

**BILANCIO
D'ESERCIZIO
2025**



Trieste Airport
Friuli Venezia Giulia



BILANCIO D'ESERCIZIO 2025

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Direzione e Coordinamento ex Art. 2497-bis C.C. di 21 Aeroporti S.p.A.
Via Aquileia 46, Ronchi dei Legionari (GO) Italia
CF, P. IVA, iscrizione R.I. GO 00520800319 – Capitale sociale 8.500.000 €

INDICE

COMPOSIZIONE AZIONARIA AL 31/12/2025 4

ORGANI SOCIALI AL 31/12/2025 4

HIGHLIGHTS TRIESTE AIRPORT 2025 5

Informazioni generali	5
Introduzione	5
Traffico	5
Financials	5
Capex	5
Eventi di rilievo dell'esercizio	6
Eventi rilevanti avvenuti dopo la chiusura del periodo ed evoluzione prevedibile della gestione	8

RELAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE 9

Compagine societaria	10
Scenario macroeconomico e di settore	10
Scenario normativo (convenzione E.N.A.C., contratto di programma e dinamica tariffaria regolamentata)	11
Gli investimenti legati al P.Q.I.	13
Business aviation	17
Business extra aviation	22
Il contenzioso	24
Dati economico patrimoniali e finanziari	28
La qualità	31
Ambiente	32
Personale	33
La privacy	34
I fattori di rischio	35
Le partecipazioni	36
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento della società	36
Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti	36
Rapporti con regione Friuli Venezia Giulia	36
Governance	37
Compensi ad amministratori e sindaci	37
Azioni proprie e della controllante	38
Sedi secondarie	38
Attività di ricerca e sviluppo	38
Proposta di destinazione del risultato di esercizio	38

BILANCIO D'ESERCIZIO 2025 39

Stato Patrimoniale Attivo	40
Stato Patrimoniale Passivo	40
Conto Economico	41
Rendiconto Finanziario	41

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2025 42

Premessa	43
Contenuto e forma del bilancio	43
Criteri di valutazione	43
Attività	45
B) Immobilizzazioni	45
B-I Immobilizzazioni immateriali	45
B-II Immobilizzazioni materiali	46
B-III Immobilizzazioni finanziarie	46

C) Attivo circolante	46
C-I Rimanenze	46
C-II Crediti	46
C-IV Disponibilità liquide	47
D) Ratei e risconti attivi	48
Passività	48
A) Patrimonio netto	48
B) Fondi per rischi ed oneri	48
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	49
D) Debiti	49
E) Ratei e risconti passivi	51
Analisi del conto economico	51
A) Valore della produzione	51
A-1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	51
A-4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	51
A-5 Altri ricavi e proventi	51
B) Costi della produzione	52
B-6 Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	52
B-7 Costi per servizi	52
Spese per servizi industriali	52
Spese per servizi amministrativi	52
Spese per servizi commerciali	53
B-8 Costi per godimento beni di terzi	53
B-9 Costi per il personale	53
B-10 Ammortamenti e svalutazioni	53
B-11 Variazioni delle rimanenze di materie prime	54
B-12 Accantonamenti per rischi	54
B-14 Oneri diversi di gestione	54
C) Proventi ed oneri finanziari	54
C-16 Altri proventi finanziari	54
C-17 Interessi ed altri oneri finanziari	54
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	55
Risultato prima delle imposte	55
Imposte sul reddito dell'esercizio	55
Utile d'esercizio	55
Prospetto riepilogativo del bilancio della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento	55
Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio	56
Informazioni ai sensi dell'art. 1 - Commi 125-129, della Legge 124/2017	56
Altre informazioni ai sensi dell'Art. 2427 Codice Civile	56
Conclusioni	57
Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite	57

ALLEGATI 58

Allegato A	58
Allegato B	58
Allegato C	58
Allegato D	59
Allegato E	59
Allegato F	59
Allegato G	60
Relazione della società di revisione	61
Relazione del collegio sindacale	64

COMPOSIZIONE AZIONARIA AL 31/12/2025

2i Aeroporti S.p.A.	55%
Regione Friuli Venezia Giulia	45%
Totale	100%

ORGANI SOCIALI AL 31/12/2025

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Antonio Marano	Presidente
Fabio Gallo	Amministratore Delegato*
Marco Consalvo	Amministratore Delegato
Rita Cozzi	Consigliere
Roberta Neri	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

Edgardo Fattor	Presidente Collegio Sindacale
Maurizio Di Marcotullio	Sindaco effettivo
Attilio Lemmo	Sindaco effettivo
Gabriella Magurano	Sindaco effettivo
Francesca Spitale	Sindaco effettivo
Elena Cussigh	Sindaco supplente
Luca Aurelio Guarna	Sindaco supplente

SOCIETÀ DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers SpA

* cooptato nella riunione del 14 gennaio 2026 in sostituzione del dimissionario Marco Consalvo

HIGHLIGHTS TRIESTE AIRPORT 2025

INFORMAZIONI GENERALI

Il Bilancio al 31 dicembre 2025 di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. (di seguito la “Società”), costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa, è stato redatto in conformità alla normativa del codice civile di cui agli art. 2423 e seguenti, così come modificata dal D. Lgs. 139/2015 (il “Decreto”), interpretata ed integrata dai principi contabili italiani emanati dall’Organismo Italiano di Contabilità (“OIC”) in vigore dai bilanci con esercizio avente inizio a partire dal primo gennaio 2016 e recepiti con la Direttiva 2013/34/UE (c.d. “Direttiva Accounting”).

La Società è stata costituita il 06/08/1996 ed ha come oggetto sociale lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l’adeguamento, la gestione, la manutenzione e l’uso degli impianti e delle infrastrutture per l’esercizio dell’attività aeroportuale.

Tali attività dovranno essere svolte nei limiti e nel rispetto delle disposizioni di legge vigenti ed è in particolare escluso l’esercizio nei confronti del pubblico di ogni attività qualificata dalla normativa vigente come attività finanziaria nonché di ogni attività riservata agli iscritti in albi professionali. La durata della Società è fissata fino al 31/12/2050.

INTRODUZIONE

Il Bilancio al 31/12/2025 registra un utile di esercizio pari ad euro 4.868.448 rispetto ad euro 4.771.168 dell’esercizio 2024, con un incremento del 2%. La gestione sociale del 2025 è stata caratterizzata dalla decisione di Ryanair di basare, a partire dal mese di aprile 2025, un secondo aeromobile a Trieste Airport e dal fatto che la compagnia aerea Transavia (gruppo Air France – KLM) ha avviato per la prima volta la programmazione delle sue operazioni sullo scalo dal 01/04/2025 collegando il Friuli Venezia Giulia con Rotterdam con 3 frequenze settimanali.

Quanto sopra unitamente all’annunciato aumento di frequenze sulle rotte esistenti ha fatto sì che il 2025 abbia visto concretizzarsi il più grande operativo di sempre da/per Trieste offrendo 27 rotte, di cui 5 nuovi collegamenti per Bucarest, Rotterdam, Praga, Stoccolma e Lamezia Terme. L’esercizio si è chiuso a 1.651.703 passeggeri transitati nello scalo, miglior risultato di sempre che conferma un percorso di crescita costante e a doppia cifra negli ultimi tre esercizi consecutivi (il dato 2025 registra +25% sul 2024, +77% sul 2023 e +136% sul 2022).

TRAFFICO

L’aeroporto del Friuli Venezia Giulia nel 2025 si è attestato a 1.651.703 passeggeri con un incremento dell’+25,1% rispetto all’esercizio precedente (1.319.813).

FINANCIALS

Si riporta di seguito la sintesi dei principali indicatori economico finanziari della Società comparati con l’esercizio precedente:

€/000	2025	2024	Δ	%
Valore della produzione*	30.442	24.998	5.444	21,8%
Ebitda	10.200	9.814	386	3,9%
Ebit	6.829	7.228	-399	-5,5%
Risultato ante imposte	6.845	6.787	57	0,8%
Risultato netto	4.868	4.771	97	2,0%
PFN **	111	-1.410	1.521	

* valore esposto al netto dei contributi L.R. 12/2010 e al lordo degli effetti di riclassifica delle voci “Comunicazione istituzionale e sviluppo traffico” e “Marketing e promozione del territorio regionale” in base al principio contabile OIC 34

** valore calcolato come differenza tra le disponibilità liquide, attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni e i debiti verso banche

CAPEX

Il 30/06/2023 la Società ha presentato a E.N.A.C. la documentazione propedeutica alla sottoscrizione del Contratto di Programma relativamente al quadriennio 2024-2027, ottenendo parere positivo dalla stessa E.N.A.C. con nota prot. n. 0139065-P del 24/10/2023.

L’aumento del traffico generato dalla decisione della compagnia Ryanair di istituire una base operativa presso lo scalo di Trieste, dove tra il 2024 e il 2025 sono stati basati due aeromobili, ha avuto l’effetto di creare nuove necessità di interventi infrastrutturali legati alla nuova dimensione di traffico gestito e una conseguente richiesta di revisione del Piano Quadriennale degli Investimenti. La revisione del P.Q.I. è stata proposta a E.N.A.C. il 25/03/2025 e ha ottenuto parere favorevole dalla stessa E.N.A.C. con nota prot. n. 0103656-P del 18/07/2025. Nel 2025 quindi sono state rideterminate le necessità e le priorità principalmente legate ad ottimizzazioni e miglioramenti funzionali nel terminal e degli impianti ad esso collegati.

Nel corso dell’esercizio appena concluso sono state realizzate opere ed acquisti relativi a investimenti per complessivi 9,1 milioni di euro, di cui 3,2 milioni di euro coperti da fondi pubblici regionali / nazionali. La maggior parte degli interventi ha riguardato soprattutto il terminal per interventi di manutenzione straordinaria sia di natura edile che impiantistica al fine di ottimizzare la gestione dei flussi, migliorare l’efficienza e il comfort dei servizi offerti all’utenza. Va segnalata la realizzazione della nuova tettoia adibita a ricovero e ricarica dei nuovi mezzi elettrici di rampa (che hanno sostituito pressoché integralmente i vecchi mezzi con propulsione termica).

