Gruppo Toscana Aeroporti

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 31 MARZO 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

1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI 4

2. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO 5

3. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI 5

4. CORPORATE GOVERNANCE 6

5. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 7

6. HIGHLIGHTS 9

7. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO 10

7.1. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei) 11

7.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci) 12

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI TRE MESI DEL 2025 14

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 14

9.1 Conto Economico Consolidato 15

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata 18

9.3 Analisi dei flussi finanziari 20

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata 21

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO 22

11. LE RISORSE UMANE 24

12. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI 25

12.1 Toscana Aeroporti S.p.A. 25

12.2 Parcheggi Peretola S.r.l. 25

12.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. 26

12.4 Jet Fuel Co. S.r.l. 26

12.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. 27

13. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 MARZO 2025 28

14. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE 29

BILANCIO CONSOLIDATO TRIMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 31.03.2025 30

LETTERA AGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

Il Resoconto Intermedio di Gestione al 31 marzo 2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 13 maggio 2025, è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché del Regolamento emittenti emanato dalla Consob. Esso è composto dalla Relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento gestionale e sull'evoluzione dell'attività nel corso del 2025, e dal bilancio consolidato abbreviato al 31 marzo 2025.

I dati finanziari di seguito esposti e commentati sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 marzo 2025 a cui si fa rinvio, in quanto, ai sensi di quanto consentito dalla normativa vigente si è ritenuto più opportuno predisporre un'unica relazione sulla gestione e pertanto fornire un'analisi degli andamenti economico-finanziari ritenuti più espressivi, rappresentati appunto dai dati consolidati.

I criteri di valutazione e di misurazione adottati nella formulazione del bilancio consolidato abbreviato al 31 marzo 2025, incluso nel presente resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2025, sono quelli stabiliti dagli International Financial Reporting Standard (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board (IASB) ed 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.

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

I dati contabili al 31 marzo 2025 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC), consolidate con il metodo integrale.

Si segnala che il presente Resoconto Intermedio di Gestione non è assoggettato a revisione contabile.

1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

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

Consiglio di Amministrazione	**Carica ricoperta**
Marco CARRAI	Presidente
Roberto NALDI	Amministratore Delegato
Stefano BOTTAI	Vice Presidente
Mariano Andres MOBILIA SANTI	Consigliere
Veronica BERTI	Consigliere
Saverio PANERAI	Consigliere
Ana Cristina SCHIRINIAN[1]	Consigliere
Marcella PANUCCI[2]	Consigliere
Giorgio DE LORENZI	Consigliere
Antonella MANSI	Consigliere
Patrizia Alma PACINI	Consigliere
Mirko ROMOLI FENU	Consigliere
Sabina NUTI	Consigliere
Luigi SALVADORI	Consigliere
Maria Serena VAVOLO	Consigliere
Andrea BARBUTI	Consigliere

Collegio Sindacale	**Carica ricoperta**
Alberto RIBOLLA	Presidente
Silvia BRESCIANI	Sindaco effettivo
Roberto GIACINTI	Sindaco effettivo
Leonardo COMUCCI	Sindaco effettivo
Lara LUPI	Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI[3]

Organismo di Vigilanza	**Carica ricoperta**
Edoardo MARRONI	Presidente
Claudio PEDRAZZANI	Componente
Nico ILLIBERI	Componente

[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.

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

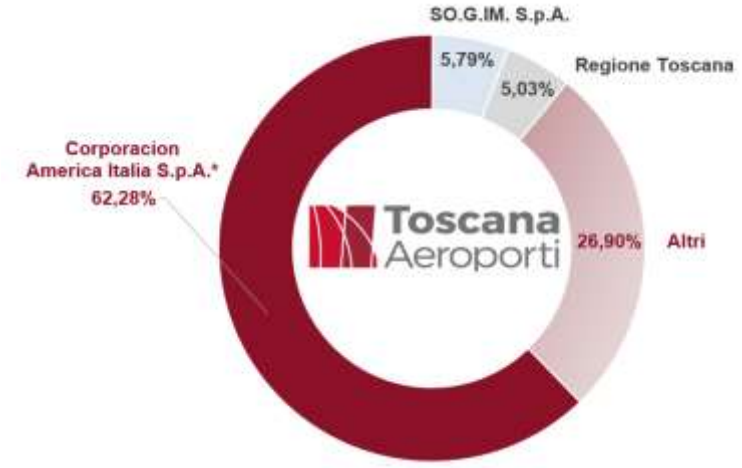
Marco GIALLETTI[1]

Società di Revisione

KPMG S.p.A.

2. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

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



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

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

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

Patti parasociali

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

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

3. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

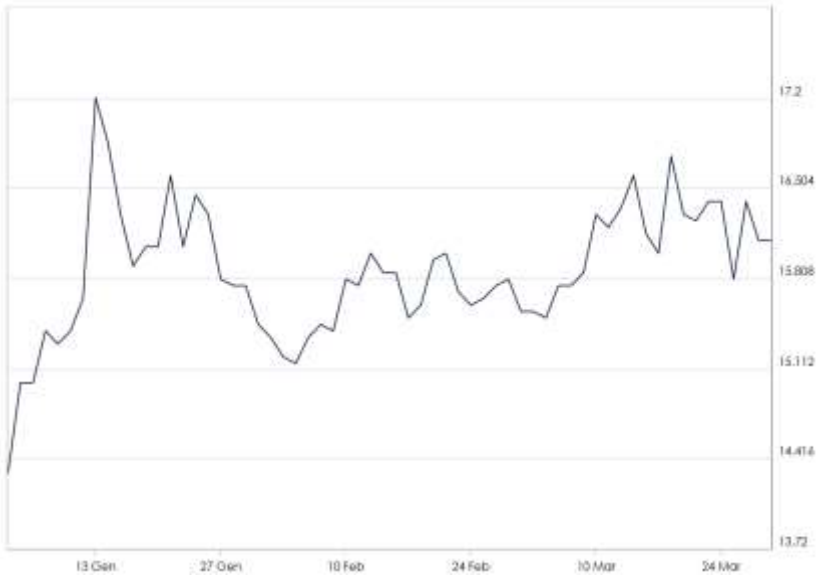
Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN: IT0000214293, ticker Bloomberg: TYA.IM e Reuters: TYA.MI) è quotato presso l'Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.a.. Al 31 marzo 2025 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 15,95 per una corrispondente capitalizzazione pari a circa 297

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

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 dei primi tre mesi del 2025 e il confronto con l'indice FTSE:MIB.

Andamento titolo TYA (1° gennaio 2025 – 31 marzo 2025)



Andamento titolo TYA e indice FTSE MIB (1° gennaio 2025 – 31 marzo 2025)

4. 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 235.198.545[1].
Alla data di approvazione del presente Bilancio di esercizio e consolidato, sebbene CAI (Corporacion America Italia S.p.A.) detenga il controllo di diritto della Società Toscana Aeroporti, non esercita attività di direzione e coordinamento sulla stessa ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del codice civile. Analoga considerazione vale anche per le società che controllano direttamente o indirettamente CAI. Infatti, né CAI né le società che la controllano direttamente o indirettamente impartiscono a Toscana Aeroporti istruzioni aventi ad oggetto le attività della società anche considerando che, in qualità di società quotata, Toscana Aeroporti opera in completa autonomia gestionale.
In particolare, TA non è soggetta ad alcuna direttiva impartita dalle sue controllanti in merito alla formazione ed al funzionamento del consiglio di amministrazione, predispone in autonomia il proprio piano industriale, ossia i piani strategici, industriali, finanziari ed i budget annuali del gruppo ad essa facente capo, senza eterodirezione da parte delle sue controllanti.
La Società autodetermina le proprie dimensioni operative e non è soggetta all'autorizzazione delle sue controllanti per compiere acquisizioni, dismissioni, concentrazioni, scissioni e altre operazioni straordinarie.
La Società non è soggetta a direttive del gruppo cui appartiene per la gestione accentrata della tesoreria (cash pooling), dei crediti di firma, del finanziamento alle vendite e del rischio di cambio.
La Società non è altresì soggetta a procedure del Gruppo cui appartiene per (i) la copertura di rischi aziendali assicurabili, (ii) i servizi legali, (iii) i servizi di pianificazione strategica, (iv) i servizi di gestione del personale e (v) i rapporti istituzionali con soggetti pubblici e privati nonché a policy di gruppo (anche mediante la predisposizione di contratti quadro) per l'acquisto di beni o servizi sul mercato, né riporta periodicamente a CAI i dati gestionali delle commesse in corso secondo schemi e modalità prestabiliti.
Toscana Aeroporti, infine, ha adottato procedure coerenti con la normativa applicabile e in linea con la migliore prassi per assicurare la corretta informativa al mercato e contrastare l'informativa selettiva di informazioni privilegiate e non è solita ricevere richieste da parte delle sue controllanti di trasmissione periodica di dati gestionali, ad eccezione di alcuni dati finanziari che sono forniti mensilmente a CAI e al Gruppo CAAP al fine di consentire a quest'ultimo di rispettare gli obblighi di reporting ai sensi della quotazione della capogruppo Corporación América Airports S.A..

5. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

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

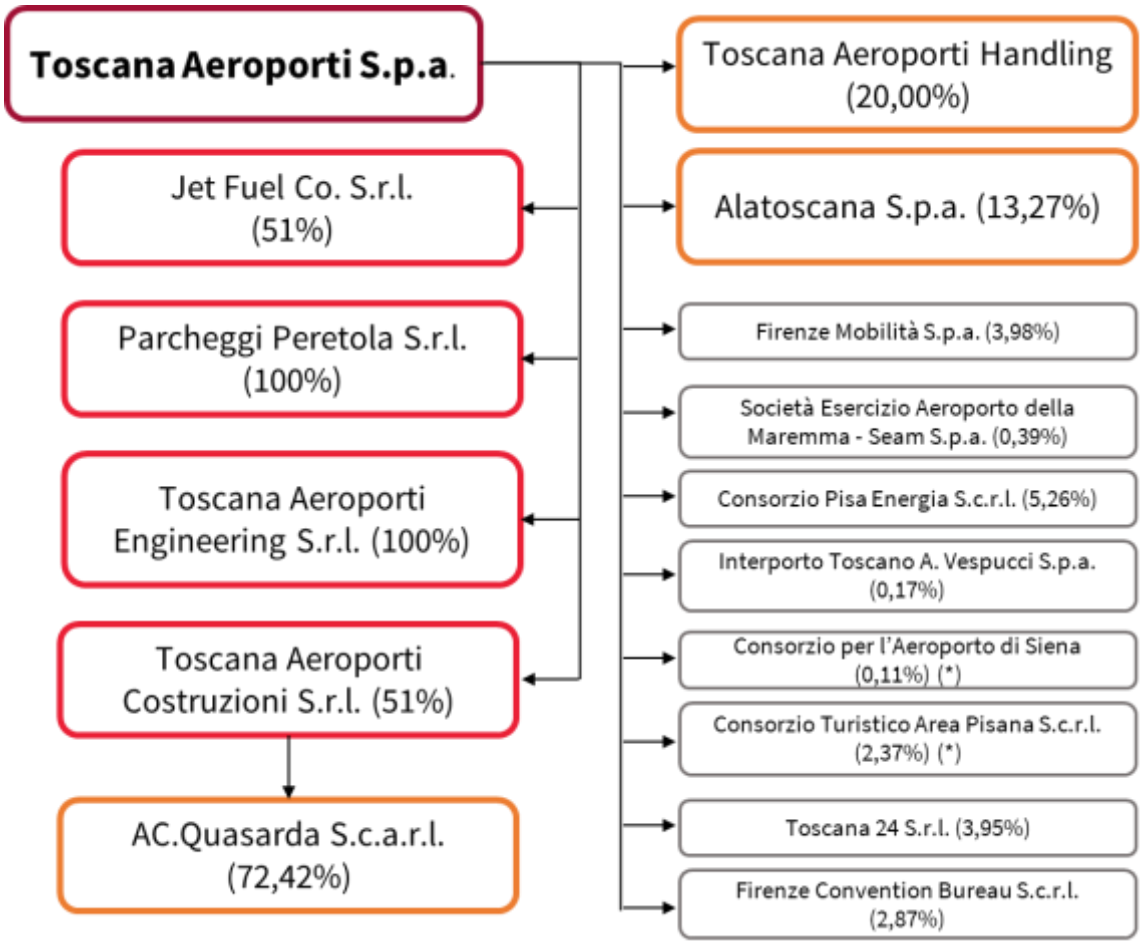
Sede della società: Firenze, Via del Termine n. 11 - Codice Fiscale: 00403110505.

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

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

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al **31 marzo 2025**.

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



Società Capogruppo - Toscana Aeroporti S.p.A.

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

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

Società collegate e sottoposte a controllo congiunto

Consolidamento Integrale[1]

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A. Firenze		30.710	105.340	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	3.032	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l. Firenze		50	4.514	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l. Pisa		150	1.714	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	4.134	51,00

1 Dati al 31 dicembre 2024.

Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto[1]

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

6. HIGHLIGHTS

Risultati Economici consolidati al 31 marzo 2025	**Ricavi** pari a 25.738 migliaia di euro, in aumento di 4.899 migliaia di euro (+23,5%) rispetto a 20.839 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 marzo 2024. **Ricavi operativi** pari a 19.493 migliaia di euro, in aumento di 887 migliaia di euro **(+4,8%)** rispetto a 18.606 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 marzo 2024. **Altri proventi** pari a 13 migliaia di euro (38 al 31 marzo 2024). **M.O.L.** positivo pari a 4.295 migliaia di euro, in modesto incremento di 28 migliaia di euro rispetto al margine di 4.266 migliaia di euro del Gruppo TA del primo trimestre 2024 **(+0,7%).** **Risultato Operativo** pari a 890 migliaia di euro, in calo di 39 migliaia di euro rispetto al risultato operativo negativo di 929 migliaia di euro del Gruppo TA del primo trimestre 2024 (-4,2%). **Risultato ante imposte negativo** pari a 1.083 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte negativo di 810 migliaia di euro del Gruppo TA del primo trimestre 2024. **Il Risultato di periodo** registra una perdita di 1.129 migliaia di euro che si confronta con una perdita di periodo 740 migliaia di euro del primo trimestre 2024. **Il Risultato di periodo del Gruppo** è pari ad una perdita di 848 migliaia di euro contro una perdita di periodo di Gruppo di 654 migliaia di euro del primo trimestre 2024. **Indebitamento Netto** pari a 78.913 migliaia di euro al 31 marzo 2025, rispetto a 68.737 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.
Investimenti al 31 marzo 2025	Al 31 marzo 2025 sono stati effettuati investimenti per complessivi **5.888 migliaia di euro**, di cui 4.984 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per il progetto del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (2.492 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (1.610 migliaia di euro) e l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (199 migliaia di euro). Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel primo trimestre 2025 per 904 migliaia di euro si segnalano i nuovi GPU semoventi (272 migliaia di euro) ed i nuovi mezzi ambulift (250 migliaia di euro).
Il traffico	Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nei primi tre mesi del 2025 oltre **1,6 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al medesimo periodo 2024 una crescita del +10,3% nella componente passeggeri, del +9,4% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,8% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato una crescita del +3,4%.
Evoluzione della gestione	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

[1] Dati al 31 dicembre 2024.

	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.

7. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Nel corso dei primi tre mesi del 2025 Toscana Aeroporti ha trasportato oltre 1,6 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +10,3% (pari a +152.727 passeggeri) rispetto al medesimo periodo del 2024.

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari all'83,4% in sostanziale stabilità rispetto al medesimo periodo 2024 (83,8%, -0,5 p.ti %). I movimenti passeggeri hanno registrato una crescita del +9,8%.

Il traffico merci e posta trasportato presso gli scali nel periodo è di oltre 3.200 tonnellate, con una variazione positiva del +3,5% (+108 tonnellate) rispetto al medesimo periodo del 2024.

