
Gruppo Toscana Aeroporti



RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 30 SETTEMBRE 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	4
1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	5
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI.....	6
3. CORPORATE GOVERNANCE.....	7
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	8
5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO.....	10
5. HIGHLIGHTS.....	11
6. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	13
6.1. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	13
• 6.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	16
7. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI NOVE MESI DELL'ANNO	18
8. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI.....	19
• 8.1 Conto Economico Consolidato.....	19
• 9.1 Conto Economico Consolidato.....	20
• 8.2 Conto Economico Consolidato III Trimestre 2025	24
• 8.3 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata.....	25
• 8.4 Analisi dei flussi finanziari	28
• 8.5 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	29
9. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO.....	30
10. LE RISORSE UMANE	31
11. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	32
12. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI.....	35
• 12.1 Parcheggio Peretola S.r.l.....	35
• 12.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	36
• 12.3 Jet Fuel Co. S.r.l.	36
• 12.4 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	37
13. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 SETTEMBRE 2025	38
14. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE	39
BILANCIO CONSOLIDATO TRIMESTRALE ABBREVIATO – SCHEMI AL 30.09.2025	40

Signori azionisti,

Il Resoconto Intermedio di Gestione al 30 settembre 2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 13 novembre 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 30 settembre 2025.

I dati finanziari di seguito esposti e commentati sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 30 settembre 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 30 settembre 2025, incluso nel presente resoconto intermedio di gestione, 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 30 settembre 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), Parcheggio 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.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Di seguito la composizione degli organi sociali di Toscana Aeroporti alla data del **30 settembre 2025**.

Consiglio di Amministrazione

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

Carica ricoperta

Presidente
Amministratore Delegato
Vice Presidente
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere
Consigliere

Collegio Sindacale

Alberto RIBOLLA
Silvia BRESCIANI
Roberto GIACINTI
Leonardo COMUCCI
Lara LUPI

Carica ricoperta

Presidente
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI³

¹ In carica fino al 14 febbraio 2025.

² In carica dal 10 marzo 2025.

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

Organismo di Vigilanza

Edoardo MARRONI
Claudio PEDRAZZANI
Nico ILLIBERI

Carica ricoperta

Presidente
Componente
Componente

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

Marco GIALLETTI¹

Società di Revisione

KPMG S.p.A.

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

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

Al 30 settembre 2025 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 16,5 per una corrispondente capitalizzazione pari a 307 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 nove mesi del 2025 e il confronto con l'indice FTSE:MIB.

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



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

Andamento titolo TYA e indice FTSE MIB (1° gennaio 2025 – 30 settembre 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 del presente Resoconto Intermedio di Gestione al 30 settembre 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.

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

Infatti, né CAI né le società che la controllano direttamente o indirettamente impartiscono a Toscana Aeroporti istruzioni aventi ad oggetto le attività della società anche considerando che, in qualità di società quotata, Toscana Aeroporti opera in completa autonomia gestionale.

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

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

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

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

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

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

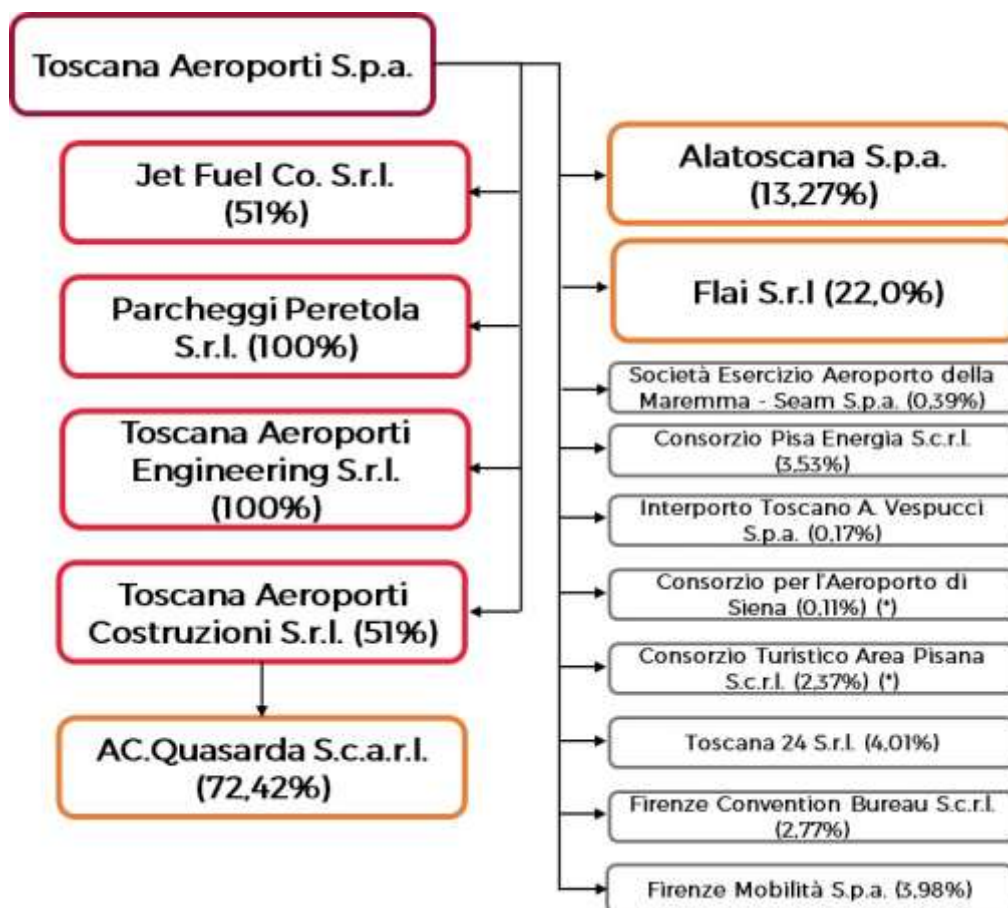
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.A., in breve "TA".

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

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

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

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



- Società Capogruppo** - Toscana Aeroporti S.p.A.
- Società Controllate**
- Altre partecipazioni**
- 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	113.801	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	1.342	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	3.644	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	1.622	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	3.792	51,00

Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto²

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

5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 13 novembre 2025, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.a. rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.

¹ Dati al 30 settembre 2025.

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

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



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

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

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

Patti parasociali

Alla data del presente Bilancio TA ha in essere un patto parasociale con i soci industriali di Jet Fuel (Air BP Italia Spa e Refuelling Srl). In particolare, si segnala che Toscana Aeroporti detiene una partecipazione pari al 51% nel capitale sociale di Jet Fuel Co. S.r.l. e quindi diritti amministrativi in pari misura. I diritti patrimoniali, tra cui il diritto agli utili, sono invece detenuti in parti uguali con gli altri soci Refuelling S.r.l. ed Air BP Italia S.p.a. Pertanto, Jet Fuel Co. S.r.l. viene controllata e consolidata integralmente da TA, considerando però come quota di patrimonio e di risultato di pertinenza del Gruppo il 33%.