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO

La Società, nel corso del 2025, si è mossa all'interno di un quadro globale ancora molto complesso e caratterizzato da diverse dinamiche che hanno comunque influenzato le operazioni e le performance dell'intero settore. Il quadro congiunturale globale ha continuato a dare segnali di instabilità e incertezza durante tutta l'evoluzione dell'anno, alimentati in primis dal protrarsi dei conflitti internazionali in corso in Ucraina e in Medio Oriente, ma anche dagli accordi economici tra Stati Uniti, Unione Europea e altri partner mondiali che hanno ridefinito gli equilibri commerciali globali senza però riuscire a dare certezze alle prospettive economiche di medio termine. Dal punto di vista economico globale si è osservata una crescita economica moderata con pressioni inflazionistiche in attenuazione rispetto ai picchi degli scorsi esercizi ma comunque presenti, contesto questo che ha permesso alle banche centrali di proseguire in una politica di riduzione (lieve) dei tassi di interesse favorendo la propensione agli investimenti. I prezzi dell'energia sono rimasti volatili a causa delle tensioni geopolitiche spingendo gli operatori (tra cui le società di gestione aeroportuale) a proseguire nella politica di investimenti massicci volti all'efficientamento energetico.

Nonostante il rallentamento del PIL globale la propensione al "viaggio" e al turismo si è dimostrata anelastica favorendo comunque l'aumento della mobilità e la crescita del settore turistico. In particolare il numero dei passeggeri transitati negli aeroporti italiani è aumentato del +5% rispetto all'anno precedente (fonte Assaeroporti) superando i 230 milioni di passeggeri nel 2025. La crescita è stata guidata soprattutto dal traffico internazionale mentre il domestico ha fatto registrare tassi di crescita più contenuti. Il 2025 ha segnato la conferma dei flussi turistici verso le destinazioni "secondary" rispetto ai grandi hub saturi, premiando i gestori di aeroporti regionali ben collegati. Scali come Reggio Calabria, Rimini, Pescara e Trieste hanno registrato incrementi percentuali a doppia cifra, riflettendo una distribuzione più capillare dei flussi turistici sul territorio. In questo contesto risaltano i risultati di Trieste Airport che, secondo i dati ufficiali di ACI Europe (Airports Council International), è stato classificato come il secondo aeroporto in Europa per crescita del traffico passeggeri nella categoria "Medium Airports" (scali tra 1 e 10 milioni di passeggeri annui).

L'esercizio 2025 ha fatto registrare, per il terzo anno consecutivo il più alto numero di sempre di passeggeri transitati sullo scalo regionale (1.651.703 con un incremento, rispetto al 2024, del +25,1%). I volumi di traffico commerciale sono stati trainati dal raddoppio degli aeromobili basati presso lo scalo dalla compagnia Ryanair, al primo aeromobile basato nel 2024 ha fatto seguito il secondo a partire da aprile 2025. Il tutto a conferma dell'apprezzamento del vettore verso i servizi offerti dall'aeroporto e più in generale delle politiche della regione Friuli Venezia Giulia che, per prima nel panorama economico italiano, ha deciso di superare l'addizionale comunale per i diritti d'imbarco passeggeri nel territorio regionale. Infatti, ai sensi dell'art. 1 commi 529 e 530 della legge n. 213 del 30/12/2023, già a decorrere dal 1° gennaio 2024, nel territorio della regione Friuli Venezia Giulia non si applica l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri. Sempre nel 2025 si registra un incremento delle compagnie aeree operanti nel network di Trieste Airport con la compagnia aerea Transavia (gruppo Air France – KLM) che ha confermato per la prima volta la programmazione delle sue operazioni sullo scalo dal 01/04/2025 collegando il Friuli Venezia Giulia con Rotterdam. Quanto sopra unitamente all'annunciato aumento di frequenze sulle rotte esistenti ha fatto sì che il 2025 abbia visto concretizzarsi il più grande operativo di sempre da/per Trieste offrendo 27 rotte, di cui 5 nuovi collegamenti per Bucarest, Rotterdam, Praga, Stoccolma e Lamezia Terme.

Gli effetti positivi sul risultato economico del 2025 sono evidenti, nonostante il permanere di un contesto economico incerto, il valore della produzione è risultato pari a circa 30,4 milioni di euro,



mentre l'EBITDA si è attestato a 10,2 milioni di euro, registrando un incremento rispetto al 2024 di 400mila euro.

Tra gli eventi di rilievo dell'esercizio va segnalato l'importante volume di investimenti realizzati anche nel 2025, anno in cui sono state realizzate opere per complessivi 9,1 milioni di euro, di cui 3,2 milioni di euro coperti da fondi pubblici regionali / nazionali. In particolare, nel corso dell'anno appena trascorso, va dato particolare rilievo all'avvio dei lavori per la realizzazione delle opere di quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana redatto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dal Piano Regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) redatto dalla Regione Friuli Venezia Giulia che consiste in una sostanziale rivisitazione della gestione della viabilità aeroportuale e intermodale all'interno di un più ampio progetto regionale al fine di dar seguito alla forte spinta della mobilità sostenibile.

Nell'ambito della gestione del personale è opportuno ricordare la sottoscrizione, avvenuta già a fine 2023 ma che ha esplicato pienamente i suoi effetti nel biennio 2024 - 2025, di un "Contratto di Espansione", a seguito del quale la Società ha perfezionato la risoluzione anticipata del rapporto di lavoro con nr. 8 lavoratori, accompagnati alla pensione (entro 5 anni, il termine massimo entro cui i lavoratori matureranno i requisiti di legge per il pensionamento) tramite la corresponsione di un'indennità mensile, erogata da INPS ma a carico della Società, calcolata in base al loro personale piano di esodo. L'impatto economico dell'operazione è marginale, tuttavia la stessa rappresenta un importante passaggio volto a supportare il ricambio generazionale all'interno dell'azienda nonché strumento essenziale a introdurre nuove competenze e sviluppare nuovi progetti anche attraverso uno specifico piano di formazione e valorizzazione di tutto il personale aziendale. Sempre in ambito di gestione del personale e di organizzazione aziendale, al fine di allineare l'organico ai livelli di passeggeri e aeromobili gestiti nel corso dell'esercizio, la Società ha effettuato numerose assunzioni, che hanno riguardato soprattutto le aree operative ma anche quelle di staff (si veda paragrafo Personale per le evidenze puntuali sugli incrementi dell'organico). L'età media dei nuovi

assunti, sotto i 30 anni, ha contribuito all'abbassamento complessivo dell'età media del personale in organico dando una spinta decisiva al progetto di cambio generazionale avviato negli scorsi esercizi. Per facilitare l'incontro tra l'impresa e i giovani del territorio, a dicembre 2025 è stato realizzato il secondo Recruiting Day di Trieste Airport, all'interno del terminal passeggeri. È stata l'occasione, da un lato per l'azienda di presentarsi ai candidati illustrando la propria attività e incontrarli in approfonditi incontri conoscitivi, dall'altro per i candidati di sperimentarsi in colloqui di selezione con i responsabili HR e di funzioni operative. Il risultato è stato eccellente, durante la giornata sono stati raccolti oltre 200 curriculum vitae e realizzate più di 80 interviste con i candidati interessati soprattutto a lavorare nelle aree di Assistenza Passeggeri, Assistenza Aeromobili, Security, Centro Operativo di Scalo. Nella scia di questi positivi risultati, e sempre in un'ottica di grande attenzione verso i giovani attraverso il coinvolgimento di stakeholders del territorio, la Società ha deciso di presenziare a due eventi organizzati dal Career Center dell'Università di Udine, nell'ordine "il mercoledì del placement del dipartimento di scienze economiche e statistiche" e il "JOB Breakfast 2025" nel quale, seguendo un format ormai consolidato dell'ateneo, le aziende hanno avuto la possibilità di presentarsi a laureati e studenti dell'ateneo, raccogliendo CV ed effettuando colloqui. Sempre a conferma dell'attenzione rivolta ai giovani del territorio, Trieste Airport ha accolto in aprile 2025, tramite progetti formativi PCTO della durata di una/due settimane, studenti dell'istituto ISIS Einaudi Marconi, del liceo linguistico Michelangelo Buonarroti e dell'istituto Nautico Galvani.

Tra le iniziative delle attività Non Aviation del 2025 va menzionata l'attività di brand awareness dell'evento "GO!2025 – Nova Gorica e Gorizia Capitale europea della cultura 2025" gestita in stretta collaborazione con gli uffici di Promoturismo Friuli Venezia Giulia che prevedeva iniziative volte ad incrementare la visibilità dell'evento oltre che semplificare l'esperienza di viaggio di coloro che sono arrivati e arriveranno in regione utilizzando Trieste Airport e/o il centro di interscambio modale regionale. E' proseguito inoltre anche nel 2025 il progetto avviato con Regione Friuli Venezia

a supporto dell'intermodalità, legata ai servizi di trasporto pubblico via treno e bus offerti dal Polo Intermodale, incentivando l'uso dei servizi pubblici presenti non solo a favore dei passeggeri, ma rivolgendosi a diverse tipologie di utenti: dai lavoratori pendolari, agli accompagnatori, ai turisti che utilizzano l'auto ma vogliono raggiungere i centri urbani regionali utilizzando i mezzi pubblici.