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

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI

	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Passeggeri commerciali	**1.629.566**	**1.476.514**	**153.052**	**10,4%**
Nazionali (Linea + Charter)	401.433	342.348	59.085	17,3%
Internazionali (Linea + Charter)	1.228.133	1.134.166	93.967	8,3%
Passeggeri Aviazione Generale	**3.357**	**3.682**	**-325**	**-8,8%**
TOTALE PASSEGGERI	**1.632.923**	**1.480.196**	**152.727**	**10,3%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Movimenti Commerciali	**12.617**	**11.434**	**1.183**	**10,3%**
Nazionali (Linea + Charter)	2.906	2.491	415	16,7%
Internazionali (Linea + Charter)	9.371	8.687	684	7,9%
Cargo	340	256	84	32,8%
Movimenti Aviazione Generale	**2.150**	**2.261**	**-111**	**-4,9%**
TOTALE MOVIMENTI	**14.767**	**13.695**	**1.072**	**7,8%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Tonnellaggio Commerciale	**833.741**	**759.800**	**73.941**	**9,7%**
Nazionali (Linea + Charter)	196.714	169.120	27.594	16,3%
Internazionali (Linea + Charter)	604.647	560.212	44.435	7,9%
Cargo	32.380	30.468	1.912	6,3%
Tonnellaggio Aviazione Generale	**28.317**	**28.268**	**49**	**0,2%**
TOTALE TONNELLAGGIO	**862.058**	**788.068**	**73.990**	**9,4%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Merce via aerea (Kg)	3.157.509	3.046.130	111.379	3,7%
Merce via superficie (Kg)	53.914	56.499	-2.585	-4,6%
Posta (Kg)	12.500	12.762	-262	-2,1%
TOTALE MERCE E POSTA	**3.223.923**	**3.115.391**	**108.532**	**3,5%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	**1.665.162**	**1.511.350**	**153.812**	**10,2%**

Il sistema aeroportuale italiano registra nel primo trimestre 2025 una crescita del +7,6% sul 2024.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Passeggeri commerciali	**956.877**	**853.603**	**103.274**	**12,1%**
Nazionali (Linea + Charter)	295.844	247.526	48.318	19,5%
Internazionali (Linea + Charter)	661.033	606.077	54.956	9,1%
Passeggeri Aviazione Generale	**1.603**	**1.523**	**80**	**5,3%**
TOTALE PASSEGGERI	**958.480**	**855.126**	**103.354**	**12,1%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Movimenti Commerciali	**6.191**	**5.545**	**646**	**11,7%**
Nazionali (Linea + Charter)	1.853	1.516	337	22,2%
Internazionali (Linea + Charter)	3.998	3.773	225	6,0%
Cargo	340	256	84	32,8%
Movimenti Aviazione Generale	**886**	**852**	**34**	**4,0%**
TOTALE MOVIMENTI	**7.077**	**6.397**	**680**	**10,6%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Tonnellaggio Commerciale	**450.857**	**411.601**	**39.256**	**9,5%**
Nazionali (Linea + Charter)	129.490	106.522	22.968	21,6%
Internazionali (Linea + Charter)	288.987	274.611	14.376	5,2%
Cargo	32.380	30.468	1.912	6,3%
Tonnellaggio Aviazione Generale	**14.539**	**11.957**	**2.582**	**21,6%**
TOTALE TONNELLAGGIO	**465.396**	**423.558**	**41.838**	**9,88%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Merce via aerea (Kg)	3.152.354	3.039.494	112.860	3,7%
Merce via superficie (Kg)	44.627	44.453	174	0,4%
Posta (Kg)	12.403	12.755	-352	-2,8%
TOTALE MERCE E POSTA	**3.209.384**	**3.096.702**	**112.682**	**3,6%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	**990.574**	**886.093**	**104.481**	**11,8%**

Nel primo trimestre 2025 sono transitati dall'aeroporto di Pisa oltre 958.000 di passeggeri, registrando una crescita del +12,1% rispetto al medesimo periodo 2024 (con una variazione di +103 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +10,6%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'87,3% in crescita di 0,5 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (86,8% 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 - Marzo 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	**Totale**	**958.480**	**855.126**	**103.354**	**12,1%**

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel primo trimestre 2025.
Si ricorda che la stagione estiva ha avuto inizio il giorno 30 marzo.

- **Ryanair**: la compagnia irlandese ha operato 36 destinazioni nel periodo gennaio-marzo compresa la nuova destinazione Reggio Calabria. Le destinazioni servite salgono a 47 con l'avvio della stagione estiva. Si ricordano le novità di Amman, Varsavia (Chopin) e Sofia.
- **Easyjet**: il vettore inglese ha operato su 5 destinazioni nel periodo gennaio-marzo (Parigi Orly, Londra Gatwick e Luton, Bristol e Berlino). Con l'avvio della stagione estiva le destinazioni servite salgono a 7 con la ripresa del collegamento verso Manchester e la partenza del nuovo collegamento bisettimanale per Londra Southend.
- **Wizzair**: il vettore ungherese ha operato i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni (2 frequenze settimanali) e Tirana (10 collegamenti settimanali).
- **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, che incrementeranno nella stagione estiva.
- **Jet2:** il vettore ha ripreso da fine marzo il collegamento stagionale trisettimanale verso Manchester.
- **Norwegian Air:** con la stagione estiva il vettore ha ripreso il collegamento per Copenaghen.

Con l'avvio della stagione estiva (30 marzo 2025) iniziano progressivamente a ripartire i collegamenti stagionali sullo scalo e si evidenzia l'incremento di operazioni da parte dei vettori sulle le rotte già operate.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo trimestre 2025 sono stati 22 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea diretti. L'Italia è il primo mercato con circa 300.000 passeggeri e rappresenta il 19,3% del totale passeggeri, seguono Spagna, Regno Unito ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano circa il 70% del traffico di linea totale.

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo, con oltre 3200 tonnellate, registra una crescita del +3,6% grazie a DHL che ha operato un maggior numero di voli (fino ad un massimo di 3 voli giornalieri) utilizzando un diverso mix di aeromobili.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE

	Progr. al 31.03.25	Progr. al 31.03.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	**672.689**	**622.911**	**49.778**	**8,0%**
Nazionali (Linea + Charter)	105.589	94.822	10.767	11,4%
Internazionali (Linea + Charter)	567.100	528.089	39.011	7,4%
Passeggeri Aviazione Generale	**1.754**	**2.159**	**-405**	**-18,8%**
TOTALE PASSEGGERI	**674.443**	**625.070**	**49.373**	**7,9%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Movimenti Commerciali	**6.426**	**5.889**	**537**	**9,1%**
Nazionali (Linea + Charter)	1.053	975	78	8,0%
Internazionali (Linea + Charter)	5.373	4.914	459	9,3%
Movimenti Aviazione Generale	**1.264**	**1.409**	**-145**	**-10,3%**
TOTALE MOVIMENTI	**7.690**	**7.298**	**392**	**5,4%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**

Tonnellaggio Commerciale	**382.884**	**348.199**	**34.685**	**10,0%**
Nazionali (Linea + Charter)	67.224	62.598	4.626	7,4%
Internazionali (Linea + Charter)	315.660	285.601	30.059	10,5%
Tonnellaggio Aviazione Generale	**13.778**	**16.311**	**-2.533**	**-15,5%**
TOTALE TONNELLAGGIO	**396.662**	**364.510**	**32.152**	**8,82%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
Merce via aerea (Kg)	5.155	6.636	-1.481	-22,3%
Merce via superficie (Kg)	9.286	12.046	-2.760	-22,9%
Posta (Kg)	97	7	90	1285,7%
TOTALE MERCE E POSTA	**14.538**	**18.689**	**-4.151**	**-22,2%**
	Progr. al 31.03.25	**Progr. al 31.03.24**	**VAR. 2025/24**	**VAR.% 2025/24**
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	**674.588**	**625.257**	**49.331**	**7,9%**

Nel primo trimestre 2025 sono transitati dall'aeroporto di Firenze oltre 674.000 di passeggeri, registrando una crescita del +7,9% rispetto al medesimo periodo 2024 (con una variazione di +49 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +9,1%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 78,4% in calo di 1,8 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (80,2% il valore consuntivato).

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 - Marzo 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	**Totale**	**674.443**	**625.070**	**49.373**	**7,9%**

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Vespucci nel primo trimestre 2025. Si ricorda che la stagione estiva ha avuto inizio il giorno 30 marzo.

- **KLM**: il vettore olandese ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam nella stagione invernale, passati a 5 con l'avvio della stagione estiva.
- **Air France**: il vettore francese ha operato fino ad 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 ad 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, già 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). Ha operato inoltre, attraverso la controllata BA CityFlyer il collegamento verso Londra City, con 12-13 voli settimanali e il volo settimanale per Londra Stansted.
- **TAP:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento diretto verso Lisbona con 7 frequenze settimanali.