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

5. HIGHLIGHTS

Risultati Economici consolidati al 30 settembre 2025	Ricavi pari a 108.320 migliaia di euro, in aumento di 16.287 migliaia di euro (+17,7%) rispetto a 92.033 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente. Ricavi operativi pari a 88.755 migliaia di euro, in aumento di 5.572 migliaia di euro (+6,7%) rispetto a 83.183 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente. M.O.L. positivo per 36.342 migliaia di euro, in crescita di 2.871 migliaia di euro rispetto a 33.471 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente (+8,6%).
---	---

	Risultato Operativo positivo per 27.262 migliaia di euro, in incremento di 4.018 migliaia di euro rispetto al Risultato Operativo di 23.244 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente (+17,3%). Risultato ante imposte per 21.015 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 18.874 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente (+10,8%). Risultato netto di periodo pari a un utile di 14.082 migliaia di euro contro una utile di periodo di 12.695 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente (+10,9%). Indebitamento Finanziario Netto pari a 79.740 migliaia di euro al 30 settembre 2025, rispetto a 71.963 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (+10,8%) ed a 76.613 migliaia di euro nello stesso periodo dell'anno precedente (+4,1%).
Investimenti al 30 settembre 2025	Al 30 settembre 2025 sono stati effettuati investimenti per complessivi 16.854 migliaia di euro, di cui 14.712 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per il progetto del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (9.415 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (1.755 migliaia di euro), la riconfigurazione dell'Apron di Pisa (451 migliaia di euro), il progetto dell'impianto fotovoltaico di Firenze (430 migliaia di euro), la delocalizzazione dei bacini Mpl14-19 (313 migliaia di euro), l'adeguamento antincendio del terminal di Pisa (327 migliaia di euro), l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (238 migliaia di euro) ed il potenziamento della centrale frigo della palazzina imbarchi di Firenze (212 migliaia di euro). Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nei primi nove mesi dell'anno 2025 per 1.708 migliaia di euro si segnalano i nuovi mezzi Ambulift (714 migliaia di euro), GPU semoventi (272 migliaia di euro), arredi (209 migliaia di euro) ed i nuovi cestini rifiuti intelligenti (204 migliaia di euro).
Il traffico	Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nei primi nove mesi del 2025 circa 7,7 milioni di passeggeri, registrando rispetto al medesimo periodo 2024 una crescita del +8,5% nella componente passeggeri, del +8,4% nel tonnellaggio ed una crescita del +7,7% nei movimenti. Il traffico merci e posta risulta in sostanziale stabilità (-0,3%) rispetto ai valori 2024.
Evoluzione della gestione	Nei primi dieci mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 8,6 milioni di passeggeri in crescita del +8,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Per la chiusura dell'esercizio si conferma la previsione di un volume di traffico complessivo superiore a quello registrato nel 2024. L'andamento dei risultati di fine esercizio sarà naturalmente connesso all'evoluzione dell'ultimo trimestre, periodo storicamente caratterizzato dalla tipica stagionalità del settore. Tale scenario rimane condizionato anche 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.

6. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Nel corso dei primi nove mesi del 2025 Toscana Aeroporti ha trasportato circa 7,7 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +8,5% (pari a +599.528 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%, -0,4 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 circa 9.400 tonnellate, in sostanziale stabilità rispetto al medesimo periodo del 2024 (-0,3%).

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 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	7.646.907	7.046.408	600.499	8,5%
Nazionali (Linea + Charter)	1.549.248	1.400.489	148.759	10,6%
Internazionali (Linea + Charter)	6.097.659	5.645.919	451.740	8,0%
Passeggeri Aviazione Generale	20.234	21.205	-971	-4,6%
TOTALE PASSEGGERI	7.667.141	7.067.613	599.528	8,5%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	57.600	52.386	5.214	10,0%
Nazionali (Linea + Charter)	11.263	9.737	1.526	15,7%
Internazionali (Linea + Charter)	45.357	41.851	3.506	8,4%
Cargo	980	798	182	22,8%
Movimenti Aviazione Generale	11.369	11.626	-257	-2,2%
TOTALE MOVIMENTI	68.969	64.012	4.957	7,7%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Tonnellaggio Commerciale	3.780.511	3.469.170	311.341	9,0%
Nazionali (Linea + Charter)	736.679	661.832	74.847	11,3%
Internazionali (Linea + Charter)	2.952.146	2.720.960	231.186	8,5%
Cargo	91.686	86.378	5.308	6,1%
Tonnellaggio Aviazione Generale	169.313	175.800	-6.487	-3,7%
TOTALE TONNELLAGGIO	3.949.824	3.644.970	304.854	8,4%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	9.184.064	9.241.698	-57.634	-0,6%
Merce via superficie (Kg)	179.367	152.548	26.819	17,6%
Posta (Kg)	35.228	37.405	-2.177	-5,8%
TOTALE MERCE E POSTA	9.398.659	9.431.651	-32.992	-0,3%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	7.761.128	7.161.930	599.198	8,4%

Con 177,3 milioni di passeggeri il sistema aeroportuale italiano registra nei primi nove mesi del 2025 una crescita del +4,7% sul 2024.

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	4.683.802	4.343.063	340.739	7,8%
Nazionali (Linea + Charter)	1.165.056	1.002.336	162.720	16,2%
Internazionali (Linea + Charter)	3.518.746	3.340.727	178.019	5,3%
Passeggeri Aviazione Generale	10.707	10.264	443	4,3%
TOTALE PASSEGGERI	4.694.509	4.353.327	341.182	7,8%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	29.835	27.703	2.132	7,7%
Nazionali (Linea + Charter)	7.369	6.113	1.256	20,5%
Internazionali (Linea + Charter)	21.486	20.792	694	3,3%
Cargo	980	798	182	22,8%
Movimenti Aviazione Generale	5.446	5.218	228	4,4%
TOTALE MOVIMENTI	35.281	32.921	2.360	7,2%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Tonnellaggio Commerciale	2.160.092	2.006.143	153.949	7,7%
Nazionali (Linea + Charter)	511.893	427.965	83.928	19,6%
Internazionali (Linea + Charter)	1.556.513	1.491.800	64.713	4,3%
Cargo	91.686	86.378	5.308	6,1%
Tonnellaggio Aviazione Generale	91.307	87.457	3.850	4,4%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.251.399	2.093.600	157.799	7,54%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	9.161.658	9.225.375	-63.717	-0,7%
Merce via superficie (Kg)	108.458	115.655	-7.197	-6,2%
Posta (Kg)	34.482	36.947	-2.465	-6,7%
TOTALE MERCE E POSTA	9.304.598	9.377.977	-73.379	-0,8%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	4.787.555	4.447.107	340.448	7,7%

Nel periodo gennaio-settembre 2025 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 4.700.000 passeggeri, registrando una crescita del +7,8% rispetto al medesimo periodo 2024 (con una variazione di +341 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +7,2%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'88,5% in crescita di 0,5 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (88,1% 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 - Settembre 2025					
Scalo	Mese	2025	2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
PSA	gen	284.628	265.539	19.089	7,2%
PSA	feb	302.283	251.064	51.219	20,4%
PSA	mar	371.569	338.523	33.046	9,8%
PSA	apr	548.674	491.738	56.936	11,6%
PSA	mag	591.001	536.787	54.214	10,1%
PSA	giu	630.026	595.645	34.381	5,8%
PSA	lug	680.463	649.749	30.714	4,7%
PSA	ago	685.651	648.008	37.643	5,8%
PSA	set	600.214	576.274	23.940	4,2%
PSA	Total	4.694.509	4.353.327	341.182	7,8%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel periodo gennaio-settembre 2025.