Sul fronte finanziario, nel corso dell'esercizio, è proseguita l'operatività relativa dell'Accordo Quadro sottoscritto con Intesa San Paolo (ISP) e al quale hanno potuto aderire soggetti giuridici a vario titolo facenti riferimento alla Regione Friuli Venezia Giulia ovvero al territorio regionale (tra cui Trieste Airport). In particolare nell'accordo sono stati disciplinati i termini dell'operazione, che - mediante successivi atti mensili di cessione - permettono alla Società l'acquisto di crediti fiscali pro-soluto (crediti d'imposta rinvenienti dal c.d. "Superbonus" già acquisiti da ISP, controllati e certificati da Deloitte) nella disponibilità della banca dando possibilità a questa di acquistare a sua volta un valore equivalente di ulteriori crediti fiscali afferenti al territorio regionale. I tax credit acquisiti sono immediatamente compensabili dalla Società con i debiti fiscali (IRAP, IVA, ritenute da lavoro dipendente, etc.) e contributivi (trattenute INPS, INAIL, etc.). Il contratto sottoscritto prevede una durata temporale di 36 mesi, una manleva a favore della cessionaria nel caso di pretese dell'Agenzia delle Entrate e un tasso di sconto sull'acquisto dei crediti fiscali di 1,5%, con valuta di addebito coincidente con la data di presentazione dell'F24.

Infine, sempre in riferimento alla gestione finanziaria, anche nel corso del 2025, non sono state effettuate operazioni straordinarie a conferma della resilienza delle operazioni effettuate tra il 2020 e il 2022 e, come lo scorso esercizio, al fine di gestire al meglio la liquidità disponibile, sono stati attivati periodici Time Deposit con durata predeterminata e tassi più vantaggiosi rispetto alla remunerazione a vista su c/c, che hanno consentito di mitigare l'impatto dei tassi di interesse sui finanziamenti in essere sulla gestione finanziaria complessiva del 2025.



In continuità con quanto avviato negli anni scorsi, Trieste Airport approva il suo quinto report Bilancio di Sostenibilità dell'anno 2025 a conferma come sostenibilità e innovazione rimangono i driver centrali della strategia di sviluppo, pienamente integrati nel business. Il Piano di Sostenibilità, costituito da un insieme strutturato di obiettivi e azioni, organizzato su tre aree di intervento prioritarie: People, Planet, Prosperity, rappresenta il crescente impegno verso un modello di business responsabile. Riduzione del consumo di energia, impianti fotovoltaici, decarbonizzazione, mobilità sostenibile, open innovation sono i principali ambiti di impegno della road map per accompagnare il percorso di transizione energetica e digitale dello scalo. A conferma del forte impegno verso la sostenibilità, dopo aver ottenuto la certificazione di Livello 1 "Mappatura" nel 2022 e 2023, nel 2024 Trieste Airport, è stato certificato, con un salto di due livelli in un anno, al Livello 3 (Ottimizzazione – coinvolgimento di terze parti nella gestione dell'impronta di carbonio) del programma di sostenibilità ambientale Airport Carbon Accreditation - il protocollo comune per la gestione attiva delle emissioni negli aeroporti attraverso risultati misurabili - promosso da ACI Europe, l'associazione degli aeroporti europei. Nel corso del 2025 sono state avviate diverse gap-analysis relative alle norme ISO collegate ai criteri ambientali e della sicurezza sul lavoro con l'obiettivo di concretizzare nel biennio successivo l'ottenimento di certificazioni dei sistemi di gestione integrati. Trieste Airport ha così ulteriormente rafforzato il proprio impegno in termini di decarbonizzazione, puntando a raggiungere l'obiettivo "Net Zero" (emissioni nette zero) al 2028. Prendendo a riferimento le best practice in tema di sostenibilità sociale è stato finalizzato l'obiettivo della creazione del gruppo di lavoro per la diversity & inclusion e sono state effettuate analisi e incontri con gli stakeholders interni per un miglioramento e la gestione del clima aziendale.

Infine, con riferimento invece alla situazione legata ai contenziosi in essere, si rimanda al paragrafo "Il contenzioso" della presente Relazione sulla gestione per l'approfondimento dei fatti di rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio.



EVENTI RILEVANTI AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio. Permane l'incertezza legata ai conflitti bellici in corso in Ucraina e aumenta il rischio di pesanti ripercussioni geopolitiche e macroeconomiche dopo l'escalation del conflitto in Medio Oriente con l'avvio di operazioni belliche in Iran da parte di Stati Uniti ed Israele che ha provocato un'estensione del conflitto con la risposta iraniana in gran parte dei paesi del golfo persico. Il perdurare di uno scenario geopolitico instabile unitamente all'incertezza macroeconomica sulla durata e quantificazione monetaria delle misure protezionistiche concretizzatesi nel 2025, continueranno a delineare estrema volatilità dei costi unitari energetici oltre che incertezza sulla disponibilità di materie prime, criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti.

Di contro si segnala che Aeroitalia ha già confermato l'apertura del primo collegamento diretto tra Trieste e Salerno Costa d'Amalfi con due collegamenti settimanali per promuovere nuove opportunità di viaggio e turismo tra Friuli Venezia Giulia e Campania. Quanto sopra unitamente all'annunciato aumento di frequenze sulle rotte esistenti fa sì che il 2026 possa concretizzarsi come un ulteriore anno di crescita per lo scalo.

Nel bimestre chiuso a febbraio 2026 i passeggeri di Trieste Airport si sono attestati ad un totale di 188.130 rispetto a 171.392 dello stesso periodo 2025 (+9,8%).



RELAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE

COMPAGINE SOCIETARIA

La Società ha completato nell'esercizio 2019 la procedura di gara per la vendita del 55% del pacchetto azionario e in data 12/07/2019 è stato perfezionato ufficialmente l'atto di cessione delle quote azionarie rappresentative del 55% del Capitale Sociale da Regione Friuli Venezia Giulia a 2i Aeroporti S.p.A.. Regione continua a detenere il 45% delle quote, creando un interessante modello di partnership pubblico-privata.

Grazie a questa operazione infatti Trieste Airport oggi fa parte del maggior network aeroportuale italiano, che include gli aeroporti di Napoli, Torino, Alghero, Milano (Linate e Malpensa), Olbia, ed indirettamente Bergamo. 2i Aeroporti S.p.A. è controllata al 51 % da F2i Fondi Italiani per le Infrastrutture - SGR, società che gestisce i principali fondi di investimento in infrastrutture e asset infrastrutturali in Italia, e al 49% da Asterion Industrial Partner – investitore spagnolo internazionale specializzato nel settore infrastrutturale europeo.

SCENARIO MACROECONOMICO E DI SETTORE

Il 2025 è stato un esercizio ancora caratterizzato da incertezza e da dinamiche complesse che hanno influenzato le operazioni e le performance economiche a livello globale. Il quadro congiunturale economico ha risentito, seppur con effetti diversi, di fattori geopolitici quali il protrarsi dei conflitti internazionali in corso in Ucraina e in Medio Oriente e macroeconomici come gli accordi protezionistici tra Stati Uniti, Unione Europea e altri partner che stanno ridefinendo gli equilibri commerciali globali senza però riuscire a dare certezze alle prospettive economiche di medio termine.

Secondo le stime di Banca d'Italia (Bollettino economico n. 4 2025 e Bollettino economico n. 1 2026) l'economia globale rimane stabile, frenata soprattutto dai rischi geopolitici e macroeconomici legati alle tensioni commerciali tra USA ed Europa generando rischi al ribasso dovuti all'incertezza sulle misure dei dazi e alla frammentazione del commercio internazionale. L'economia statunitense ha continuato a crescere in misura marcata soprattutto grazie agli investimenti in tecnologie legate all'intelligenza artificiale. Il vigore degli scambi globali ha sospinto l'attività economica in Cina, in un contesto di debolezza della domanda interna. L'OCSE prefigura per il 2026 un lieve indebolimento della crescita mondiale, sulla quale pesano i rischi al ribasso connessi con le tensioni commerciali e geopolitiche e con possibili correzioni sui mercati finanziari nel settore tecnologico.

L'area Euro è stata caratterizzata da una crescita modesta ma in graduale consolidamento, sostenuta soprattutto dalla domanda interna e dall'attività dei servizi e con un PIL atteso tra lo 0,6% e lo 0,9% nel 2025 (atteso +1,2% nel 2026). Lo scorso dicembre gli esperti dell'Eurosistema hanno rivisto al rialzo le proiezioni di crescita del PIL dell'area, all'1,2 per cento nell'anno in corso e all'1,4 nel biennio 2027-28. L'inflazione al consumo, che nella media del 2025 si è collocata al 2,1 per cento, è prevista in lieve diminuzione sia nel 2026 sia nel 2027, per poi riportarsi al 2,0 per cento nel 2028, livelli compatibili con una lieve riduzione dei tassi di interesse. Nelle riunioni di ottobre e di dicembre il Consiglio direttivo della BCE ha lasciato invariati i tassi ufficiali. Tra agosto e novembre il costo del credito è rimasto stazionario. La dinamica dei prestiti al settore produttivo ha riflesso una domanda ancora debole e si è mantenuta stabile; si è invece rafforzata la crescita dei finanziamenti alle famiglie, soprattutto per l'acquisto di immobili.

In Italia, sempre secondo le stime di Banca d'Italia, la crescita è stata debole, stimata allo 0,6% nel 2025. Il motore principale della crescita è stata la domanda interna, trainata da

segnali positivi del mercato del lavoro che ha sostenuto i consumi; il numero di occupati è tornato a salire nei mesi autunnali e il tasso di disoccupazione si è ulteriormente ridotto con le retribuzioni che hanno continuato a espandersi in misura contenuta, leggermente al di sopra dell'inflazione. Nel terzo trimestre il PIL dell'Italia è leggermente aumentato, per effetto del deciso rialzo delle esportazioni e dell'espansione degli investimenti, che hanno beneficiato degli incentivi fiscali e delle altre misure connesse con il PNRR. I consumi delle famiglie sono cresciuti in misura contenuta, risentendo di attese ancora sfavorevoli sull'evoluzione del quadro economico internazionale. Nel quarto trimestre l'attività economica ha continuato a espandersi moderatamente, sospinta dal settore dei servizi, soprattutto quelli destinati alle imprese, e da un recupero nell'industria. Le prospettive per la manifattura restano incerte, anche per l'intensificarsi della concorrenza cinese in diversi comparti. Nelle proiezioni elaborate in dicembre, si prefigura una crescita del prodotto dello 0,6 per cento anche nel 2026, che si rafforzerebbe nel biennio 2027-28.