- **Vueling Airlines**: il vettore spagnolo ha operato nella stagione invernale su 5 destinazioni (Barcellona, Londra Gatwick, Madrid, Parigi Orly e Catania).
- **Austrian Airlines:** il vettore, ha operato fino ad un massimo 4 voli settimanali nella stagione invernale da/per Vienna.
- **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).
- **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).

Con l'avvio della stagione estiva (30 marzo 2025) iniziano progressivamente a ripartire i collegamenti stagionali sullo scalo e si evidenzia l'incremento di operazioni da parte dei vettori sulle le rotte già operate.
Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del primo trimestre 2025 sono stati 14 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea diretti. La Francia è il primo mercato con circa 160.000 passeggeri e rappresenta il 23,6% del totale passeggeri, seguono Spagna, Italia e Regno Unito. I primi quattro mercati rappresentano circa il 70% del traffico di linea totale.

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI TRE 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 alla scomparsa del consigliere Ana Cristina Schirinian comunicata in data 14 febbraio 2025.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

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

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

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

- *Ricavi operativi*: sono rappresentati dai *Ricavi totali* al netto degli *Altri ricavi* e dei *Ricavi per servizi di costruzione*;
- *Risultato operativo*, o *Earnings Before Interests and Taxes* (*EBIT*): è rappresentato dalla differenza tra la somma dei *Ricavi* e degli *Altri Proventi* e la somma dei *Costi (Materiali di consumo, Costi del personale, Costi per servizi, Oneri diversi di gestione, Canoni aeroportuali*), degli *Ammortamenti e*

svalutazioni, dell'*Accantonamento fondo rischi e ripristini* e delle *svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti;*

- *Margine Operativo Lordo (MOL),* o *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)*: è rappresentato dal Risultato operativo al lordo degli *Ammortamenti e svalutazioni*, dell'*Accantonamento fondo rischi e ripristini* e delle *svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti;*
- *Risultato della gestione finanziaria*: è rappresentato dalla somma di *Proventi finanziari* e dell'*Utile da partecipazioni*, al netto degli *Oneri finanziari;*
- *Risultato da attività di funzionamento:* è rappresentato dall'*Utile di esercizio*, al lordo del *Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione;*
- *Capitale Circolante Netto (CCN)*: è rappresentato dalla differenza tra le *Attività correnti* al netto delle *Disponibilità* liquide e mezzi equivalenti e le *Passività correnti* al netto degli *Scoperti bancari e dei finanziamenti a breve* (inclusi nelle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, come evidenziato alle note 7.20 del bilancio consolidato e 7.19 del bilancio d'esercizio);
- *Capitale Investito Netto*: è rappresentato dalla somma delle *Attività non correnti* e del *CCN*, al netto delle *Passività non correnti*, da cui sono escluse le *Passività finanziarie scadenti entro un anno* e le *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*;
- *Indebitamento Finanziario Netto,* o *Posizione Finanziaria Netta* (*PFN*), o *Debt*: è rappresentato dalla somma delle *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e delle *Altre attività finanziarie correnti*, al netto delle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*, delle *Passività finanziarie scadenti oltre un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno*, e della quota di *Altri debiti esigibili entro l'anno* e degli *Altri debiti esigibili oltre l'anno*.

9.1 Conto Economico Consolidato

Si ricorda che i volumi di traffico dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa e dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze sono storicamente condizionati, come per la maggior parte degli aeroporti italiani, da **fenomeni di stagionalità** con picchi operativi nei periodi estivi che influenzano negativamente i margini reddituali del primo trimestre dell'anno.

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nei primi tre mesi del 2025 oltre 1,6 milioni di passeggeri, registrando rispetto al medesimo periodo 2024 una crescita del +10,3% nella componente passeggeri, del +9,4% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,8% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato una crescita del +3,4%.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	**I TRIM 2025**	**I TRIM 2024**	Var. Ass. 2025/2024	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	14.602	13.419	1.183	8,8%
Ricavi non aviation	8.337	7.685	651	8,5%
Oneri sviluppo network	(3.446)	(2.499)	(947)	37,9%
Totale ricavi operativi	**19.493**	**18.606**	**887**	**4,8%**
Altri ricavi	1.425	1.120	305	27,2%
Ricavi per servizi di costruzione	4.821	1.114	3.708	333,0%
TOTALE RICAVI (A)	**25.738**	**20.839**	**4.899**	**23,5%**
ALTRI PROVENTI (B)	**13**	**38**	**(25)**	**-66,2%**
COSTI				
Materiali di consumo	1.056	230	826	359,9%

Costi del personale	6.506	6.417	90	1,4%
Costi per servizi	12.034	8.231	3.803	46,2%
Oneri diversi di gestione	410	421	(11)	-2,6%
Canoni aeroportuali	1.451	1.313	138	10,5%
TOTALE COSTI (C)	**21.457**	**16.612**	**4.845**	**29,2%**
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	**4.295**	**4.266**	**28**	**0,7%**
Incidenza % su ricavi totali	16,7%	20,5%		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	2.467	2.498	(31)	-1,2%
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	811	810	0,3	0,04%
Svalutazione di crediti commerciali ed altri crediti	127	28	98	346,1%
RISULTATO OPERATIVO	**890**	**929**	**(39)**	**-4,2%**
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	3	3	0	6,0%
Oneri finanziari	(1.976)	(1.742)	(234)	13,4%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	**(1.973)**	**(1.739)**	**(233)**	**13,4%**
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	**(1.083)**	**(810)**	**(273)**	**33,7%**
Imposte di periodo	(47)	70	(117)	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	**(1.129)**	**(740)**	**(390)**	**52,6%**
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	(281)	(86)	(195)	226,9%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	(848)	(654)	(195)	29,7%

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 23,5%, sono passati da 20,8 milioni di euro del primo trimestre 2024 a 25,7 milioni di euro del primo trimestre 2025. Tale variazione deriva sostanzialmente dall'incremento dei ricavi per servizi di costruzione di 3,7 milioni di euro e dei ricavi operativi per 887 migliaia di euro. I ricavi da costruzione derivano dalla maggiore attività di fabbricazione svolta dal Gruppo TA tramite la controllata TAC nell'ambito delle commesse di investimento programmate sui beni in concessione (+333%).

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del primo trimestre 2025 ammontano a 19,5 milioni di euro, in aumento del +4,8% rispetto all'analogo periodo del 2024 quando erano pari a 18,6 milioni di euro.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del primo trimestre 2025 ammontano a 14,6 milioni di euro, in aumento del +8,8% rispetto all'analogo periodo 2024, quando erano pari a 13,4 milioni di euro.
In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali ha registrato un incremento del +8,5% conseguenza dell'incremento di traffico gestito nel trimestre (+10,2% 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 31 marzo 2025 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 60,5% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 39,5%. Nel primo trimestre 2024 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 62,1% ed al 37,9%.

Il dato progressivo al 31 marzo 2024 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 8,3 milioni di euro, in incremento del +8,5% rispetto al primo trimestre 2024 quando erano pari a 7,7 milioni di euro.
Tale incremento, pari a 651 migliaia di euro, è sostanzialmente legato maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame (+10,3%).

In particolare, hanno avuto gli incrementi più significativi nel trimestre in esame gli autonoleggi (+314 migliaia di euro, +21,1%), retail (+150 migliaia di euro, +12,1%), parcheggi (+166 migliaia di euro, +9,7%), food (+159 migliaia di euro, +18,4%) e sale vip (+197 migliaia di euro +32,8%) mentre ha registrato un calo il retail (-190 migliaia di euro, -13,7%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network (oneri legati ai contratti di incentivazione del traffico) al 31 marzo 2025 ammontano a 3.446 migliaia di auro in aumento di 947 migliaia di euro rispetto al 31 marzo 2024 quando erano pari a 2.499 migliaia di euro (+37,9%).
Si segnala che l'ammontare degli oneri del primo trimestre 2024 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 435 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree. Al netto di tale scostamento straordinario, la variazione fra i due trimestri è pari al +17,5%.