- **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato 36 destinazioni nel periodo gennaio-marzo compresa la nuova destinazione Reggio Calabria. Le destinazioni servite sono salite 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, e ripartirà con l'avvio della stagione invernale dal 31 ottobre 2025.
- **Easyjet:** il vettore inglese ha operato su 5 destinazioni nel periodo gennaio-marzo (Parigi Orly, Londra Gatwick e Luton, Bristol e Berlino). Nella stagione estiva le destinazioni servite sono salite a 8, con la ripresa del collegamento verso Manchester, la partenza del nuovo collegamento bisettimanale per Londra Southend e la ripresa, in altissima stagione (Giugno-Agosto) del collegamento per Barcellona.
- **Wizzair:** il vettore ungherese opera su base annua i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni (2 frequenze settimanali, saliti fino ad un massimo di 5 nella stagione estiva) e Tirana (10 collegamenti settimanali, saliti fino ad un massimo di 12 in alta stagione). A partire da aprile è attivo il nuovo collegamento trisettimanale 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. Nel periodo Luglio-Settembre il vettore ha incrementato i collegamenti operando 2 frequenze settimanali.
- **British Airways:** il vettore inglese ha operato nella stagione invernale un massimo di 3 frequenze settimanali verso Londra Heathrow, 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, incrementando nella stagione estiva fino ad un massimo di 11 frequenze 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 operati fino a fine settembre.
- **Norwegian Air:** nella stagione estiva il vettore ha ripreso i collegamenti per Copenaghen, Oslo, Stoccolma Arlanda e Helsinki.
- **Aer Lingus:** da maggio è tornato operativo il collegamento trisettimanale stagionale per Dublino portandoli a 4 collegamenti a partire da Luglio.
- **Air Baltic:** ha ripreso con l'inizio della stagione estiva il collegamento stagionale bisettimanale da/per Riga.
- **Eurowings:** ha ripreso il collegamento stagionale da/per Colonia/Bonn fino a quattro freq.settimanali in alta stagione (Luglio-Agosto) a partire da fine marzo.
- **Fly Dubai:** ha ripreso con l'inizio della stagione estiva il collegamento da/per Dubai con 3 freq.sett.
- **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.
- **Aegean Airlines:** il vettore ha ripreso, nel periodo fine giugno-inizio settembre, il collegamento settimanale da/per Atene.
- **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 dei primi nove mesi 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 1.100.000 passeggeri e rappresenta il 24,8 % del totale passeggeri, seguono Regno Unito, Spagna, ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano circa il 60% del traffico di linea totale.

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo, con oltre 9.300 tonnellate, registra una sostanziale stabilità rispetto ai valori 2024 (-0,8% - 74 tonnellate).

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Passeggeri commerciali	2.963.105	2.703.345	259.760	9,6%
Nazionali (Linea + Charter)	384.192	398.153	-13.961	-3,5%
Internazionali (Linea + Charter)	2.578.913	2.305.192	273.721	11,9%
Passeggeri Aviazione Generale	9.527	10.941	-1.414	-12,9%
TOTALE PASSEGGERI	2.972.632	2.714.286	258.346	9,5%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Movimenti Commerciali	27.765	24.683	3.082	12,5%
Nazionali (Linea + Charter)	3.894	3.624	270	7,5%
Internazionali (Linea + Charter)	23.871	21.059	2.812	13,4%
Movimenti Aviazione Generale	5.923	6.408	-485	-7,6%
TOTALE MOVIMENTI	33.688	31.091	2.597	8,4%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Tonnellaggio Commerciale	1.620.419	1.463.027	157.392	10,8%
Nazionali (Linea + Charter)	224.786	233.867	-9.081	-3,9%
Internazionali (Linea + Charter)	1.395.633	1.229.160	166.473	13,5%
Tonnellaggio Aviazione Generale	78.006	88.343	-10.337	-11,7%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.698.425	1.551.370	147.055	9,48%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
Merce via aerea (Kg)	22.406	16.323	6.083	37,3%
Merce via superficie (Kg)	70.909	36.893	34.016	92,2%
Posta (Kg)	746	458	288	62,9%
TOTALE MERCE E POSTA	94.061	53.674	40.387	75,2%
	Progr. al 30.09.25	Progr. al 30.09.24	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.973.573	2.714.823	258.750	9,5%

Nel periodo gennaio-settembre 2025 sono transitati dall'aeroporto di Firenze oltre 2,9 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +9,5% rispetto al medesimo periodo 2024 (con una variazione di +258 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +12,5%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'81% in calo di 1,5 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2024 (82,5% il valore consuntivato), si registra però un incremento dell' 11,7% 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.

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Settembre 2025					
Scalo	Mese	2025	2024	VAR. 2025/24	VAR.% 2025/24
TA	gen	486.047	460.339	25.708	5,6%
TA	feb	505.940	443.253	62.687	14,1%
TA	mar	640.936	576.604	64.332	11,2%
TA	apr	900.417	810.638	89.779	11,1%
TA	mag	981.425	890.619	90.806	10,2%
TA	giu	1.020.839	952.897	67.942	7,1%
TA	lug	1.065.176	999.775	65.401	6,5%
TA	ago	1.070.994	1.003.604	67.390	6,7%
TA	set	995.367	929.884	65.483	7,0%
TA	Total	7.667.141	7.067.613	599.528	8,5%

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Vespucci nel periodo gennaio-settembre 2025.

- **KLM:** il vettore olandese ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam nella stagione invernale, passati a 5 con l'avvio della stagione estiva ed 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 rispetto alla stagione estiva precedente ed introducendo il nuovo A220-300 con maggiore capienza ed 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 rispetto al periodo estivo precedente).
- **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 saliti 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, fino a 15 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 e Londra Gatwick.

- **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. In altissima stagione, nel periodo luglio e agosto ha operato 2 frequenze settimanali sulla nuova destinazione Alghero, raggiungendo così un network di 12 destinazioni totali.
- **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 (4 w.f a maggio) 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 dei primi nove mesi del 2025 sono stati 17 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea diretti. La Francia è il primo mercato con oltre 600.000 passeggeri e rappresenta il 20,5% del totale passeggeri, seguono Spagna, Germania e Italia. I primi quattro mercati rappresentano circa il 63% del traffico di linea totale.

7. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI NOVE MESI DELL'ANNO

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

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

In data 15 aprile 2025 la Regione Toscana ha espresso parere favorevole al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica sulla compatibilità ambientale del "Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2025 dell'Aeroporto di Firenze", proposto dall'ENAC, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali

(prescrizioni) e con le raccomandazioni e le indicazioni riportate nel parere conclusivo del Nucleo VIA n.202/2025 formalizzato in data 3 aprile 2025.

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

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

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

8. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

8.1 Conto Economico Consolidato

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*;
- *Profit Before Taxes (PBT)*: coincide con l' *Utile prima delle Imposte*;
- *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);
- *Attività immobilizzate*: coincidono con le *Attività non correnti*;
- *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 rispettivamente alle note 7.22 e 7.27 del bilancio consolidato e 7.21 e 7.26 del bilancio d'esercizio;
- *Indebitamento Finanziario Netto "Adjusted"*, o *Posizione Finanziaria Netta (PFN) "Adjusted"*: è rappresentato dalla PFN al lordo delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro 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, già menzionati al paragrafo precedente;
- *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 nove mesi del 2025 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **7,7 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **+8,5%** nella componente passeggeri, del +7,7% nella componente movimenti, del +8,4% nella componente tonnellaggio e del (0,3)% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze dei primi nove mesi 2024.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati dei primi nove mesi 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 nei primi nove mesi del dal sistema aeroportuale toscano.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	30 SET 2025	30 SET 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	66.103	61.611	4.491	7,3%
Ricavi non aviation	36.766	33.025	3.741	11,3%
Oneri Sviluppo network	(14.114)	(11.453)	(2.661)	23,2%
Totale ricavi operativi	88.755	83.183	5.572	6,7%
Altri ricavi	5.421	2.864	2.557	89,3%
Ricavi per servizi di costruzione	14.144	5.987	8.158	136,3%
TOTALE RICAVI (A)	108.320	92.033	16.287	17,7%
ALTRI PROVENTI (B)	261	229	32	13,8%
COSTI				
Materiali di consumo	3.748	909	2.839	312,5%
Costi del personale	20.258	18.788	1.470	7,8%
Costi per servizi	40.146	31.622	8.524	27,0%
Oneri diversi di gestione	1.431	1.348	83	6,1%
Canoni aeroportuali	6.656	6.124	532	8,7%
TOTALE COSTI (C)	72.239	58.791	13.448	22,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	36.342	33.471	2.871	8,6%
Incid.% su ricavi totali	33,6%	36,4%		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	7.635	7.459	176	2,4%
Acc. f.do rischi e ripristini	1.483	2.623	(1.139,8)	-43,5%
Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti	(38)	145	(183)	-126,2%
RISULTATO OPERATIVO	27.262	23.244	4.018	17,3%
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	13	1.013	(1.000)	-98,7%
Oneri finanziari	(6.270)	(5.455)	(815)	14,9%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(6.257)	(4.442)	(1.815)	40,9%
UTILE (PERDITA) DA PARTECIPAZIONI	9	171	(162)	-94,8%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	21.015	18.974	2.041	10,8%
Imposte di periodo	(6.933)	(6.279)	(654)	10,4%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	14.082	12.695	1.387	10,9%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	189	(169)	358	-212,0%
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	13.893	12.864	1.029	8,0%

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 17,7%, sono passati da 92 milioni di euro dei primi nove mesi 2024 a 108,3 milioni di euro del medesimo periodo 2025. Tale variazione (+16,3 milioni di euro) è il risultato dell'incremento dei ricavi operativi di +5,6 milioni di euro (+6,7%), degli altri ricavi per 2,6 milioni di euro (-+89,3%) e per 8,2 milioni di euro (+136,3%) 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 dei primi nove mesi 2025 ammontano a 88,8 milioni di euro, in aumento del +6,7% rispetto all'analogo periodo del 2024 quando erano pari a 83,2 milioni di euro.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" dei primi nove mesi 2025 ammontano a 66,1 milioni di euro, in aumento del 7,3% rispetto all'analogo periodo 2024, quando erano pari a 61,6 milioni di euro.