In tale contesto macroeconomico, il 2025 ha rappresentato un anno di sfide e opportunità per il settore del trasporto aereo civile, con una crescita globale che ha consolidato la ripresa post-pandemica nonostante la necessità di adattamento a un contesto macroeconomico e geopolitico in continua evoluzione. Le compagnie aeree hanno dovuto affrontare problemi che stanno diventando cronici negli ultimi anni come i ritardi delle forniture di aeromobili, i ritardi nella manutenzione degli stessi, l'aumento dei costi operativi e delle catene di approvvigionamento, tuttavia, nonostante questi fattori abbiano limitato l'offerta a fronte di una domanda sempre alta, il settore ha superato per la prima volta la cifra di 5 miliardi di passeggeri a livello globale (circa 5,2 miliardi secondo IATA). A livello domestico il settore ha registrato una annata di consolidamento con un incremento di passeggeri (+5% passeggeri)



in linea con quello registrato a livello europeo (+4,4%), in un mercato sempre più trainato dai vettori low cost, che gestiscono oltre il 60% del traffico, in un contesto infrastrutturale che ha evidenziato nel corso dell'anno criticità relative a puntualità e frequenti cancellazioni soprattutto sui grandi hub internazionali; fattore questo che ha favorito lo spostamento dei flussi turistici verso le destinazioni "secondary", premiando i gestori di aeroporti regionali ben collegati, riflettendo una distribuzione più capillare dei flussi turistici sul territorio.

Trieste Airport ha evidenziato, nel 2025, un incremento del +25,1% di passeggeri (+14,2% movimenti) come meglio dettagliato nella sezione dedicata al traffico.

SCENARIO NORMATIVO (CONVENZIONE E.N.A.C., CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA REGOLAMENTATA)

La Società si occupa dello sviluppo, della gestione, della progettazione, realizzazione e manutenzione degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali quali le aerostazioni / terminal passeggeri, merci e relative pertinenze dell'aeroporto e del "Polo Intermodale" annesso all'aeroporto stesso.

La Società opera in regime di gestione totale in conformità a quanto stabilito dalla Convenzione N. 31, sottoscritta con E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) in data 31/05/2007 e approvata con Decreto N. 128/T del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, registrato alla Corte dei Conti in data 23/11/2007. La Convenzione, definendo un assetto chiaro di regole concessorie, valorizza la Società e conferisce stabilità alla gestione aeroportuale. La Concessione, avente in origine durata quarantennale con decorrenza dal 03/08/2007, è stata prorogata di ulteriori 24 mesi nel corso dell'esercizio 2020.

L'articolo 202, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ha, infatti, previsto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni. E.N.A.C. con apposita circolare 0005495-P del 19/01/2021, stante la diretta applicabilità della norma in argomento a seguito della conversione nella Legge n. 77/2020 del Decreto Legge indicato, confermava che la durata della Concessioni aeroportuali in essere è da intendersi, ope legis, prorogata per ulteriori 24 mesi a decorrere dalla data di rispettiva scadenza.

Si evidenzia che, come previsto dalla Convenzione, è stato regolarmente conteggiato e postato a bilancio il canone per la concessione di gestione aeroportuale determinato in base ai W.L.U. (Work Load Unit) raggiunti, determinato ai sensi dell'art. 2 comma 188, della Legge 23/12/1996 n. 662, come integrato dall'art. 1, comma 258, della Legge 27/12/2006 n. 296 corrispondente ad euro 1.039.038 per il 2025.

La gestione del "Polo Intermodale" è effettuata dalla Società in base alla Convenzione per la concessione in diritto di superficie su aree del Comune di Ronchi dei Legionari. La Convenzione, sottoscritta in data 22/12/2016 con il Comune di Ronchi dei Legionari - Repertorio n. 73550, Raccolta n. 33861, dott. Armenio Germano, Notaio in Ronchi dei Legionari, registrato a Monfalcone (GO) il 20/01/2017 al n. 243 Serie 1/T ed intavolato presso l'Ufficio Tavolare di Monfalcone (GO) sub pres. 20/01/2017 G.T. 214 - è stata successivamente integrata con atto aggiuntivo Repertorio n. 18515, raccolta n. 8992 c/o Notaio in Gorizia Arcidiacono Maria Francesca, registrato a Gorizia il 20/03/2023 nr. 503/IT e s.m.i..



Il 25 ottobre 2024, dopo che nel 2023 erano state avviate tutte le attività propedeutiche, è stato sottoscritto con E.N.A.C. il terzo Contratto di Programma, relativo al quadriennio 2024 - 2027. Il Contratto di Programma ha diversi scopi e obiettivi fondamentali tra cui:

- Pianificazione e sviluppo: serve a definire gli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, garantendo che le risorse siano allocate in modo efficace per soddisfare le esigenze di crescita del settore aereo;
- Investimenti: stabilisce un quadro per la programmazione degli investimenti in infrastrutture e servizi aeroportuali, promuovendo l'ammmodernamento e l'efficienza degli aeroporti;
- Regolamentazione: fornisce un insieme di norme e regole che regolano la gestione e l'operatività degli aeroporti, contribuendo a garantire la sicurezza, la qualità del servizio e il rispetto delle normative ambientali;
- Monitoraggio delle performance: include meccanismi per il monitoraggio delle performance dei gestori aeroportuali e la valutazione del loro operato rispetto agli obiettivi stabiliti.

In sintesi, il contratto di programma rappresenta uno strumento fondamentale per garantire che la gestione degli aeroporti avvenga in modo coordinato, efficace e conforme alle normative, sostenendo la crescita e il miglioramento continuo delle infrastrutture del trasporto aereo.

Nel 2024, nello specifico in data 1° agosto, la Società ha ottenuto dall'ART (Autorità per la Regolamentazione dei Trasporti), con delibera nr. 112/2024, la conformità definitiva ai Modelli di Regolazione "Modello B - Aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri" di cui all'Allegato "A" alla delibera ART nr. 38/2023 del 09/03/2023, della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dello scalo per il periodo tariffario 2024-2027.

Nel corso dell'esercizio 2025 la Società ha applicato i livelli tariffari così come presentati nel corso della Consultazione annuale degli utenti per l'aggiornamento dei diritti e dei corrispettivi 2025 avviata in data 2 settembre 2024 e conclusasi senza osservazioni.

Il 29 agosto 2025 la Società ha avviato la Consultazione annuale degli utenti per l'aggiornamento dei diritti e dei corrispettivi 2026. Ha fornito le adeguate informazioni riguardo agli elementi che hanno concorso alla dinamica dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali 2024-2027, pubblicando sul proprio sito web e dandone informativa agli utenti e alle associazioni di categoria, il Documento informativo annuale come previsto dal paragrafo 14.3.1 del Modello tariffario di riferimento (Allegato "A" alla delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023). Non essendo pervenute osservazioni e/o richieste di chiarimenti nei termini indicati dal Modello, il 01 ottobre 2025 sono state inviate le comunicazioni di entrata in vigore dei livelli tariffari previsti a far data dal 1° gennaio 2026.

Il 30 settembre si è proceduto alla Consultazione per l'aggiornamento annuale del corrispettivo PRM 2026, sulla base di quanto previsto dalle Linee Guida emanate da E.N.A.C. "Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di Consultazione tra gestore e utenti". La Consultazione sulla proposta tariffaria P.R.M. si è conclusa con approvazione della proposta del gestore. Il nuovo corrispettivo PRM è applicabile dal 01/01/2026, così come indicato da E.N.A.C. con nota prot. 31/10/2025-0158378-P.

In data 30 ottobre 2024 E.N.A.C., con nota E.N.A.C.-PROT-0159668-P, ha avviato il procedimento istruttorio per la definizione delle tariffe per i servizi di handling ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n. 18 del 1999. Con nota E.N.A.C.-PROT-17/04/2025-0056259-P, la stessa ha comunicato le risultanze dell'attività istruttoria e il provvedimento di chiusura dell'istruttoria stessa autorizzando temporaneamente la proroga dei corrispettivi applicati sullo scalo, salvo conguaglio, nelle more dell'avvio di una nuova vigilanza basata sulla contabilità certificata 2024. Non essendo stata avviata alla data odierna la successiva istruttoria, il livello tariffario per le attività di handling rimane quello utilizzato nel 2025.



GLI INVESTIMENTI LEGATI AL P.Q.I.

Il 2025 rappresenta il secondo anno di esercizio del quadriennio “regolato” dal Contratto di Programma (C.d.P.) 2024-2027 siglato con E.N.A.C. il 25/10/2024. La Società è pertanto impegnata nella realizzazione del “Piano Quadriennale degli Investimenti” (P.Q.I.), approvato da E.N.A.C. con nota prot. n. 0139065-P del 24/10/2023 e sua revisione approvata sempre da E.N.A.C. con nota prot. n. 0103656-P del 18/07/2025 e facente parte del complesso di obblighi previsti dal Contratto di Programma (C.d.P.) stesso.

Nel corso dell'anno di esercizio in esame sono state realizzate opere ed acquisti relativi a investimenti legati al Piano Quadriennale degli Interventi per complessivi 9 milioni di euro, di cui 3,2 milioni di euro coperti da fondi pubblici regionali / nazionali. Sono stati eseguiti interventi essenziali ai fini della sicurezza dello scalo, dell'efficientamento e del risparmio delle emissioni e della gestione energetica, in un'ottica di aumento della capacità, funzionalità ed accessibilità dell'infrastruttura aeroportuale innalzando i servizi e gli standard qualitativi previsti.

Infrastrutture di volo

Nel 2025 il capitolo delle infrastrutture di volo è stato caratterizzato da una gestione tendenzialmente amministrativa legata alla chiusura dei procedimenti documentali degli interventi eseguiti nel 2024, quali collaudi e messe in esercizio nonché gestioni burocratiche delle procedure giudiziali attualmente in attivo.

