 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, 11 settembre 2025

Per il Consiglio di Amministrazione
Roberto Naldi (Amministratore Delegato)

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti



Gruppo Toscana Aeroporti

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025
(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.
12 settembre 2025



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

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

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

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto, del rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, del Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2025. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG network limited,
società di diritto inglese.



Alcanta (Eni) Bergamo
Biogen Biotech Genova
Cubana Como Firenze Genova
Lancia Milano Napoli Napoli
Pacifica Firenze Parma Padova
Pescara Roma Treviso Torino
Tosca Venezia Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.000,00 i.v.
Registro Imprese Milano Società Siciliana Listi
e Codice Fiscale N. 02753800155
R.I. A. Milano N. 025887
Partita IVA 02753800155
VAT number IT0275380155
Sede legale: Via Verdi 19/A, 20
20124 Milano (MI) ITALIA



Gruppo Toscana Aeroporti

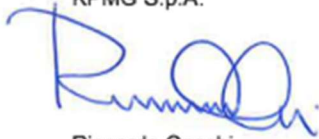
*Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato
30 giugno 2025*

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2025 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea.

Firenze, 12 settembre 2025

KPMG S.p.A.



Riccardo Cecchi
Socio