In particolare, i ricavi regolamentati derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +7,3% conseguenza dell'incremento di traffico gestito nel periodo in esame (+8,4% 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, sala VIP ed Agenzia Merci).

Al 30 settembre 2025 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 60,9% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 39,1%. Nell'analogo periodo 2024 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 61,4% ed al 38,6%.

Il dato progressivo al 30 settembre 2025 dei ricavi "Non Aviation" è pari a circa 36,8 milioni di euro, in incremento del +11,3% rispetto al medesimo periodo 2024 quando erano pari a 33 milioni di euro.

Tale incremento, pari a +3.741 migliaia di euro, è principalmente legato al maggiore traffico passeggeri registrato nel periodo in esame.

In particolare, hanno registrato gli incrementi più significativi nel periodo in esame i parcheggi (+661 migliaia di euro, +9,3%), autonoleggi (+868 migliaia di euro, +13,1%), *food* (+511 migliaia di euro, +10,7%), *retail* (+561 migliaia di euro, +11,3%) e sale vip (+921 migliaia di euro, +25,2%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 settembre 2025 ammontano a 14.114 migliaia di euro in aumento di 2.661 migliaia di euro rispetto al 30 settembre 2024 quando erano pari a 11.453 migliaia di euro (+23,2%).

Si segnala che tale voce accoglie gli oneri di periodo legati ai contratti di incentivazione del traffico. L'ammontare degli oneri del periodo in esame 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 nei primi nove mesi del 2024 vale 1.421 migliaia di euro, di conseguenza l'incremento degli Oneri di sviluppo network dei primi nove mesi al netto di tali rilasci è pari al +12,7%, influenzato dall'incremento del traffico passeggeri gestito nel periodo in esame (+8,5%).

ALTRI RICAVI

Il dato progressivo al 30 settembre 2025 degli "Altri ricavi" è pari a 5.421 migliaia di euro, in aumento rispetto ai primi nove mesi 2024 quando erano pari a 2.864 migliaia di euro. La differenza di +2.557 migliaia di euro (+89,3%) 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 (+2.533 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nei primi nove mesi del 2025 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 14,1 milioni di euro, in deciso aumento rispetto al dato dei primi nove mesi 2024 di 5987 migliaia di euro (+136,3%) per effetto dei minori investimenti del Gruppo durante il periodo in esame.

ALTRI PROVENTI

Il dato progressivo al 30 settembre 2025 degli “Altri proventi” è pari a 261 migliaia di euro, in incremento rispetto al medesimo periodo 2024 di 32 migliaia di euro quando erano pari a 229 migliaia di euro. Questa differenza deriva sostanzialmente da minori indennizzi per 43 migliaia di euro ricevuti nel periodo attuale rispetto all’analogo del 2024 compensato dal maggior importo relativo all’adeguamento al 30 settembre 2025 del valore di subentro delle concessioni aeroportuali per 42 migliaia di euro. Nel periodo in esame hanno inciso plusvalenze da cessioni di immobilizzazioni per +32 migliaia di euro.

COSTI

Nei primi nove mesi del 2025 i costi totali ammontano a 72,2 milioni di euro, in aumento del 22,9% rispetto all’analogo periodo 2024, quando erano pari a 58,8 milioni di euro.

I “Materiali di consumo” del periodo in esame sono pari a 3.748 migliaia di euro e sono in aumento di 2.839 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2024 (+312,5%). Materiali per servizi operativi (+100 migliaia di euro) e materie prime (+2.689 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 (2.758 migliaia di euro).

Il “Costo del Personale” del Gruppo nei primi nove mesi del 2025 è stato pari a 20,3 milioni di euro, con un aumento di 1,5 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2024, quando ammontava a 18,8 milioni di euro (+7,8%), essenzialmente dovuto all’incremento dei dipendenti (+8,5 FTE pari a +2,3%) legato alla crescita del traffico gestito nel periodo in esame (8,5% di passeggeri), ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore ed all’incremento delle componenti variabili della retribuzione.

I “Costi per servizi” dei primi nove mesi 2025 sono pari a 40,1 milioni di euro, in aumento del +27% rispetto all’analogo periodo 2024 quando erano pari a 31,6 milioni di euro (+8.524 migliaia di euro). L’incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ai maggiori costi di costruzione (+5.138 migliaia di euro, +92,6%) per i maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali, costi per servizi operativi (+1.043 migliaia di euro, +9,9%), comunicazione (+698 migliaia di euro, +147,4%), servizi di manutenzione (+1.028 migliaia di euro, +20,7%), utenze (+157 migliaia di euro, +4,2%) e assicurazioni industriali (+165 migliaia di euro, 34,8%).

Nei primi nove mesi del 2025 gli “Oneri diversi di gestione” ammontano a 1.431 migliaia di euro, in aumento di 83 migliaia di euro (+6,1%) rispetto all’analogo periodo del 2024. Tale variazione è riconducibile a maggiori spese per associazioni (+80 migliaia di euro) e per imposte e tasse (+46 migliaia di euro) compensato da minori spese per rappresentanza (-50 migliaia di euro).

I “Canoni aeroportuali” dei primi nove mesi 2025 ammontano a 6.656 migliaia di euro, in aumento dell’8,7% rispetto all’analogo periodo 2024. La variazione è principalmente dovuta al maggior traffico consuntivato nel periodo in esame (+8,5% di passeggeri).

RISULTATI DI PERIODO

L'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del periodo in esame è positivo per **36,3 milioni di euro** registrando un incremento di **2,9 milioni di euro** rispetto al medesimo periodo 2024 quando era pari a 33,5 milioni di euro (+8,6%). Sulla marginalità ha inciso, tra l'altro, l'incremento di traffico riscontrato nei primi nove mesi in esame rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Gli "ammortamenti e accantonamenti", pari a 9,1 milioni di euro nei primi nove mesi 2025, registrano un calo pari a 1.147 migliaia di euro (-11,2%) rispetto all'analogo periodo 2024 quando erano pari a 10,2 milioni di euro. Ciò è conseguente principalmente al rilascio del Fondo rischi per 688 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 e da un minore accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione (-452 migliaia di euro).

L'**EBIT** (Risultato Operativo) dei primi nove mesi 2025 si attesta su un valore pari a **27,3 milioni di euro** registrando un miglioramento di circa 4 milioni di euro sull'analogo periodo 2024 quando era pari a 23,2 milioni di euro (+17,3%).