Si è dato avvio alla progettazione dei nuovi lotti da eseguire per terminare efficacemente la riqualifica del piazzale aeromobili. Il team di progettisti esterni e personale interno che curano la progettazione esecutiva dell'ampliamento piazzola turn pad con luci e segnaletica (rientro DAAD B095 - L565 - M725), hanno trasmesso a E.N.A.C. la richiesta di ELoS relativa alla CS-ADR-DSN.B.095, con protocollo E.N.A.C.-PROT-24/04/2024-0059344-A, che permane in attesa di approvazione.

L'importo complessivo investito nel corrente esercizio è pari a 123mila euro interamente finanziati dal gestore.

Terminal

Nel 2025 si è dato avvio alla sistemazione del terminal prevista nel Piano di Utilizzo delle Aerostazione 2025-2026 approvato da E.N.A.C. con nota prot. n. 0039146-P del 18/03/2025 il quale prevede un insieme sistemico di interventi ricadenti all'interno dell'aerostazione passeggeri al fine di incrementare i livelli di servizio forniti all'utenza alla luce dell'aumento del traffico. Nello specifico sono state acquistate nuove sedute, in gran parte elettrificate, per sopperire alle mancanze sia di punti di ricarica che di posti a sedere segnalati dall'utenza. È stato ottimizzato lo sbarco dell'ascensore al gate 6 affinché l'impianto possa essere efficacemente utilizzato dal pubblico senza rischi di security. Sempre nell'ambito del PUA sono stati spostati i servizi igienici dedicati al gate 9, ampliandoli e ristrutturandoli. Lo spostamento dei bagni e la contemporanea demolizione della vecchia sala Vip dell'intermedio, mai utilizzata, ha lasciato lo spazio per la creazione di un nuovo punto bar a servizio dei gate 8 e 9 e un ampliamento della stessa sala d'attesa.

È stato dato avvio ai lavori dell'intervento “2.2.1 Ottimizzazione aree di imbarco e logistica aeroportuale”, il quale prevede la realizzazione di un collegamento diretto interno all'aerostazione tra il lato arrivi e partenze, ottenendo un ampliamento delle aree destinate al passeggero in arrivo al fine di permettere una migliore gestione delle operazioni di controllo dei passeggeri in arrivi, soprattutto “Extra-Schengen”. Lo sviluppo progettuale ha comportato la necessità di studi approfonditi al fine di non interferire con l'operatività aeroportuale ma nel contempo fornire un nuovo livello di servizio più adeguato ai nuovi sviluppi aeroportuali. Il progetto è stato approvato da E.N.A.C. con nota prot. n. 0075616-P del 28/05/2025. A seguito sono stati affidati i lavori e nel 2025 sono state realizzate opere per la redazione del 1° SAL.

L'importo investito nel terminal è pari a 1,124 milioni di euro e comprende anche importi per la redazione di progetti da realizzare nel 2025-2026.

Altri edifici

In forza del rinnovo globale del parco mezzi con veicoli elettrici avvenuto nel 2024-2025, è stato redatto il progetto per il nuovo ricovero dei mezzi di rampa e di piazzale, approvato da E.N.A.C. con nota prot. n. 0149079-P del 11/10/2024. Nel 2025 sono stati pressoché ultimati i lavori di realizzazione della tettoia e di tutto quanto previsto a progetto approvato. La messa in esercizio avverrà nel 2026 al termine dei collaudi statici e elettrici. Nell'edificio a disposizione del Distaccamento dei Vigili del Fuoco, nel 2025, è stata eseguita l'installazione di un sistema di pompe e cisterne di stoccaggio idrico per la ricarica rapida dei mezzi in dotazione del distaccamento.

L'importo investito è pari a 758mila euro.



Accessibilità

In data 14/12/2022 è stato finalizzato l'Accordo di Programma con la Regione Friuli Venezia Giulia per lo sviluppo della mobilità ciclistica nell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport.

L'intervento di gestione della viabilità è stato rivisto all'interno di un più ampio progetto regionale, al fine di dar seguito alla forte spinta della mobilità sostenibile.

Nel 2024 si è conclusa la fase di progettazione del PFTE che ha ottenuto approvazione plenaria tramite la Conferenza di Servizi con determina conclusiva della Regione Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale infrastrutture e territorio prot. n. 0611870/p/GEN del 09/10/2024. A seguito è stato redatto il progetto esecutivo, approvato da E.N.A.C. con nota prot. n. 0056843-P del 18/04/2025, che porterà alla realizzazione delle opere di quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana redatto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dal Piano Regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) redatto dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

I lavori dell'Area 1 Lotto 1, iniziati nel 2025, consistono nelle opere di stretta competenza di Aeroporto in qualità di soggetto attuatore e sono la realizzazione del tratto di pista ciclabile fronte aeroporto, le modifiche alla viabilità di accesso aeroportuale della SS14, la rivisitazione dei parcheggi e della viabilità fronte aerostazione interno al sedime aeroportuale e lo scavalco della SS14 con ascensori adatti ai ciclisti.

L'intervento ha già ottenuto due finanziamenti regionali, uno pari a 1,75 milioni di euro con Decreto del Presidente della Regione n. 120/2022 dd.3/10/2022 pubblicato sul I° supplemento ordinario n. 34 del 12/10/2022 al BUR n. 41 del 12/10/2022, per far fronte alla progettazione e alla redazione del PFTE e il secondo pari a 4,85 milioni di euro previsto nell'assestamento di bilancio 2023, con Decreto del Presidente della Regione n. 58353/GRFVG dd.22/11/2024 pubblicato sul IV° supplemento ordinario n. 29 del 09/08/2024 al BUR n. 32 del 07/08/2024.

L'importo investito nel corrente esercizio è pari a 163mila euro al netto della parte contribuita.

Interventi per security e recinzioni

La progettazione dell'intervento era già stata pianificata ed avviata nello scorso quadriennio, ma essendo un intervento prioritario e sensibile, si è deciso di posticipare l'esecuzione a dopo il periodo pandemico al fine di non rischiare blocco di lavorazioni a cantiere avviato. Per questo motivo l'intervento è stato riprogrammato nel P.Q.I. 2024-2027, approvato nell'ambito del PMS 2024-2025 in data 09/04/2024 prot. E.N.A.C. n. 0049866-P, e iniziata l'esecuzione per lotti nel 2024. Nel 2025 è stato terminato il II° lotto riguardante la sostituzione della recinzione del tratto a nord-ovest del sedime aeroportuale. L'importo investito nel corrente esercizio è pari a 133mila euro interamente finanziati dal gestore.

Ambiente e aree verdi

A seguito della collaborazione tra la Società e la Direzione Ambiente della Regione Friuli Venezia Giulia, si è concretizzata l'opportunità di accedere a fondi regionali finalizzati all'efficientamento dell'infrastruttura aeroportuale e alla promozione della mobilità sostenibile. Questa sinergia ha portato alla realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza complessiva pari a 3.143 kW strutturato in due sottosistemi che sono stati realizzati uno nelle aree del Polo Intermodale sulla copertura dell'edificio Parcheggio Multipiano e l'altro in area air side del sito aeroportuale in modalità "posa a terra", fuori dalle fasce di sicurezza aeronautiche e non interferenti con le radio-assistenze. I sottosistemi sono integrati con un sistema di batterie per l'accumulo energetico e il successivo riutilizzo in modalità on-grid nel sistema aeroportuale, protette da pensiline a copertura dello storage integrate e coordinate con la struttura logistica del parcheggio P8. Il nuovo impianto fotovoltaico in aeroporto è un elemento qualificante anche per la programmazione regionale per la sostenibilità ambientale dei sistemi di trasporto. L'obiettivo è di alimentare le infrastrutture associate alle diverse modalità di trasporto pubblico presenti in aeroporto e dei mezzi di trasporto regionale. L'esubero di energia non auto consumata sarà ceduto in rete per dare seguito alle previsioni del progetto di Regione Friuli Venezia Giulia denominato NOEMIX.

Nel 2023 si sono conclusi i lavori di realizzazione del parco fotovoltaico a terra in area air side e la posa dei pannelli fotovoltaici in copertura del Parcheggio Multipiano, mentre nel 2024 si sono conclusi i lavori di installazione del sistema di accumulo / storage dell'energia e gli allacciamenti alla rete. La data di fine lavori è il 19/03/2024 e l'effettivo allaccio, con immissione alla rete pubblica, è avvenuto il 27/03/2024. Le opere sono state collaudate da E.N.A.C. il 06/06/2024. Nel 2025 si sono sostenuti costi legati alla chiusura amministrativa delle opere.

Nel 2025 sono stati improntate inoltre una serie di azioni nell'ambito dell'intervento "10.3 Attività di mitigazione ambientale" che puntano a mitigare l'impatto che l'aeroporto ha sull'ambiente sia interno al sedime che nelle zone limitrofe. L'importo investito nel corrente esercizio è pari a 62mila euro interamente autofinanziati.



Piano delle manutenzioni straordinarie

Relativamente a questa categoria di investimenti nel 2025 sono stati eseguiti e avviati gran parte degli interventi programmati all'interno del Piano delle Manutenzioni Straordinarie 2024-2025 approvato da E.N.A.C. con nota prot. n. 0049866-P del 09/04/2024. In particolare gli interventi conclusi sono la sostituzione del primo lotto delle macchine Unità Trattamento Aria che comprendeva la U.T.A a servizio del bar-ristorante al primo piano dell'aerostazione passeggeri e quella al servizio dei gate 8-9 al piano intermedio, la ristrutturazione dei bagni ad uso pubblico dell'intera aerostazione passeggeri a meno della sostituzione delle porte che verrà eseguita a febbraio 2026, la sostituzione del carosello del nastro trasporto bagagli in partenza, il rifacimento della pavimentazione in resina nel sottoportico esterno dell'aerostazione passeggeri, la ristrutturazione di locali a futuro uso commerciale ma attualmente adibiti a control room di Polaria e l'installazione di schermature solari a protezione dei serramenti maggiormente esposti.

Tra gli interventi avviati ma non ancora conclusi del tutto ci sono la sostituzione del secondo lotto delle macchine Unità Trattamento Aria che comprendeva le U.T.A a servizio delle partenze sia air side che land side e il rinnovo del gruppo frigo del 1° lotto dell'aerostazione passeggeri e di tutti i collegamenti ad esso legati.