ALTRI RICAVI

Il dato progressivo al 31 marzo 2025 degli "Altri ricavi" è pari a 1.425 migliaia di euro, in incremento rispetto al primo trimestre 2024 quando erano pari a 1.120 migliaia di euro. La differenza di 305 migliaia di euro deriva sostanzialmente dalla maggiore attività di progettazione e fabbricazione nell'ambito dell'accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS (882 migliaia di euro al 31 marzo 2025, 565 migliaia di euro al 31 marzo 2024). Si segnala inoltre il minore recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (-18 migliaia di euro) per effetto della riduzione dei costi unitari energetici (luce, gas).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel primo trimestre 2025 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 4,8 milione di euro, in aumento rispetto al dato del primo trimestre 2024 di 3.708 migliaia di euro (+333%) per effetto dei maggiori investimenti del Gruppo durante il periodo in esame.

ALTRI PROVENTI

Il dato progressivo al 31 marzo 2025 degli "Altri proventi" è pari a 13 migliaia di euro, in calo rispetto al medesimo periodo 2024 di 25 migliaia di euro quando erano pari a 38 migliaia di euro. Quest'ultima differenza deriva da minori ricavi per indennizzi e rimborsi (-29 migliaia di euro).

COSTI

Nel primo trimestre 2025 i costi totali ammontano a 21,5 milioni di euro, in incremento del 29,2% rispetto all'analogo periodo 2024, quando erano pari a 16,6 milioni di euro.

I "Materiali di consumo" del primo trimestre 2025 in esame sono pari a 1.056 migliaia di euro e sono in aumento di 826 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2024 (+359,9%). Materiali per servizi operativi (+80 migliaia di euro) e materie prime (+736 migliaia di euro) sono le principali nature di costo 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 (714 migliaia di euro).

Il "Costo del personale" del Gruppo nel primo trimestre 2025 è pari a 6,5 milioni di euro, in incremento di 89 migliaia di euro rispetto al dato del primo trimestre 2024 quando era pari a 6,4 milioni di euro (+1,4%), dovuto

sostanzialmente ad una maggior presenza del personale (+7,0 FTE pari al +1,9%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+10,3% dei passeggeri).

I "Costi per servizi" del primo trimestre 2025 sono pari a 12 milioni di euro, in aumento del +46,2% rispetto all'analogo periodo 2024 quando erano pari a 8,2 milioni di euro (+3.803 migliaia di euro). L'incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ai maggiori costi di costruzione (+2.565 migliaia di euro, +250,3%) per i maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali e di costi per utenze (+306 migliaia di euro, +28,2%), servizi di manutenzione (+481 migliaia di euro, +31,5%) e prestazioni professionali (+150 migliaia di euro, +18%) legati al maggior traffico gestito nel periodo.

Nel primo trimestre 2025 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 410 migliaia di euro, in decremento di 11 migliaia di euro (-2,6%) rispetto all'analogo periodo del 2024. Tale decremento è riconducibile principalmente al calo di imposte e tasse (-13 migliaia di euro).

I "Canoni aeroportuali" del primo trimestre 2025 ammontano a 1.451 migliaia di euro, in aumento del 10,5% rispetto all'analogo periodo 2024. La variazione è principalmente dovuta al maggior traffico consuntivato nel trimestre in esame (+10,3% di passeggeri).

RISULTATI DI PERIODO

Di conseguenza l'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del primo trimestre 2025 è positivo per **4.295 migliaia di euro** registrando un incremento di **28 migliaia di euro** rispetto al primo trimestre 2024 quando era pari a 4.266 migliaia di euro (+0,7%).

Gli "ammortamenti e accantonamenti", pari a 3,4 milioni di euro nel primo trimestre 2025, registrano un incremento di 68 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2024 (+2%). Ciò è conseguente principalmente a maggiori accantonamenti al Fondo svalutazione crediti (+98 migliaia di euro) parzialmente compensati da minori ammortamenti (-31 migliaia di euro).

L'**EBIT** (Risultato Operativo) del primo trimestre 2025 si attesta così a **890 migliaia di euro** registrando un peggioramento di 39 migliaia di euro sul primo trimestre 2024 quando era pari a 929 migliaia di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 1.739 migliaia di euro del primo trimestre 2024 ad un valore negativo di 1.973 migliaia di euro del primo trimestre 2025. La variazione di (233) migliaia di euro, è principalmente conseguente a maggiori interessi bancari (+176 migliaia di euro) e dai maggiori interessi attuariali pari a (+58) migliaia di euro.

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del primo trimestre 2025 si attesta a **(1.083) migliaia di euro** facendo registrare un peggioramento di 273 migliaia di euro rispetto al risultato dell'analogo periodo 2024 quando era pari a (810) migliaia 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 trimestre 2025 si chiude con una perdita pari a **1.129 migliaia di euro** contro una perdita di 740 migliaia di euro del primo trimestre 2023.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il primo trimestre 2025 si chiude con un **Risultato netto di periodo di Gruppo negativo pari a 848 migliaia di euro**, in diminuzione di 195 migliaia di euro rispetto a quanto registrato nel primo trimestre 2024 quando era pari a (654) 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 31 marzo 2025 ed al 31 dicembre 2024.

ATTIVO	31.03.2025	31.12.2024	VARIAZIONE

ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	207.403	204.232	3.170
Immobili, impianti e macchinari	24.523	24.107	416
Diritti d'uso	3.400	3.528	(128)
Partecipazioni in altre imprese	140	140	0
Partecipazioni in imprese collegate	644	644	0
Altre attività finanziarie	6.150	6.284	(135)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	10	17	(8)
Attività fiscali differite	5.420	5.150	270
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	**247.690**	**244.104**	**3.586**
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	820	44	776
Crediti commerciali	21.105	19.653	1.451
Attività fiscali per imposte correnti	33	92	(59)
Altri crediti tributari	1.413	819	595
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	8.587	8.640	(53)
Altre attività finanziarie correnti	649	249	401
Cassa e mezzi equivalenti	16.061	22.548	(6.487)
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	**48.668**	**52.045**	**(3.376)**
TOTALE ATTIVO	**296.358**	**296.148**	**210**

La variazione del totale attivo, in incremento di 210 migliaia di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2024, deriva principalmente dalla riduzione della liquidità (-6,1 milioni di euro) più che compensata dall'incremento delle attività non correnti (+3,6 milioni di euro) conseguenza degli investimenti infrastrutturali di periodo e dei crediti commerciali (+1,5 milioni di euro) per effetto dell'incremento del fatturato di periodo.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.03.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**113.185**	**113.825**	**(641)**
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.270	1.269	1
Fondi di ripristino e sostituzione	21.480	21.120	361
Fondi benefici ai dipendenti	2.305	2.417	(113)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	87.384	87.291	94
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	2.991	3.116	(126)
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	2.619	3.226	(607)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.133	1.134	(0)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	**119.182**	**119.572**	**(391)**
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	1.499	(0)	1.499
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	638	636	2
Passività fiscali per imposte correnti	1.546	1.134	412
Altri debiti tributari	6.944	9.649	(2.704)
Debiti Commerciali	32.617	30.934	1.683
Debiti verso Istituti previdenziali	1.178	1.561	(382)

Altri debiti esigibili entro l'anno	10.631	10.317	314
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	2.586	2.586	0
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	6.352	5.934	418
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	**63.992**	**62.751**	**1.241**
TOTALE PASSIVITA'	**183.173**	**182.323**	**850**
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	**296.358**	**296.148**	**210**

Il Patrimonio netto registra un calo di 641 migliaia di euro principalmente per effetto del risultato di periodo.

Tra le Passività a medio lungo termine (391) migliaia di euro si segnala il decremento della voce relative a passività finanziarie per strumenti derivati per 607 migliaia parzialmente compensata dall'incremento dei Fondi di ripristino e sostituzione per 361 migliaia di euro.

Tra le passività correnti +1,2 milioni di euro si segnala in particolare l'incremento delle passività finanziarie per 1.499 migliaia di euro, dei debiti commerciali per 1.683 migliaia di euro, delle passività fiscali per 412 migliaia di euro e dei Fondi di ripristino per 418 migliaia di euro, parzialmente compensato dal calo dei debiti tributari per 2.704 migliaia di euro per effetto del versamento della tassa addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri.