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 4.442 migliaia di euro dei primi nove mesi 2024 ad un valore negativo di 6.257 migliaia di euro dei primi nove mesi 2025. La variazione negativa di 1.815 migliaia di euro è principalmente dovuta a minori proventi finanziari (-849 migliaia di euro) derivanti da interessi moratori ricevuti nei primi nove mesi 2024 a seguito della positiva sentenza su un contenzioso legale² ed a maggiori interessi bancari (+557 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)** dei primi nove mesi 2025 è pari a circa **21 milioni di euro** facendo registrare un miglioramento di 2.041 migliaia di euro rispetto al risultato dell'analogo periodo 2024 quando era pari a circa 19 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, i primi nove mesi del 2025 si chiudono con un **Risultato netto di periodo pari a 14.082 migliaia di euro**, in miglioramento di 1.387 migliaia di euro (+10,9%) rispetto a quanto registrato nei primi nove mesi 2024 quando era pari a 12.695 migliaia di euro.

8.2 Conto Economico Consolidato III Trimestre 2025

Di seguito si espongono i principali risultati di conto economico del terzo trimestre 2025 confrontati con l'analogo trimestre del 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.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	III TRIM 2025	III TRIM 2024	Var. Ass. 2025/2024	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi e altri ricavi	37.482	34.739	2.744	7,9%
Ricavi per servizi di costruzione	4.725	3.684	1.040	28,2%
TOTALE RICAVI (A)	42.207	38.423	3.784	9,8%
ALTRI PROVENTI (B)	30	16	14	85,4%
COSTI				
Costi operativi	24.954	22.096	2.858	12,9%
TOTALE COSTI (C)	24.954	22.096	2.858	12,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	17.284	16.344	940	5,8%
Incid.% su ricavi totali	40,9%	42,5%		
Incid.% su ricavi operativi	46,1%	47,0%		
RISULTATO OPERATIVO	14.243	12.644	1.598	12,6%
Incid.% su ricavi totali	33,7%	32,9%		
Incid.% su ricavi operativi	38,0%	36,4%		
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	8.291	7.231	1.060	14,7%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	8.135	7.239	896	12,4%

Dal confronto dei due trimestri si può evidenziare quanto segue:

1. I ricavi operativi e altri ricavi del terzo trimestre sono in aumento del 7,9% rispetto al terzo trimestre 2024 per effetto principale sia dell'incidenza sul terzo trimestre 2025 dei ricavi per servizi di costruzione della controllata TAC tramite A.C.Quasarda sulla commessa dei lavori commissionati da Anas sia dell'effetto traffico del maggior traffico passeggeri sul trimestre in esame (+6,8%).
2. Nei costi operativi del terzo trimestre 20'25 hanno inciso principalmente i costi per servizi di costruzione legati ai maggiori investimenti della Capogruppo nel trimestre esaminato ed in misura minore i maggiori costi operativi legati alla gestione dl maggior traffico passeggeri sul terzo trimestre in esame;
3. Margini e risultati del terzo trimestre in aumento rispetto al terzo trimestre 2024 in conseguenza di quanto sopra.

8.3 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

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

ATTIVO	30.09.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	213.493	204.232	9.260
Immobili, impianti e macchinari	24.541	24.107	433
Diritti d'uso	3.454	3.528	(75)
Partecipazioni in altre imprese	140	140	0
Partecipazioni in imprese collegate	414	644	(230)
Altre attività finanziarie	5.676	6.284	(608)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	10	17	(8)
Attività fiscali differite	4.349	5.150	(801)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	252.076	244.104	7.972
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	889	44	846
Crediti commerciali	27.322	19.653	7.669
Attività fiscali per imposte correnti	68	92	(25)
Altri crediti tributari	1.184	819	366
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.146	8.640	1.506
Altre attività finanziarie correnti	4	249	(245)
Cassa e mezzi equivalenti	26.048	22.548	3.500
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	65.661	52.045	13.616
TOTALE ATTIVO	317.737	296.148	21.588

La variazione del totale attivo registra un incremento di 21,6 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2024.

Nelle attività non correnti, in incremento di circa 8 milioni, si evidenziano gli importanti investimenti infrastrutturali effettuati nel periodo che hanno fatto incrementare le attività immateriali e materiali di 9,7 milioni di euro.

Nella variazione delle attività correnti, in aumento di 13,6 milioni, si evidenzia l'incremento dei crediti commerciali (+7,7 milioni di euro) per effetto dell'aumento di fatturato legato al traffico consuntivato nel periodo in esame, la liquidità per 3,5 milioni di euro e gli altri crediti per circa 1,5 milioni di euro (acconti a fornitori).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)			
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	30.09.2025	31.12.2024	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	121.008	113.825	7.182
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.272	1.269	3
Fondi di ripristino e sostituzione	21.973	21.120	854
Fondi benefici ai dipendenti	2.231	2.417	(187)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	97.294	87.291	10.003
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	2.972	3.116	(144)
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	1.820	(*) 2.586	(765)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.037	1.134	(97)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	128.600	118.932	9.667
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	1.647	(0)	1.647
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	713	636	77
Passività finanziarie per strumenti derivati entro un anno	846	(*) 640	206
Passività fiscali per imposte correnti	4.631	1.134	3.497
Altri debiti tributari	9.483	9.649	(166)
Debiti Commerciali	32.849	30.934	1.915
Debiti verso Istituti previdenziali	1.364	1.561	(196)
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.416	10.317	99
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	506	2.586	(2.080)
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	5.673	5.934	(261)
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	68.129	63.391	4.739
TOTALE PASSIVITA'	196.729	182.323	14.406
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	317.737	296.148	21.588

(*) Si segnala che il valore della passività finanziaria per strumenti derivati entro un anno al 31.12.2024 è stata riclassificata dal valore della passività oltre un anno per 640 migliaia di euro.

Il Patrimonio netto registra un incremento di circa 7,2 milioni di euro per effetto principale del risultato di periodo del Gruppo (13,9 milioni di euro) al netto della distribuzione dei dividendi (7,46 milioni di euro).

Tra le Passività a medio lungo termine (+9,7 milioni di euro) si segnala l'incremento delle voci relative alle passività finanziarie per 10 milioni di euro derivate derivante dall'utilizzo nel corso del periodo in esame delle linee di credito previste dal contratto di finanziamento siglato nel 2024, non ancora utilizzate al 31 dicembre 2024.

Tra le passività correnti (+4,7 milioni di euro) si segnala in particolare l'incremento delle passività fiscali per 3,5 milioni di euro conseguente al risultato di periodo, dei debiti commerciali (+1,9 milioni di euro) e delle passività finanziarie (+1,6 milioni di euro) parzialmente compensati dal calo del Fondo rischi (-2,1 milioni di euro) generato 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.

8.4 Analisi dei flussi finanziari

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 SETTEMBRE 2025		
<i>migliaia di euro</i>	III Trim 2025	III Trim 2024
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	14.082	12.695
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	7.493	7.459
- Svalutazioni di asset	142	0
- Utile / perdita da partecipazioni	(9)	(171)
- Variazione fondo rischi e oneri	(2.077)	(1.153)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(167)	(55)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(238)	933
- Altre variazioni non monetarie	(218)	1.000
- Oneri finanziari diritti d'uso	97	93
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	6.159	4.349
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	624	3.544
- Imposte di competenza del periodo	6.309	2.734
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	(846)	1.240
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(7.660)	(8.977)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(273)	(102)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	3.234	(2.325)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(376)	75
Flusso di cassa delle attività operative	26.278	21.340
- Oneri finanziari pagati	(3.102)	(2.932)
- Imposte sul reddito pagate	(2.787)	(4.490)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	20.388	13.918
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.937)	(1.079)
- Disinvestimenti in attività materiali	58	1
- Investimenti in attività immateriali	(16.420)	(7.413)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(3)	0
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	245,32	3.344
- Dismissione netta di società controllate	250	0
- Altri movimenti	(0)	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(18.807)	(1.296)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.460)	(7.300)
- 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	(622)	(588)
- Altri movimenti	0	(2.071)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	1.918	(20.840)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	3.500	(8.218)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	26.048	17.924

Al 30 settembre 2025 le disponibilità liquide risultano pari a 26 milioni di euro e registrano un incremento di 8.124 migliaia di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 30 settembre 2024 quando era pari a 17,9 milioni di euro. Rispetto al 31 dicembre 2024 la disponibilità monetaria si incrementa di 3.500 migliaia di euro per le variazioni sopra evidenziate.