Inoltre sono state avviate le progettazioni a cura di un team esterno e personale interno per gli interventi di installazione della coibentazione in copertura, dell'isolamento di parte delle facciate verticali dell'aerostazione passeggeri e della sostituzione di serramenti al primo piano. Nel 2025 è stata eseguita una campagna d'indagini strutturali per verificare la vulnerabilità sismica dell'aerostazione passeggeri e per stabilire quali siano le attività più urgenti da mettere in campo per quanto attiene la prevenzione incendi.



Si sono conclusi anche altri lavori programmati, nello specifico l'intervento "7.10.3 Manutenzione straordinaria ex palazzina direzionale" che consiste nella manutenzione straordinaria della ex palazzina direzionale del Trieste Airport che ospitava fino al 2016 gli uffici direzionali della Società di gestione. L'intervento si articolava in una serie di opere edili di manutenzione straordinaria, adeguamento strutturale (sicurezza sismica), nonché interventi impiantistici e di ammodernamento dei locali al fine di riqualificare l'edificio nell'ottica di riutilizzarlo ad uso ufficio per altri enti regionali. Il progetto aveva ottenuto parere favorevole da parte di E.N.A.C. all'interno del PMS 2020-2021 per la riqualifica della parte sismica, mentre ora è stato approvato l'intero progetto esecutivo da E.N.A.C. il 20/05/2024 con nota prot. n. 0071530-P. Nel 2025 sono terminati i lavori.

Inoltre da segnalare l'intervento "7.1 Sviluppo e adeguamento impianto BHS" che consiste nell'adeguamento alla normativa vigente dell'impianto di trasporto bagagli da stiva in partenza. Il progetto ha previsto di migliorare la prima parte del BHS (Baggage Handling System) e il tratto che arriva nel locale "smistamento bagagli", attraverso un adeguamento / integrazione e revisione dello stesso. Infine, oltre alla sostituzione della macchina "standard 2" con una di nuova generazione "dual view", è stata creata una nuova linea per il controllo dei bagagli sospetti, in configurazione 6 del PNS parte B edizione 3 del 15/10/2022 Allegato 5A. Nel 2025 è stato realizzato tutto quanto inserito nel progetto esecutivo, approvato da E.N.A.C. il 16/01/2024 con nota prot. n. 0006352-P.

Inoltre, la regolamentazione EU 2017/2226 stabilisce l'entrata in vigore di un sistema di "Entry / Exit System (EES)" e detta i confini per le future procedure di controllo delle frontiere a tutti i confini dell'area Schengen includendo un emendamento allo "Schengen Border Code (SBC)" (EU2016/399 – EU2017/2225). L'aeroporto di Trieste si è dotato di una soluzione riconducibile allo scenario "Self Service Systems" che comprende una soluzione completa di Hardware e Software (sia centrale che periferico) per la gestione dei passeggeri nella fase di "pre-enrollment EES" in modalità self-service, integrata con i servizi messi a disposizione dal Ministero degli Interni per il dialogo e lo scambio dei dati con il sistema centrale EES. Questa soluzione si affiancherà alla soluzione Manual Border Control andando a sgravare / supportare / semplificare la guardia di frontiera nel processo decisionale di autorizzazione o diniego, da parte di un viaggiatore TCN, all'attraversamento della frontiera. Al fine della corretta installazione del sistema informatico, saranno necessari delle opere edili ed impiantistiche a supporto. Il progetto è stato approvato con nota E.N.A.C. prot. n. 0010077-P del 26/01/2023. Nel 2025 sono stati installati i "kiosk" sia in zona partenze che arrivi e inoltre sono stati installati, in entrambe le zone, degli e-gate per coadiuvare e velocizzare le operazioni di controllo.

L'importo investito nel corrente esercizio è pari a 2,2 milioni di euro.

Forniture

Il totale investito nel 2025 nella sezione Forniture è pari a 1,321 milioni di euro autofinanziati. Gli importi si sono divisi equamente tra i 3 capitoli di spesa "Mezzi di rampa", "Security" e "Processi IT".

Terminata la sostituzione dei mezzi di rampa con mezzi elettrici al posto di quelli a combustione termica, sono stati acquistati ulteriori mezzi elettrici per integrare quelli già esistenti. A causa del raggiungimento del fine vita di alcune macchine RX sono state sostituite le macchine installate al magazzino merci e gli archetti body-scan in partenza. I rimanenti importi investiti sono stati impiegati per il proseguimento dello sviluppo della sezione IT al fine di garantire continuità aziendale innalzando i livelli di sicurezza informatica. In particolare, sono stati adeguati i server aziendali ai più moderni standard tecnologici presenti sul mercato ed eseguiti gli adeguamenti alle misure in vigore del DGPR e di miglioramento cyber security.

Si segnala che il quadro completo delle "immobilizzazioni materiali", predisposto in conformità alle disposizioni dell'art. 2427 del C.C., è rinvenibile all'allegato "B" del presente documento.



BUSINESS AVIATION

I principali dati di traffico ed il contesto di riferimento

In un contesto caratterizzato da un generale aumento del traffico a livello globale, nel 2025, Trieste Airport ha registrato l'ennesimo record annuale di traffico – il terzo consecutivo – superando ampiamente la soglia del milione e seicento mila passeggeri transitati. A ciò hanno contribuito il buon andamento della maggior parte delle direttrici di traffico servite dallo scalo (mai così tante le destinazioni di linea collegate) e soprattutto il rafforzamento della base Ryanair, inaugurata nell'aprile 2024, nella quale il vettore irlandese ha basato – a partire dalla stagione estiva IATA 2025 – un secondo aeromobile, permettendo così un ulteriore ampliamento del network e delle frequenze operate.

Pienamente completato il recupero del traffico pre-COVID già nel 2024, il trasporto aereo europeo ha registrato, nel 2025, una crescita del 4,4 % rispetto all'anno precedente, raggiungendo la quota record di 2,6 miliardi di passeggeri, mentre gli aeroporti italiani si attestano su un aumento del 5%: con oltre 230 milioni di passeggeri gestiti, è stato così stabilito il nuovo record di traffico registrato nel nostro Paese, che si conferma mercato in forte e costante crescita, e si sono superati del 19,1% i transiti del 2019.

In questo contesto particolarmente positivo, Trieste Airport rafforza ulteriormente la sua posizione registrando ancora una volta un notevole incremento sia del traffico passeggeri (+25,1%), che dei movimenti aerei (+14,2%), dati che hanno permesso il raggiungimento della cifra record di quasi 1,652 milioni di passeggeri gestiti. Grazie a ciò, per la prima volta nella sua storia, Trieste Airport è entrato a far parte della classifica dei Top 5 Airports di ACI Europe per la categoria "Medium size" (da 1 a 5 milioni di passeggeri annui) per percentuale di crescita annuale, piazzandosi secondo solo all'aeroporto di Chişinău.

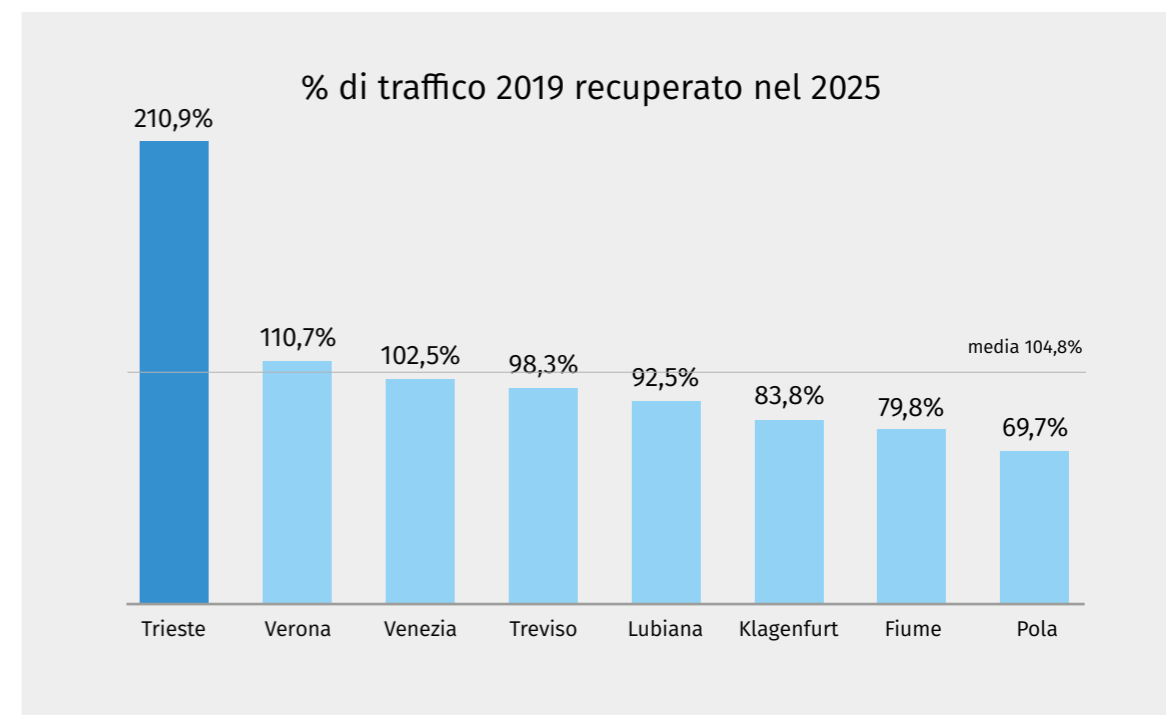
Anche nel 2025, invece, il traffico cargo – che si riconferma componente sempre più marginale – ha registrato una performance negativa rispetto all'anno precedente (-86,5%).