9.3 Analisi dei flussi finanziari

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 31 MARZO 2025

migliaia di euro	**1 TRIM 25**	**1 TRIM 24**
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	**(1.129)**	**(740)**
Rettifiche per:		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	2.467	2.498
- Variazione fondo rischi e oneri	1	(434)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(130)	(1)
- Variazione netta del fondo di ripristino	505	423
- Oneri finanziari diritti d'uso	32	30
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.941	1.709
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(425)	(331)
- Imposte di competenza del periodo	471	260
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	(776)	445
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.443)	2.555
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(423)	3.258
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	2.621	(8.619)

- Incremento/(decremento) in altri debiti	(2.776)	(2.335)
Flusso di cassa delle attività operative	**937**	**(1.280)**
- Oneri finanziari pagati	0	(1.689)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	**937**	**(2.969)**
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(958)	(130)
- Investimenti in attività immateriali	(5.873)	(1.174)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(400)	(2)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(1)	3.200
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	**(7.231)**	**1.894**
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	0	30.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	0	(36.911)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(192)	(198)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	**(192)**	**(6.609)**
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	**(6.487)**	**(7.685)**
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	**16.061**	**18.458**

Al 31 marzo 2025 la disponibilità monetaria risulta positiva per circa 16,5 milioni di euro e registra un decremento di circa 2 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 marzo 2024 quando era pari a 18,5 milioni di euro. Rispetto al 31 dicembre 2024 la disponibilità monetaria si riduce di 6,1 milioni di euro per le variazioni sopra evidenziate.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 marzo 2025 si evidenzia in particolare investimenti per circa (5,9) milioni di euro in infrastrutture aeroportuali.

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 marzo 2025 e al 31 dicembre 2024, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n°6064293 del 28 luglio 2006.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO

migliaia di euro	**31.03.2025**	**31.12.2024**	**Var. Ass.**
A. Disponibilità liquide	16.061	22.548	(6.487)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C. Altre attività finanziarie correnti	651	249	402
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	**16.713**	**22.797**	**(6.084)**
E. Debito finanziario corrente	-	-	0
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	2.630	1.127	1.503
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	**2.630**	**1.127**	**1.503**
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	**(14.083)**	**(21.670)**	**7.587**
I. Debito finanziario non corrente	90.003	90.516	(513)
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	2.991	3.116	(126)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	**92.993**	**93.633**	**(639)**
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	**78.911**	**71.963**	**6.948**

Al 31 marzo 2025, non sono presenti debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) a cui si aggiunge la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" che include le quote scadenti entro i prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (1.499 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (638 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (493 migliaia di euro).

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di 90 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente del finanziamento in essere e la quota a lunga del derivato su mutui pari a 2,6 milioni di euro.
La voce "Debiti commerciali e altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3 milioni di euro).

Al 31 marzo 2025 la liquidità del Gruppo è pari a circa 16,7 milioni di euro.

L'indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 31 marzo 2025, risulta pari a circa **78,9 milioni di euro**, in incremento di circa 10,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024. Si ricorda che l'indebitamento finanziario netto consolidato al 31 marzo 2024 era pari a circa 80,6 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 31 marzo 2025 il nuovo **rapporto "Debt/Equity"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,70** (0,63 al 31 dicembre 2024).

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi tre mesi del 2025 ammontano **a circa 5,9 milioni di euro**, di cui circa 5 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 904 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 31.03.25					**5.888**
A) Immobilizzazioni Immateriali				**4.984**	
- software			***22***		
- Altre Immobilizzazioni			***12***		
- diritti di concessione			***32***		
Realizzazione nuovo Sistema Antintrusione Pista	FLR	25			
Infrastruttura di ricarica per autonoleggio	PSA	5			
Altri minori	PSA/FLR	2			
- immob. in corso			***4.790***		
Lavori di ampliamento Terminal arrivi	PSA	2.492			
Progetto nuovo Terminal	FLR	1.610			
Aggiornamento Masterplan e relativi studi	FLR	199			
Infrastruttura di ricarica per autonoleggio	PSA	85			
Valutazione integrata MPL 2035	FLR	79			
Nuovo impianto climatizzazione sala arrivi	FLR	69			
Studi opere MPL e studi monitoraggio	FLR	56			
Adeg. F3–CTR fumi/calore-diffusione sonora/ emerg.	FLR	50			
Altri minori	PSA/FLR	150			
- Altre Immobilizzazioni in corso			***106***		
Riqualifica palazzina cassa parcheggi Peretola	FLR	106			
- software in corso			***24***		
Upgrade sistemi SAP	PSA/FLR	17			
Altri minori	PSA/FLR	7			
B) Immobilizzazioni Materiali				**904**	
- impianti e macchinari			***635***		
Mezzi Ambulift	PSA	250			
GPU-ground power unit semovente	FLR	272			

Dispositivo segnalazione Trailer	PSA/FLR	54		
Altri minori	PSA/FLR	59		
- immob. in corso			***244***	
Cestini intelligenti Hooly!	PSA/FLR	102		
Riqualifica impianto TVCC parcheggio P4	PSA	73		
Apparati ETD-rilevatori tracce esplosivo	PSA/FLR	69		

Secondo quanto previsto dall'art. 10 della L. 72/83, il Gruppo informa che nei primi tre mesi del 2025 non ha provveduto ad alcuna rivalutazione degli *asset* ai sensi di leggi speciali.

11. LE RISORSE UMANE

Nel primo trimestre 2025 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 371,8 FTE, registrando un incremento in termini assoluti di 7,0 FTE (+1,9%), 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 331,6 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,0 EFT (+0,6%), rispetto al 2024.

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, si è attestato a 15,7 FTE con un incremento di 2,7 FTE (+20,5%) rispetto al medesimo periodo 2024 per effetto di maggiori volumi di carburante gestiti (+16%).

La controllata TAE ha decrementato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 8,5 FTE (-5,6%). Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA.

L'organico medio dei dipendenti di TAC è pari a 16 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2.8 FTE, rispetto al medesimo periodo del 2024.

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

tabella FTE	I° Trim. 2025	I° Trim. 2024	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	331,6	329,7	2,0	0,6%
Jet Fuel	15,7	13,0	2,7	20,5%
TAE	8,5	9,0	-0,5	-5,6%
TAC	16,0	13,2	2,8	21,5%
Gruppo	**371,8**	**364,8**	**7,0**	**1,9%**

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

Il “Costo del personale" del Gruppo nel primo trimestre 2025 è pari a 6,5 milioni di euro, in incremento di 89 migliaia di euro rispetto al dato del primo trimestre 2024 quando era pari a 6,4 milioni di euro (+1,4%), dovuto sostanzialmente ad una maggior presenza del personale (+7,0 FTE pari al +1,9%) collegata alla crescita del traffico gestito nel periodo esaminato (+10,3% dei passeggeri).

12. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA’ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI

12.1 Toscana Aeroporti S.p.A.

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

Complessivamente nei primi tre mesi del 2025 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato oltre **1,6 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al medesimo periodo 2024 una crescita del +10,3% nella componente passeggeri, del +9,4% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,8% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato una crescita del +3,4%.

I valori economici del primo trimestre 2025 rilevano ricavi per 24 milioni di euro, in incremento di 4,7 milioni di euro (+24,5%) rispetto al medesimo periodo 2025 principalmente riconducibile ai maggiori ricavi per servizi di costruzione (+3,7 milioni di euro, +333%) ed in misura minori ai ricavi operativi cresciuti di 877 migliaia di euro (+5%) conseguenza dei maggiori passeggeri transitati dai due scali toscani (+10,3%).

Dal lato costi, pari a circa 20,7 milioni di euro nel primo trimestre 2025, sono in incremento del +31,9% rispetto ai 15,7 milioni del primo trimestre 2024 dove la componente più importante è rappresentata dai costi per servizi (12,8 milioni di euro), costi del personale (5,8 milioni di euro) e canoni aeroportuali (1,5 milioni di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) dei primi tre mesi del 2025 è pari a circa 3,3 milioni di euro, in decremento di 320 migliaia di euro rispetto al medesimo periodo 2024.

Il risultato netto di periodo è pari ad una perdita 1.602 migliaia di euro in aumento rispetto alla perdita di 1.085 migliaia di euro del medesimo periodo 2024.

Toscana Aeroporti ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 marzo 2025 negativa per 82,5 milioni di euro (76,3 milioni di euro al 31 dicembre 2024) ed un rapporto Debt/Equity pari a 0,78 (0,72 al 31 dicembre 2024).