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

- investimenti liquidati per circa (16,8) milioni di euro in infrastrutture e mezzi aeroportuali;
- la distribuzione di dividendi per circa (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 +17,9 milioni di euro.

8.5 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 settembre 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>	30.09.2025	31.12.2024	Var. Ass.
A. Disponibilità liquide	26.048	22.548	3.500
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	4	249 -	245
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	26.052	22.797	3.254
E. Debito finanziario corrente	-	-	0
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente (*)	3.705	1.767	1.937
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	3.705	1.767	1.937
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	(22.347)	(21.030)	(1.317)
I. Debito finanziario non corrente (*)	99.114	89.876	9.238
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	2.972	3.116	(144)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	102.087	92.993	9.094
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	79.740	71.963	7.777

(*) Si segnala che il valore della passività finanziaria per strumenti derivati entro un anno al 31.12.2024 è stata riclassificata dal valore della passività oltre un anno per 640 migliaia di euro.

Al 30 settembre 2025, i debiti finanziari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a zero a cui si aggiunge la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" per 3,7 milioni di euro che include la quota a breve del mutuo in essere pari a 1.647 migliaia di euro, la quota a breve del suo derivato (846 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (713 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (498 migliaia di euro).

A questi si aggiungono i Debiti finanziari non correnti per un importo di 102,1 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 97,3 milioni di euro, la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3 milioni di euro) e per circa 1,8 milioni di euro la quota a lunga del derivato su mutui.

Al 30 settembre 2025 la liquidità del Gruppo è pari a circa 26,1 milioni di euro.

L'Indebitamento Finanziario Netto Consolidato, pertanto, alla data di chiusura del 30 settembre 2025, risulta pari a **79,7 milioni di euro**, in incremento di 7,8 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 settembre 2024 era pari a 76,6 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 30 settembre 2025 il nuovo **rapporto "Debt/Equity"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,66** (0,63 al 31 dicembre 2024 e 0,65 al 30 settembre 2024).

9. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Al 30 settembre 2025 sono stati effettuati investimenti per complessivi **16.854 migliaia di euro**, di cui 14.712 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per il progetto del nuovo Terminal Arrivi di Pisa (9.415 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (1.755 migliaia di euro), la riconfigurazione dell'Apron di Pisa (451 migliaia di euro), il progetto dell'impianto fotovoltaico di Firenze (430 migliaia di euro), la delocalizzazione dei bacini Mpl14-19 (313 migliaia di euro), l'adeguamento antincendio del terminal di Pisa (327 migliaia di euro), l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (238 migliaia di euro) ed il potenziamento della centrale frigo della palazzina imbarchi di Firenze (212 migliaia di euro).

Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nei primi nove mesi dell'anno 2025 per 1.708 migliaia di euro si segnalano i nuovi mezzi Ambulift (714 migliaia di euro), GPU semoventi (272 migliaia di euro), arredi (209 migliaia di euro) ed i nuovi cestini rifiuti intelligenti (204 migliaia di euro).

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti 30.09.25					16.854
A) Immobilizzazioni Immateriali				14.712	
- <i>software</i>				357	
Rifacimento siti WEB	PSA/FLR	101			
Gestione commesse SAP PROJET SYSTEM	PSA/FLR	195			
Altri Minori	PSA/FLR	61			
- <i>Altre Immobilizzazioni</i>				155	
- <i>diritti di concessione</i>				387	
Potenz.centrale frigo palazzina imbarcarchi	FLR	212			
Infrast. di ricarica su park autonoleggio	PSA	105			
Realiz.postazione ricarica GPU elettrici	FLR	27			
Real. Nuovo Sistema Antintrusione Pista	FLR	25			
Altri Minori	PSA/FLR	17			
- <i>immob. in corso</i>				13.756	
Ampliamento TERMINAL	PSA	9.415			
Progetto nuovo Terminal	FLR	1.755			
Prog.imp. fotovoltaico su copertura aerostazione	FLR	430			
Adeguamento antincendio PISA	PSA	327			
Aggiornamento sezione generale di Masterplan	FLR	238			
Riconfigurazione Apron	PSA	451			
Delocalizzazione Bacini MPL14-19	FLR	313			
Riqualficazione torri faro	FLR	96			
Altri Minori	PSA/FLR	730			
- <i>Altre Immobilizzazioni in corso</i>				21	
- <i>software in corso</i>				37	
B) Immobilizzazioni Materiali				2.142	
- <i>impianti e macchinari</i>				1708	
Mezzi Ambulift	PSA/FLR	714			
GPU-ground power unit semovente	FLR	272			
Cestini intelligenti HOOOLY!	PSA/FLR	204			
Dispositivo segnalazione TRAILER	PSA/FLR	109			
Surface friction test vehicle-trailer	FLR	58			
Apparati ETD-rilevatori tracce esplosivo	PSA/FLR	69			
Tendiflex per accodamenti passeggeri	PSA/FLR	47			
Rulliera porta container aviogei	FLR	43			
Altri Minori	PSA/FLR	193			
- <i>immob. in corso</i>				36	
- <i>altri beni</i>				314	
Macchine Elettroniche (HW)	PSA/FLR	39			
Arredi	PSA/FLR	209			
Mezzi	PSA/FLR	66			
- <i>Attrez.re ind.li e comm.li</i>				4	
- <i>terreni e fabbricati</i>				80	

10. LE RISORSE UMANE

Nei primi nove mesi del 2025 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 380,1 FTE, registrando un incremento in termini assoluti di 8,5 FTE (2,3%), rispetto al medesimo periodo del 2024. Tale variazione

risente principalmente dell'andamento del traffico gestito dai due aeroporti che ha registrato nel periodo in esame un +8,5% in termini di passeggeri gestiti.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 340,2 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 3,7 EFT (+1,1%), 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 15,2 FTE (+12,8%).

La controllata TAE ha decrementato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 8,7 FTE (-0,9%). Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA.

L'organico medio dei dipendenti di TAC è pari a 15,9 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 3,1 FTE, rispetto al medesimo periodo del 2024.

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

FTE dipendenti	30-set-25	30-set-24	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	340,2	336,5	3,7	1,1%
Jet Fuel	15,2	13,5	1,7	12,8%
TAE	8,7	8,8	-0,1	-0,9%
TAC	15,9	12,8	3,1	24,3%
Gruppo	380,1	371,6	8,5	2,3%

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 nei primi nove mesi del 2025 è stato pari a 20,3 milioni di euro, con un aumento di 1,5 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2024, quando ammontava a 18,8 milioni di euro (+7,8%), essenzialmente dovuto all'incremento dei dipendenti (+8,5 FTE pari a +2,3%) legato alla crescita del traffico gestito nel periodo in esame (8,5% di passeggeri), ai maggiori costi derivanti dal rinnovo della parte economica del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore ed all'incremento delle componenti variabili della retribuzione.

11. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 settembre 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 settembre 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 settembre 2025 TAH ha in essere, in continuità con i precedenti esercizi, subconcessioni di aree per un valore di circa 116 migliaia di euro, parcheggi per circa 36 migliaia di euro, recupero di utenze per circa 72 migliaia di euro e servizi di scalo per circa 81 migliaia di euro. TAH ha fornito servizi di handling a TA per un valore complessivo pari a circa 920 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 settembre 2025 ha in essere service per attività di staff per un valore di circa 35 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 settembre 2025 il Gruppo TA ha rilevato negli Altri ricavi Servizi di progettazione e fabbricazione per 3.545 migliaia di euro e fra i Costi operativi Servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi da A.C.Quasarda pari a 3.202 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 1,9 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

- Flai S.r.l.