Trend traffico 2025/2024	Passeggeri	Delta vs. 2019	Cargo (merci+posta)	Movimenti aerei
Trasporto aereo europeo ¹	4,4%	5,60%	12,70%	-0,90%
Trasporto aereo italiano ²	5,00%	19,10%	1,70%	3,10%
Ronchi dei Legionari	25,10%	210,90%	-86,50%	14,20%

fonti: 1) Airports Council International (ACI) – Europe e 2) Assaeroporti

Scendendo nel dettaglio dell'area alto-adriatica, si evince che gli scali locali hanno registrato, nel loro insieme, quasi 23,2 milioni di passeggeri, con un aumento del 6% rispetto al 2024 e superando – per la prima volta – il livello del traffico pre-COVID, con una crescita del 4,8% rispetto al 2019. In questo contesto, la quota di mercato gestita dall'aeroporto di Trieste sale al 7,1%, segnando un +1% in termini di market share rispetto al 2024 e +3,5% rispetto al 2019.

Estendendo l'analisi agli scali limitrofi, tutti gli aeroporti dell'area hanno registrato un trend positivo rispetto all'anno precedente, nell'ordine, Klagenfurt +27,1%, Trieste +25,1%, Lubiana +10,6%, Fiume +10,4%, Verona +8,7%, Treviso +5,0% e Venezia +2,2%. Trieste si colloca nuovamente come miglior aeroporto dell'area in confronto al 2019, seguito da Verona e Venezia che hanno, anch'essi, superato il dato pre-COVID, mentre gli altri rimangono al di sotto della soglia dei passeggeri registrati nel 2019.



Evoluzione dell'offerta sullo scalo nel 2025

I vettori operanti a Trieste Airport nel 2025 hanno offerto in totale poco meno di 2,1 milioni di posti (linea + charter), aumentando così la capacità del 20% rispetto al 2024 e servendo complessivamente – nell'arco dell'anno – 27 rotte di linea (nuovo record assoluto) e 9 charter, per un totale di un massimo di 36 voli diretti.

A partire dalla IATA Summer 2025, Ryanair – principale compagnia nello scalo – ha ulteriormente rafforzato la sua quota di mercato, basando un secondo aeromobile (Boeing B737-800 da 189 posti), aumentando le frequenze sulle direttrici già attive ed aprendo tre rotte nuove per Lamezia Terme (nazionale year-round), Praga e Stoccolma (internazionali summer only). Grazie al secondo aeromobile basato, il vettore ha potuto rafforzare il proprio operativo e incrementare le frequenze anche nella stagione invernale IATA W2025-26. Tale sviluppo si è realizzato nonostante la cancellazione, a partire da novembre, del collegamento con Budapest che, nei 17 mesi di operatività, non ha registrato performance in linea con le attese della compagnia. Nel complesso, nell'arco dell'anno solare 2025, Ryanair ha collegato 21 destinazioni, 8 nazionali e ben 13 internazionali, per un totale di 1,25 milioni di posti offerti.

Se nella prima parte dell'anno ITA Airways ha volato con costanza e regolarità le sue quattro frequenze giornaliere su Roma Fiumicino ed undici settimanali su Milano Linate (queste ultime in regime di Oneri di Servizio Pubblico), a partire da giugno, la compagnia è stata costretta ad applicare dei drastici tagli al proprio operativo a causa dei noti problemi che affliggono i motori Pratt & Whitney dei più recenti velivoli Airbus (A220 ed A320NEO), molti dei quali sono stati messi a terra per manutenzioni straordinarie. Ne è conseguita la cancellazione di numerosi voli su Roma FCO e Milano LIN nella seconda parte dell'anno, con una contrazione complessiva delle frequenze pari al -16% (con Roma di fatto operata con tre voli giornalieri anziché quattro), della capacità offerta (-20%) e, conseguentemente, del traffico passeggeri (-13%).

Lufthansa ha riconfermato l'operativo dell'anno precedente, operando con la sussidiaria Air Dolomiti fino a 13 frequenze settimanali di media nella stagione estiva, per poi ripassare ad 11 in quella invernale.

Il collegamento con Tirana è stato riconfermato ed operato regolarmente da Wizz Air su base year-round. Diversamente, la rotta per Bucarest OTP, inaugurata nella stagione IATA Winter 2024-25, è stata sospesa all'inizio di giugno. La decisione è stata assunta dal vettore nonostante una dinamica di traffico in progressiva crescita nei primi mesi della stagione estiva, in quanto il collegamento è stato ritenuto complessivamente poco performante.

Va tuttavia evidenziato come, nella fase di avvio, la rotta abbia risentito di alcune criticità strutturali, in particolare orari di operazione poco attrattivi durante la stagione invernale (con arrivo a Bucarest oltre la mezzanotte) e l'impiego di aeromobili Airbus A321 da 236 posti, verosimilmente sovradimensionati rispetto alla domanda invernale di una rotta appena lanciata. Ad aprile, Transavia Holland, vettore low-cost del gruppo Air France – KLM, è sbarcata per la prima volta a Trieste, collegandola a Rotterdam per tre volte alla settimana con un volo di linea estivo, operato da aprile a ottobre, particolarmente apprezzato per il traffico incoming dai Paesi Bassi. Anche nel 2025 sono state riconfermate le tradizionali operazioni charter settimanali estive a servizio del traffico crocieristico del porto di Trieste. Complessivamente, l'operativo ha interessato 9 rotte, collegando lo scalo con la Spagna (Madrid), il Regno Unito (Londra Gatwick) e la Germania (Berlino, Francoforte, Düsseldorf, Amburgo, Hannover, Colonia e Monaco di Baviera, quest'ultima aggiuntiva rispetto al 2024), con voli operati per conto delle compagnie di navigazione MSC, Cunard Line e TUI/Mein Schiff.



Traffico Assistito

Numero Aeromobili	2025	2024	2023	Δ '25 - '24	% '25-'24
Linea nazionale	6.859	6.221	4.760	638	10,3%
Linea internazionale	5.033	3.752	2.517	1.281	34,1%
Charter nazionale	79	86	89	-7	-8,1%
Charter internazionale	420	394	326	26	6,6%
Dirottamenti	22	29	11	-7	-24,1%
Altri voli	229	300	216	-71	-23,7%
Aviazione Generale	1.881	1.940	1.734	-59	-3,0%
Totale	14.523	12.722	9.653	1.801	14,2%

Tonnellaggio A/M	2025	2024	2023	Δ '25 - '24	% '25-'24
Linea nazionale	230.528	207.353	158.596	23.175	11,2%
Linea internazionale	173.696	126.282	78.396	47.414	37,5%
Charter nazionale	2.130	2.299	2.039	-169	-7,4%
Charter internazionale	16.005	16.436	13.544	-431	-2,6%
Dirottamenti	753	1.017	318	-264	-26,0%
Altri voli	7.550	9.348	6.110	-1.798	-19,2%
Aviazione Generale	10.038	10.500	8.432	-462	-4,4%
Totale	440.700	373.235	267.435	67.465	18,1%

Passeggeri	2025	2024	2023	Δ '25 - '24	% '25-'24
Linea nazionale	873.813	741.317	578.311	132.496	17,9%
Linea internazionale	707.804	510.994	302.211	196.810	38,5%
Charter nazionale	4.244	4.749	4.357	-505	-10,6%
Charter internazionale	59.978	56.123	43.643	3.855	6,9%
Dirottamenti	2.126	2.912	771	-786	-27,0%
Altri voli	6	6	7	0	0,0%
Transiti diretti	739	894	665	-155	-17,3%
Aviazione Generale	2.993	2.818	2.802	175	6,2%
Totale	1.651.703	1.319.813	932.767	331.890	25,1%

Merci e Posta	2025	2024	2023	Δ '25 - '24	% '25-'24
Merce su aeromobili	9.140	113.484	178.039	-104.344	-91,9%
Merce su camion (RFS)	8.631	19.788	23.042	-11.157	-56,4%
Totale Merce	17.771	133.272	201.081	-115.501	-86,7%
Totale Posta	301	814	2	-513	-63,0%

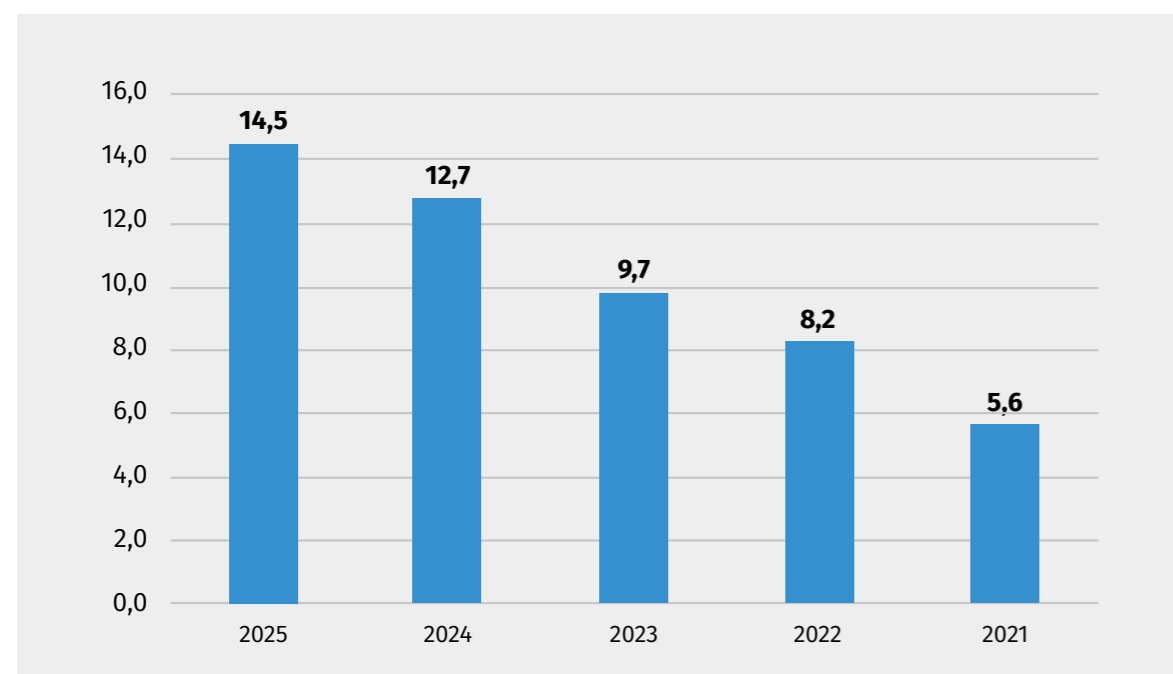
Dettaglio sui movimenti aerei

Nel 2025, i movimenti aerei registrati a Ronchi dei Legionari sono stati 14.523, un dato superiore del 14,2% rispetto all'anno precedente.