12.2 Parcheggi Peretola S.r.l.

La società Parcheggi Peretola S.r.l. è entrata a far parte del Gruppo TA nel 2015 a seguito dell’incorporazione di A.d.F. che ne deteneva il 100% delle quote. La società ha quale attività preminente la gestione del parcheggio lunga sosta con 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico ed antistanti il Terminal Partenze dell’aeroporto di Firenze.

I valori economici del primo trimestre 2025 rilevano ricavi per 722 migliaia di euro, in calo di 22 migliaia di euro (-3%) rispetto al medesimo periodo del 2024.

Dal lato costi, pari a 81 migliaia di euro registrati nel corso del primo trimestre 2025, sono in incremento del +12% rispetto ai 72 migliaia di euro dei primi tre mesi del 2024 dove la componente più importante è rappresentata servizio di gestione dei parcheggi (11 migliaia di euro), assicurazioni industriali (22 migliaia di euro), prestazioni professionali (9 migliaia di euro) e provvigioni bancarie sui pagamenti telematici (19 migliaia di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del primo trimestre 2025 è positivo per 640 migliaia di euro, in calo di 31 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2024 (-5%), ed il risultato netto di periodo è pari ad un utile di

452 migliaia di euro calo di 22 migliaia di euro rispetto all'utile dei primi tre mesi de 2024 pari a 474 migliaia di euro (-5%%).

Parcheggi Peretola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 marzo 2025 positiva per 2.385 migliaia di euro (2.276 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) ed un Patrimonio Netto di 4.514 migliaia di euro (4.062 migliaia di euro al 31 di cembre 2024).

12.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

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

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

- distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 31 marzo 2025 sono pari a 9);
- personale interno (al 31 marzo 2025 è pari a 9 dipendenti);
- società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2024, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del primo trimestre 2025 hanno riguardato principalmente l'ampliamento terminal passeggeri di Pisa e le relative opere propedeutiche, la progettazione del nuovo Terminal di Firenze e la revisione progettuale, con approfondimenti tecnici delle singole opere, del Master Plan di Firenze, comprensivi degli studi specialistici afferenti al procedimento VIA-VAS in corso. Relativamente alle attuali infrastrutture, TAE ha 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 31 marzo 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 trimestre 2025, pari a 2.338 migliaia di euro, rappresentano la competenza dei primi tre mesi dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto (852 migliaia di euro al 31 marzo 2024, +175%).

I costi totali del primo trimestre 2025 sono pari a 1.469 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 160 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 1.114 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 124 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 868 migliaia di euro (120 migliaia di euro al 31 marzo 2024) ed il risultato netto di periodo è pari ad un utile di 616 migliaia di euro (83 migliaia di euro al 31 marzo 2024).

TAE ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 marzo 2025 positiva per 108 migliaia di euro (178 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) ed un Patrimonio Netto per 3.032 migliaia di euro (2.416 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

12.4 Jet Fuel Co. S.r.l.

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

Nel corso dei primi tre mesi del 2025 sono transitati nel deposito 17.413 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi rispetto all'analogo periodo del 2024 del 16% (15.045 metri cubi del primo trimestre 2024). La società ha effettuato servizi di into-plane per 17.413 metri cubi con una maggiore gestione di volumi rispetto all'analogo periodo del 2024 del 16% (15.045 metri cubi del primo trimestre 2024).

Al 31 marzo 2024, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel primo trimestre 2025 di 97 migliaia di euro (canone aeroportuale di JF), service amministrativo (5 migliaia di euro), affitto locali operativi ed utenze per circa 6 migliaia di euro ed altri servizi (permessi aeroportuali, parcheggi, utenze, etc.) per un valore di circa 1 migliaia di euro.

I ricavi totali del primo trimestre 2025 di Jet Fuel sono pari a 565 migliaia di euro (523 migliaia di euro al 31 marzo 2024) e riguardano principalmente il servizio di stoccaggio carburante per 247 migliaia di euro e per 223 migliaia di euro il servizio di *into-plane*.

I costi principali del primo trimestre 2025 sono pari a 492 migliaia di euro (425 migliaia di euro nel primo trimestre 2024) e sono rappresentati dal costo del personale (240 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (97 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (22 migliaia di euro), prestazioni professionali (52 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (22 migliaia di euro).

Di conseguenza nel primo trimestre 2025 la società registra un MOL pari a 72 migliaia di euro (98 migliaia di euro nel primo trimestre 2024) ed un utile netto di periodo di 28 migliaia di euro, rispetto all'utile registrato nell'analogo periodo 2024 pari a 43 migliaia di euro.

Jet Fuel ha una Posizione Finanziaria Netta positiva al 31 marzo 2023 per 905 migliaia di euro (1.192 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) ed un Patrimonio Netto di 1.714 migliaia di euro (1.687 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

12.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

Toscana Aeroporti Costruzioni è nata in data 26 gennaio 2021 con l'accordo per l'acquisizione di TA del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società attiva nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la nuova denominazione sociale (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.

Nel corso del primo trimestre 2025 la società sta continuando la costruzione del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (Fase 1°) e come per il precedente esercizio la Società ha gestito i lavori di manutenzione edile-fabbrile, piste/ piazzali e segnaletica verticale/orizzontale delle infrastrutture dei due scali toscani.

Infine, tramite la controllata AC Quasarda, sta realizzando le opere programmate della commessa Anas sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna.

I ricavi principali del primo trimestre 2025 riguardano per 2.673 migliaia di euro la produzione realizzata nei progetti commissionati dalla Capogruppo e per 776 migliaia di euro per lavori verso terzi. Le commesse di lavoro più significative sono stati quelli relativi all'avanzamento della costruzione del nuovo Terminal Arrivi (Fase 1°) dell'aeroporto di Pisa par 2.439 migliaia di euro.

Dal lato costi, pari a 3.754 migliaia di euro nel primo trimestre 2025 (1.110 migliaia di euro nel primo trimestre 2024), si segnalano i costi per materie prime (775 migliaia di euro), il costo del personale (324 migliaia di euro) e la componente più importante rappresentata dal costo dei servizi per 2.649 migliaia di euro fra cui, in particolare, spese consortili A.C. Quasarda per 737 migliaia, lavorazioni c/terzi per 2.291 migliaia di euro, prestazioni professionali per 47 migliaia di euro; personale distaccato per 1280 migliaia di euro ed assicurazioni industriali per 34 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del primo trimestre 2025 è negativo per 296 migliaia di euro (negativo per 203 migliaia di euro nel primo trimestre 2024) ed il risultato di periodo in perdita di 631 migliaia di euro (perdita di 539 migliaia di euro nel primo trimestre 2024).

Al 31 marzo 2025 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per circa 700 migliaia di euro, una Posizione Finanziaria Netta positiva per 505 migliaia di euro (557 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) ed un Patrimonio netto positivo per 4.134 migliaia di euro (4.755 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

13. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 MARZO 2025

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Volotea: il vettore opererà in alta stagione estiva il nuovo collegamento verso Alghero (2 frequenze settimanali). il vettore collegherà lo scalo con un totale di 13 destinazioni.
Vueling Airlines: il vettore, oltre a riprendere i collegamenti stagionali, ha iniziato le operazioni verso il nuovo collegamento trisettimanale verso Bruxelles. La low cost spagnola collegherà un totale di 10 destinazioni.
Air Corsica: nuovo collegamento bisettimanale, operato da fine giugno a ottobre verso Nizza.
SAS: il vettore riprende a partire da aprile le operazioni stagionali per Stoccolma Arlanda e da giugno, in altissima stagione, le operazioni verso Oslo.
Wideroe: il vettore svedese ha ripreso da Aprile il collegamento stagionale trisettimanale verso Bergren.
SmallFly: vincitrice del bando relativo alla continuità territoriale toscana, riprende i collegamenti da / verso Marina di Campo (Is. D'Elba).
Air Serbia: dal 18 aprile il vettore opererà il collegamento bisettimanale verso Belgrado.
L'Odissey: dal 29 maggio fino al 5 ottobre, opererà tramite la compagnia aerea AirFrost, un collegamento bisettimanale da/per Ginevra e Tours (via Ginevra).