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

Al 30 settembre 2025 il Gruppo TA non ha alcun rapporto commerciale con la collegata.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 30 settembre 2025:

¹ Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Eventi ed operazioni societarie" nelle Note Illustrative al presente Bilancio consolidato 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 settembre 2025 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 3.599 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 78 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 settembre 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 settembre 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 settembre 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 settembre 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 settembre 2025 TA ha consuntivato 60 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 settembre 2025 TA ha consuntivato circa 88 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 settembre 2025 TA ha consuntivato 8 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 settembre 2025 TA ha consuntivato 4,5 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.

12. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI

12.1 Parcheggi Peretola S.r.l.

La società Parcheggi 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 dei primi nove mesi 2025 rilevano un valore della produzione pari a 2.195 migliaia di euro (2.082 migliaia di euro al 30 settembre 2024), in incremento di 112 migliaia di euro rispetto ai primi nove mesi 2024 principalmente riconducibili al maggior numero di passeggeri transitati nel periodo in esame dall'Aeroporto di Firenze (+9,5% in termini di passeggeri) e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

I costi totali sono pari a 204 migliaia di euro (204 migliaia di euro al 30 settembre 2024). In particolare, servizi operativi per la gestione dei parcheggi (86 migliaia di euro), prestazioni professionali per 29 migliaia di euro (fra cui service amministrativo della capogruppo per 20 migliaia di euro); imposte locali (43 migliaia di euro, di cui IMU per circa 31 migliaia di euro), assicurazioni per 32 migliaia di euro ed utenze per 8 migliaia di euro.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) dei primi nove mesi 2025 è pari a 1.990 migliaia di euro, in incremento di 112 migliaia di euro rispetto al medesimo periodo 2024 (+5,9%).

Al 30 settembre 2025 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 1.161 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per circa 3.644 migliaia di euro).

12.2 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 settembre 2025 sono pari a 9);
- personale interno (al 30 settembre 2025 è pari a 10 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 dei primi nove mesi 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 del 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 settembre 2025 la società ha 10 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 dei primi nove mesi 2025, pari a 3.996 migliaia di euro (2.946 migliaia al 30 settembre 2024), rappresentano la competenza dei primi nove mesi dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del periodo in esame sono pari a 3.154 migliaia di euro (3.149 migliaia al 30 settembre 2024) fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 536 migliaia di euro, prestazioni professionali (145 migliaia di euro), servizi di manutenzione IT (55 migliaia di euro), i costi esterni per studi e progettazioni pari a 1.779 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 467 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 842 migliaia di euro (-202 migliaia di euro al 30 settembre 2024) ed il risultato netto di periodo è pari a 612 migliaia di euro (-155 migliaia di euro al 30 settembre 2024).

Al 30 settembre 2025 la Società non ha indebitamento bancario (disponibilità liquide per 370 migliaia di euro) ed ha un Patrimonio netto positivo per 1.342 migliaia di euro.

12.3 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 dei primi nove mesi dell'anno 2025, presso il deposito sono transitati complessivamente 85.514 metri cubi di carburante avio, registrando un calo dei volumi gestiti pari all'1% rispetto ai 86.415 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%, i volumi gestiti da Jet Fuel hanno registrato una diminuzione. Tale scostamento è attribuibile alla riduzione dell'up-lift medio, ovvero del quantitativo medio di carburante avio caricato per singolo rifornimento, che è passato da 5.547 litri/rif. al 30 settembre 2024 a 5.053 litri/rif. nel pari periodo 2025, evidenziando una contrazione dell'8,9%.

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

Al 30 settembre 2025, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nei primi nove mesi 2025 di 487 migliaia di euro (491 migliaia di euro al 30 settembre 2024), service staff per 15 migliaia di euro, locali ed utenze per 18 migliaia di euro.

I ricavi principali dei primi nove mesi 2025 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 1.213 migliaia di euro (1.229 migliaia di euro al 30 settembre 2024) il servizio di stoccaggio carburante e per 1.150 migliaia di euro il servizio di into-plane (1.104 migliaia di euro al 30 settembre 2024).

I costi totali del periodo in esame 2025 sono pari a 1.794 migliaia di euro (1.714 migliaia al 30 settembre 2024). I costi principali sono rappresentati dal costo del personale (828 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (487 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (113 migliaia di euro), prestazioni professionali (98 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (67 migliaia di euro).

Di conseguenza il MOL dei primi nove mesi 2025 è positivo per 989 migliaia di euro (978 migliaia di euro al 30 settembre 2024) ed il risultato netto di periodo è pari ad un utile di 625 migliaia di euro (620 migliaia di euro al 30 settembre 2024).

Al 30 settembre 2025 la Società non ha Indebitamento bancario, disponibilità liquide e attività finanziarie correnti per 1.566 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 1.622 migliaia di euro.

12.4 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 dei primi nove mesi 2025 sono pari a 12.738 migliaia di euro (3.404 migliaia di euro al 30 settembre 2024), di cui legati all'avanzamento delle commesse di lavoro ordinate dalla Capogruppo per 9.362 migliaia di euro (2.363 migliaia di euro al 30 settembre 2024) e dall'avanzamento della commessa esterna (ANAS) gestita dalla controllata A.C. Quasarda per 3.370 migliaia di euro (1.000 migliaia di euro al 30 settembre 2024)

I costi totali del periodo in esame sono pari a 12.771 migliaia di euro (4.435 migliaia di euro al 30 settembre 2024). I costi principali sono rappresentati dai materiali di consumo per 2.907 migliaia di euro; il costo del personale per 968 migliaia di euro ed i costi per servizi per 8.880 migliaia di euro. Fra questi ultimi si segnala, in particolare, lavorazioni c/terzi per 7.511 migliaia di euro (fra cui 3.202 migliaia di euro per servizi di progettazione e fabbricazione c/terzi svolti dalla partecipata A.C. Quasarda), personale distaccato per 382 migliaia di euro, prestazioni professionali per 154 migliaia di euro e assicurazioni industriali per 135.

Di conseguenza il MOL dei primi nove mesi 2025 è negativo per 29 migliaia di euro (-1.029 migliaia di euro al 30 settembre 2024) ed un risultato di periodo negativo di 963 migliaia di euro (-2.043 migliaia di euro al 30 settembre 2024).

Al 30 settembre 2025 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per 701 migliaia di euro, disponibilità liquide per 652 migliaia di euro ed un Patrimonio netto positivo per 3.792 migliaia di euro.

13. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 SETTEMBRE 2025

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Volotea: il 29 ottobre il vettore ha annunciato il posizionamento del secondo aereo basato a Firenze a partire dalla seconda metà del 2026 e l'ampliamento del suo portfolio di destinazioni con nuovi collegamenti da/per Siviglia, Valencia, Strasburgo e Berlino, per un totale di rotte servite nel 2026 pari a 16 destinazioni. **Air Serbia** prosegue nella stagione invernale con 2 frequenze settimanali

Air Corsica: prosegue nella stagione invernale con 2 frequenze settimanali

Brussels Airlines Il collegamento stagionale anticiperà l'avvio nel 2026 operando 4 frequenze settimanali a partire da metà febbraio.

British Airways il collegamento giornaliero per Londra Heathrow prosegue fino a fine novembre per poi procedere nella stagione invernale con 4 frequenze settimanali. Da marzo 2026 il collegamento tornerà giornaliero.

Finnair: il vettore finlandese ha già annunciato ed aperto alle vendite sul 2026 il nuovo collegamento estivo bisettimanale per Helsinki.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

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.

Wizz Air: prosegue la nuova rotta Pisa-Varsavia anche nella stagione invernale con 3 freq sett.

Ryanair: il vettore prosegue il collegamento bisettimanale per Varsavia anche nella stagione invernale e riprende il collegamento bisettimanale per Amman dal 31 ottobre.

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

Altre novità

In data 12 novembre 2025 è stato pubblicato il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA-VAS) con esito positivo relativo al Masterplan dell'aeroporto di Firenze. Il provvedimento, che accoglie le valutazioni della Commissione Via sull'efficacia delle misure di contenimento degli impatti ambientali proposte dalla Società, costituisce l'atto propedeutico all'avvio della Conferenza dei Servizi. Quest'ultima rappresenta il successivo passaggio del processo autorizzativo per la realizzazione della nuova pista e del nuovo terminal dello scalo fiorentino.

14. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi dieci mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 8,6 milioni di passeggeri in crescita del +8,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Per la chiusura dell'esercizio si conferma la previsione di un volume di traffico complessivo superiore a quello registrato nel 2024. L'andamento dei risultati di fine esercizio sarà naturalmente connesso all'evoluzione dell'ultimo trimestre, periodo storicamente caratterizzato dalla tipica stagionalità del settore. Tale scenario rimane condizionato anche 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
Marco Carrai
(Presidente)

**BILANCIO CONSOLIDATO TRIMESTRALE ABBREVIATO – SCHEMI AL
30.09.2025**

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	30 SET 2025	Di cui Parti Correlate	30 SET 2024	Di cui Parti Correlate
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	66.103	1	61.611	2
Ricavi non aviation	36.766	165	33.025	307
Oneri Sviluppo network	(14.114)		(11.453)	
Ricavi operativi	88.755	166	83.183	309
Altri ricavi	5.421	37	2.864	278
Ricavi per servizi di costruzione	14.144		5.987	
TOTALE RICAVI (A)	108.320	202	92.033	587
ALTRI PROVENTI (B)	261		229	
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	3.748		909	
Costi del personale	20.258		18.788	
Costi per servizi	40.146	4.212	31.622	2.661
Oneri diversi di gestione	1.431	68	1.348	68
Canoni aeroportuali	6.656		6.124	
TOTALE COSTI (C)	72.239		58.791	
MARGINE OPERATIVO LORDO (A+B-C)	36.342		33.471	
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	7.635		7.459	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	1.483		2.623	
Svalutazione crediti commerciali ed altri crediti	(38)		145	
RISULTATO OPERATIVO	27.262		23.244	
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	13		1.013	
Oneri finanziari	(6.270)		(5.455)	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	(6.257)		(4.442)	
UTILE (PERDITA) DA PARTECIPAZIONI	9		171	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	21.015		18.974	
Imposte di esercizio	(6.933)	(78)	(6.279)	(75)
RISULTATO DA ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO	14.082		12.695	
Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione	0		0	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	14.082		12.695	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza di Terzi	189		(169)	
Di cui Utile (Perdita) di periodo di pertinenza del Gruppo	13.893		12.864	
Utile (perdita) per azione (€) base attribuibile agli azionisti della Capogruppo	0,746		0,691	
Utile (perdita) per azione (€) diluito	0,746		0,691	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	30 SET 2025		30 SET 2024	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)	14.082		12.695	
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	136		58	
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico (B)</i>	136		58	
- Utili (perdite) da valutazioni al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effto fiscale	425		(1.820)	
<i>Altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale, non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)</i>	425		(1.820)	
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B) + (C)	14.643		10.932	
di cui utile / (perdita) di pertinenza di terzi	216		(176)	
di cui utile / (perdita) di pertinenza del Gruppo	14.427		11.109	

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

ATTIVITA'	30.09.2025	31.12.2024
ATTIVITA' NON CORRENTI		
Attività immateriali	213.493	204.232
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>164</i>	<i>164</i>
Immobili, impianti e macchinari	24.541	24.107
Diritti d'uso	3.454	3.528
Partecipazioni in altre imprese	140	140
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	414	644
Altre attività finanziarie	5.676	6.284
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	10	17
Attività fiscali differite	4.349	5.150
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	252.076	244.104
ATTIVITA' CORRENTI		
Attività derivanti da contratti	889	44
Crediti commerciali	27.322	19.653
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>1.875</i>	<i>955</i>
Attività fiscali per imposte correnti	68	92
Altri crediti tributari	1.184	819
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.146	8.640
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>397</i>	<i>0</i>
Altre attività finanziarie correnti	4	249
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	26.048	22.548
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	65.661	52.045
TOTALE ATTIVO	317.737	296.148

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)		
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	30.09.2025	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	(2.027)	(2.451)
Utili (perdite) portati a nuovo	7.133	5.446
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	13.893	17.097
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	120.312	112.885
Patrimonio Netto di Terzi	696	940
TOTALE PATRIMONIO NETTO	121.008	113.825
PASSIVITA' NON CORRENTI		
Fondi rischi e oneri	1.272	1.269
Fondi di ripristino e sostituzione	21.973	21.120
Fondi benefici ai dipendenti	2.231	2.417
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	97.294	87.291
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	2.972	3.116
Passività finanziarie per strumenti derivati oltre un anno	1.820	(*) 2.586
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.037	1.134
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	128.600	118.932
PASSIVITA' CORRENTI		
Passività finanziarie scadenti entro un anno	1.647	(0)
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	713	636
Passività finanziarie per strumenti derivati entro un anno	846	(*) 640
Passività fiscali per imposte correnti	4.631	1.134
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>3.599</i>	<i>876</i>
Altri debiti tributari	9.483	9.649
Debiti Commerciali	32.849	30.934
<i>di cui verso parti correlate</i>	<i>2.188</i>	<i>29.584</i>
Debiti verso Istituti previdenziali	1.364	1.561
Altri debiti esigibili entro l'anno	10.416	10.317
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	506	2.586
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	5.673	5.934
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	68.129	63.391
TOTALE PASSIVITA'	196.729	182.323
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	317.737	296.148

(*) Si segnala che il valore della passività finanziaria per strumenti derivati entro un anno al 31.12.2024 è stata riclassificata dal valore della passività oltre un anno per 640 migliaia di euro.

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	Riserva da valutazione al fair value degli strumenti di Cash Flow Hedge	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN 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)	0	15.850	105.174	1.326	106.500
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	12.864	12.864	-	12.695
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	1.820	66	1.755	-	1.762
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	1.820	12.929	11.109	-	10.932
DESTINAZIONE UTILE	-	-	523	9.946	-	-	-	10.470	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	300
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	7.000	-	-	-	-	7.000	-	7.000
ALTRI MOVIMENTI	-	-	0	-	0	-	-	0	0	0	0
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	523	2.946	0	-	-	10.470	7.000	300	7.300
PN al 30 settembre 2024	30.710	18.941	5.995	15.792	24.585	(3.229)	(1.820)	18.310	109.283	850	110.133

	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	-	-	-	-	-	-	-	13.893	13.893	189	14.082
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	425	110	534	27	561
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	425	14.002	14.427	216	14.643
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 settembre 2025	30.710	18.941	6.142	24.164	24.585	(3.229)	(2.027)	21.025	120.312	696	121.008

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 30 SETTEMBRE 2025

<i>migliaia di euro</i>	III Trim 2025	III Trim 2024
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	14.082	12.695
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	7.493	7.459
- Svalutazioni di asset	142	0
- Utile / perdita da partecipazioni	(9)	(171)
- Variazione fondo rischi e oneri	(2.077)	(1.153)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(167)	(55)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(238)	933
- Altre variazioni non monetarie	(218)	1.000
- Oneri finanziari diritti d'uso	97	93
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	6.159	4.349
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	624	3.544
- Imposte di competenza del periodo	6.309	2.734
- (Incremento)/decremento derivanti da contratti	(846)	1.240
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(7.660)	(8.977)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(273)	(102)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	3.234	(2.325)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	(376)	75
Flusso di cassa delle attività operative	26.278	21.340
- Oneri finanziari pagati	(3.102)	(2.932)
- Imposte sul reddito pagate	(2.787)	(4.490)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	20.388	13.918
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.937)	(1.079)
- Disinvestimenti in attività materiali	58	1
- Investimenti in attività immateriali	(16.420)	(7.413)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(3)	0
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	245,32	3.344
- Dismissione netta di società controllate	250	0
- Altri movimenti	(0)	3.851
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(18.807)	(1.296)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.460)	(7.300)
- 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	(622)	(588)
- Altri movimenti	0	(2.071)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	1.918	(20.840)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	3.500	(8.218)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	22.548	26.143
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	26.048	17.924