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

Ryanair: il vettore opera a partire dalla stagione estiva i nuovi collegamenti verso Sofia (fino ad un massimo di 4 frequenze), Varsavia (Cophin) (2 frequenze settimanali) e Amman (2 frequenze settimanali), incrementa sulle destinazioni esistenti e torna ad operare le stagionali. Ryanair nella stagione estiva collegherà Pisa con un totale di 58 destinazioni.
easyJet: da fine giugno il vettore riattiverà il collegamento bisettimanale verso Barcellona.
Wizzair: il vettore opera a partire da Aprile il nuovo collegamento verso Varsavia/Cophin (dal 1 Aprile su base annua) e da giugno verso Katowice su base seasonal.
Flydubai: il vettore ha ripreso dal 1° Aprile il collegamento trisettimanale su base annua verso Dubai.
Jet2: il vettore da fine maggio riprenderà i collegamenti settimanali stagionali verso Leeds-Bradford e Birmingham.
Eurowings: da aprile ha ripreso il collegamento verso Colonia Bonn operando fino ad un massimo di 4 frequenze settimanali.
Norwegian Air: ad aprile il vettore ha ripreso i collegamenti per Oslo e Stoccolma Arlanda, mentre da maggio partirà anche il collegamento per Helsinki.
Aegean Airlines: il vettore riconferma il volo settimanale verso Atene ampliando il periodo di operatività (fine giugno – inizio settembre).
Aer Lingus: il vettore, che opera il collegamento stagionale verso Dublino da Maggio a Ottobre, incrementa le operazioni fino ad un massimo di 4 frequenze settimanali da Luglio.
Air Baltic: a partire da Aprile è ripartito il collegamento stagionale bisettimanale da/per Riga.
SAS: il vettore ha ripreso le operazioni da/per Copenaghen a partire da aprile, incrementando il periodo di operatività.
Volotea: il vettore ha ripreso il collegamento stagionale bisettimanale per Nantes a partire da aprile, mentre da fine maggio riprenderà il collegamento trisettimanale per Olbia.
SmallFly: vincitrice del bando relativo alla continuità territoriale toscana, riprende i collegamenti da / verso Marina di Campo (Is. D'Elba).

Altre novità

In data 9 aprile 2025 la Corte di Appello di Milano rigetta l'appello proposto da Nuove Iniziative Toscane Srl (NIT) sul contenzioso con TA relativo alla firma dei contratti preliminari di compravendita dei terreni adiacenti al sedime aeroportuale di Firenze, condannando la controparte al rimborso di spese legali pari a 100 migliaia di euro. La sentenza di appello conferma così lo stesso risultato della sentenza di primo grado del 1° maggio 2024 che aveva già condannato la stessa NIT alla restituzione complessiva di circa 3,7 milioni di euro incrementata degli interessi moratori e delle spese legali.

In data 15 aprile 2025 la Regione Toscana esprime 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.

14. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Il traffico di aprile registra un traffico passeggeri di 900 migliaia in incremento dell'11,08% rispetto agli 811 migliaia di aprile 2024 e, di conseguenza, il primo quadrimestre del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di oltre 2,5 milioni di passeggeri in crescita del +10,6% rispetto allo stesso periodo del 2024 quando aveva registrato passeggeri per circa 2,3 milioni.

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.

***

In merito all'informativa richiesta dall'art.40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede nè ha acquistato o alienato nel corso dei primi tre mesi del 2025 azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

***

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 TRIMESTRALE ABBREVIATO - SCHEMI AL 31.03.2025

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	I TRIM 2025	I TRIM 2024
RICAVI		
Ricavi operativi	19.493	18.606
Altri ricavi	1.425	1.120
Ricavi per servizi di costruzione	4.821	1.114
TOTALE RICAVI (A)	**25.738**	**20.839**
ALTRI PROVENTI (B)	**13**	**38**
COSTI		
Costi operativi		
Materiali di consumo	1.056	230
Costi del personale	6.506	6.417
Costi per servizi	12.034	8.231
Oneri diversi di gestione	410	421
Canoni aeroportuali	1.451	1.313
TOTALE COSTI (C)	**21.457**	**16.612**
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	**4.295**	**4.266**
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	2.467	2.498
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	811	810
Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti	127	28
RISULTATO OPERATIVO	**890**	**929**
GESTIONE FINANZIARIA		
Proventi finanziari	3	3
Oneri finanziari	(1.976)	(1.742)
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	**(1.973)**	**(1.739)**
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	**(1.083)**	**(810)**
Imposte di esercizio	(47)	70
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	**(1.129)**	**(740)**
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	(281)	(86)
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	(848)	(654)
Utile (perdita) per azione (€) base attribuibile agli azionisti della Capogruppo	(0,046)	(0,035)
Utile (perdita) per azione (€) diluito	(0,046)	(0,035)

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	I TRIM 2025	I TRIM 2024
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)	**(1.129)**	**(740)**
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	28	70
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico (B)	**28**	**70**
- Utili (perdite) da valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale	461	0
Altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale, non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)	***461***	***0***
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B) + (C)	**(641)**	**(670)**
di cui utile / (perdita) di pertinenza di Terzi	(280)	83
di cui utile / (perdita) di pertinenza del Gruppo	(360)	(752)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)		
ATTIVITA'	**31.03.2025**	**31.12.2024**
ATTIVITA' NON CORRENTI		
Attività immateriali	207.403	204.232
Immobili, impianti e macchinari	24.523	24.107
Diritti d'uso	3.400	3.528
Partecipazioni in altre imprese	140	140
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	644	644
Altre attività finanziarie	6.150	6.284
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	10	17
Attività fiscali differite	5.420	5.150
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	**247.690**	**244.104**
ATTIVITA' CORRENTI		
Attività derivanti da contratti	820	44
Crediti commerciali	21.105	19.653
Attività fiscali per imposte correnti	33	92
Altri crediti tributari	1.413	819
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	8.587	8.640
Altre attività finanziarie correnti	651	249
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16.061	22.548
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	**48.668**	**52.045**
TOTALE ATTIVO	**296.358**	**296.148**

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.03.2025	31.12.2024
CAPITALE E RISERVE		
Capitale	30.710	30.710
Riserve di capitale	65.313	65.313
Riserva rettifiche IAS	(3.229)	(3.229)
Riserva di *fair value*	(1.990)	(2.451)
Utili (perdite) portati a nuovo	22.570	5.446
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	(848)	17.097
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**112.525**	**112.885**
Patrimonio Netto di Terzi	660	940
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**113.185**	**113.825**
PASSIVITA' NON CORRENTI		
Fondi rischi e oneri	1.270	1.269
Fondi di ripristino e sostituzione	21.480	21.120
Fondi benefici ai dipendenti	2.305	2.417
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	87.384	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	2.991	3.116
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	2.619	3.226
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.133	1.134
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	**119.182**	**119.572**
PASSIVITA' CORRENTI		
Passività finanziarie scadenti entro un anno	1.499	(0)
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	638	636
Passività fiscali per imposte correnti	1.546	1.134
Altri debiti tributari	6.944	9.649
Debiti Commerciali	32.617	30.934
Debiti verso Istituti previdenziali	1.178	1.561
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.631	10.317
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	2.586	2.586
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	6.352	5.934
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	**63.992**	**62.751**
TOTALE PASSIVITA'	**183.173**	**182.323**
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	**296.358**	**296.148**

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 31 MARZO 2025

migliaia di euro	1 TRIM 25	1 TRIM 24
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	**(1.129)**	**(740)**
Rettifiche per:		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	2.467	2.498
- Variazione fondo rischi e oneri	1	(434)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(130)	(1)
- Variazione netta del fondo di ripristino	505	423
- Oneri finanziari diritti d'uso	32	30
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.941	1.709
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(425)	(331)
- Imposte di competenza del periodo	471	260
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	(776)	445
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.443)	2.555
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(423)	3.258
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	2.621	(8.619)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(2.776)	(2.335)
Flusso di cassa delle attività operative	**937**	**(1.280)**
- Oneri finanziari pagati	0	(1.689)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	**937**	**(2.969)**
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(958)	(130)
- Investimenti in attività immateriali	(5.873)	(1.174)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(400)	(2)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(1)	3.200
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	**(7.231)**	**1.894**
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	0	30.500

- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	0	(36.911)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(192)	(198)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	**(192)**	**(6.609)**
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	**(6.487)**	**(7.685)**
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	**16.061**	**18.458**