I movimenti della sola aviazione commerciale (12.642) sono aumentati del 17,3%, riconfermando il fleet mix del 2024, ove domina la tipologia narrow-body (nell'ordine, le famiglie B737, A220 ed A320), con l'89% dei movimenti (+2,2% di share rispetto al 2024), mentre la quota dei voli operati da regional jet (principalmente Embraer E190/195) è ulteriormente diminuita, scendendo al 10,5% del totale. I movimenti di modelli Boeing sono saliti al 55,9%, mentre quelli operati da modelli Airbus sono scesi al 33,3%: il tipo di aeromobile più frequentemente utilizzato sull'aeroporto è stato, come negli anni precedenti, il Boeing B737-800, che ha operato esattamente la metà dei movimenti commerciali dello scalo, mentre l'Airbus A220 (nelle sue versioni -100 e -300) utilizzato da ITA Airways, con il 21,8% dei movimenti, si è riconfermato come secondo modello più utilizzato sull'aeroporto, terzo il regional Embraer E190 con il 9,8% dei voli. Residuali, esattamente come nel 2024, le quote dei movimenti di aeromobili commerciali a turboelica, con una percentuale di voli operati dello 0,3%, e wide-body, con lo 0,2%.

Benché l'aviazione generale, con 1.881 movimenti complessivi, abbia registrato una flessione del 3% rispetto all'anno precedente (59 voli in meno), tale dinamica è interamente riconducibile alla riduzione dei Voli di Stato, comunque componente non-revenue. Al netto di questi ultimi, l'operatività di aviazione generale evidenzia invece un incremento del 3% su base annua. Il modello di aereo più utilizzato per questa tipologia di traffico è stato, come negli ultimi anni, il business jet Cessna C525, che ha effettuato il 14,9% dei movimenti (con uno share sostanzialmente costante), seguito dal monomotore turboelica Pilatus PC12, con il 6,8% dei movimenti e dall'elicottero Agusta-Westland AW139 (5,5% dei movimenti, in maggioranza di Polizia, Guardia Costiera e Vigili del Fuoco).

Movimenti Totali A/R (.000)	2025	2024	2023	2022	2021	Δ	%
Movimenti Aerei	14,5	12,7	9,7	8,2	5,6	1,8	14,2%



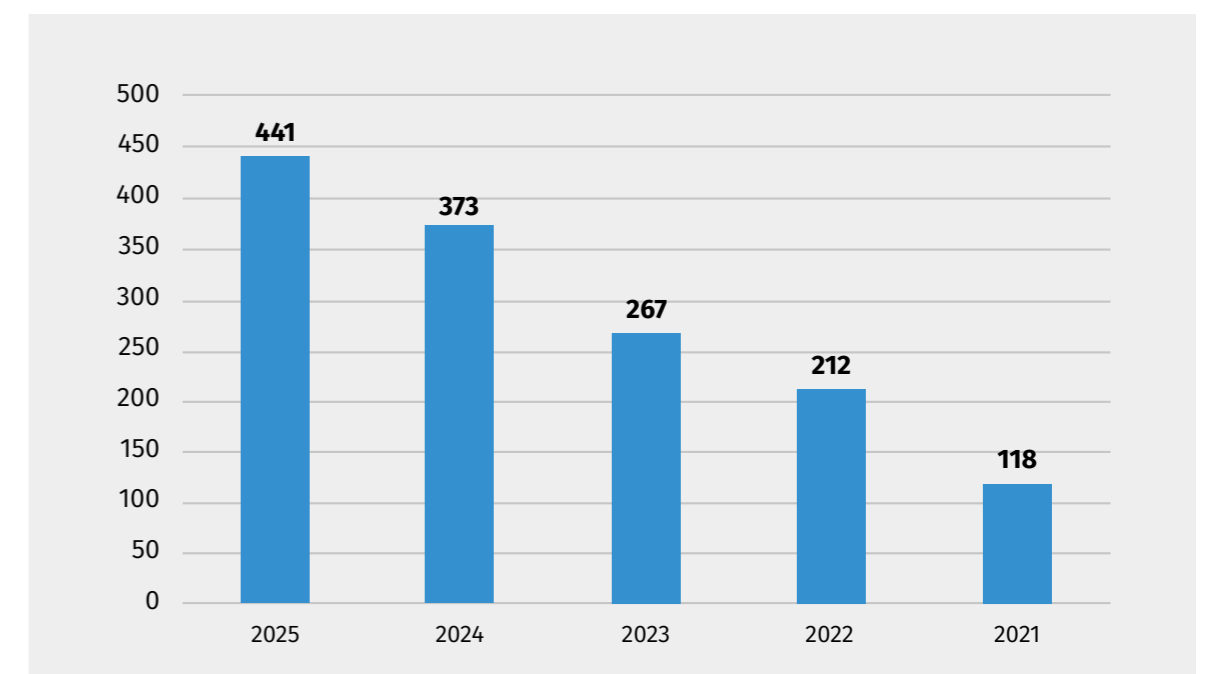
Dettaglio sul tonnellaggio degli aeromobili

Nel 2025, il tonnellaggio totale assistito, calcolato sulla base del peso massimo al decollo degli aeromobili (MTOW), ha raggiunto le 440.700 tonnellate, registrando un incremento del 18,1% rispetto all'anno precedente. La crescita è stata trainata dall'aviazione commerciale, che rappresenta oltre il 97% del tonnellaggio complessivo e che ha evidenziato un aumento del 21,2%. Di contro, il tonnellaggio dell'aviazione generale – con una quota di poco inferiore al 2,3% del totale – ha segnato una flessione del 4,4%; tuttavia, analogamente a quanto osservato per i movimenti, al netto dei Voli di Stato la componente risulta in lieve crescita (+1%).

Prosegue inoltre nel 2025 il trend, ormai consolidato negli ultimi anni, di progressivo aumento delle dimensioni medie degli aeromobili impiegati. Tale dinamica non riguarda esclusivamente la sostituzione dei più piccoli regional jet con aeromobili narrow-body, tipicamente utilizzati dai vettori low-cost, ma anche l'impiego di versioni a maggiore capacità all'interno della stessa categoria narrow-body. In questo contesto, il tonnellaggio medio per movimento dell'aviazione commerciale si è attestato a 68,1 tonnellate, in crescita del 5,7% rispetto all'anno precedente (67,3 tonnellate).

Sostanzialmente invariato, invece, il MTOW medio per quanto riguarda l'aviazione generale, che si attesta su una media di 5,3 tonnellate (era di 5,4 nel 2024) a movimento.

Tonnellate (.000)	2025	2024	2023	2022	2021	Δ	%
Tonnellaggio Aeromobili	441	373	267	212	118	68	18,2%



Dettaglio sul traffico passeggeri

Con 1.651.703 passeggeri gestiti nel 2025, Trieste Airport ha raggiunto un nuovo record assoluto di traffico.

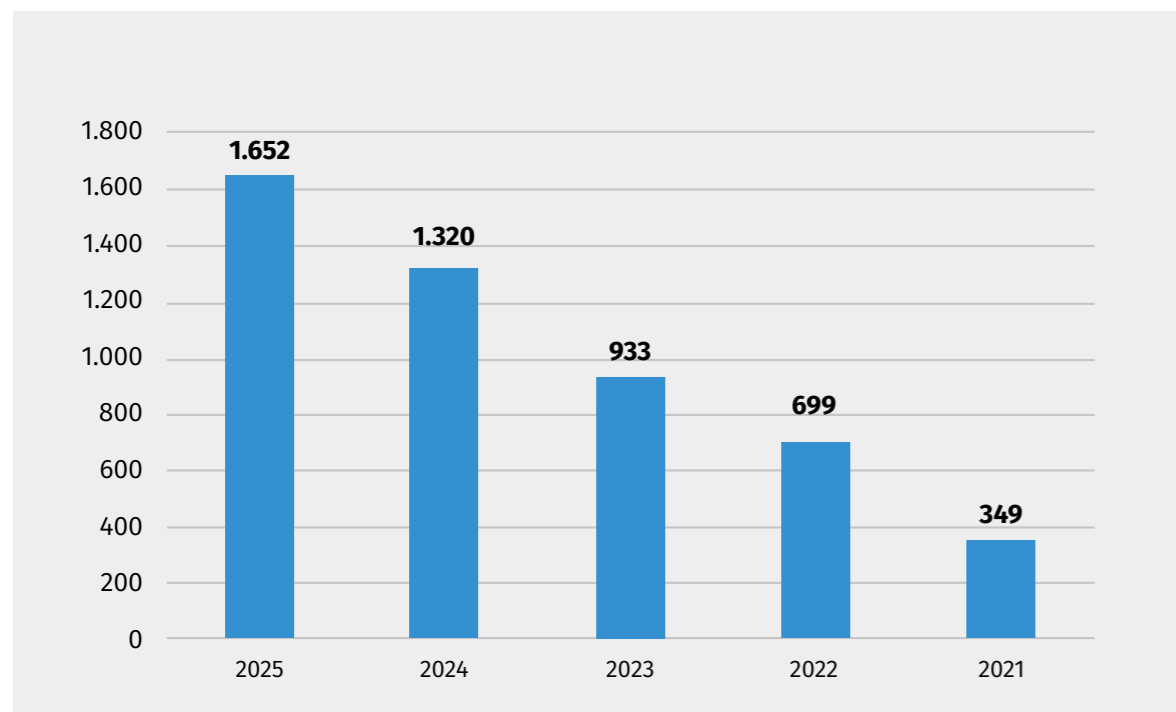
La componente sempre più preponderante è la linea, direttrice sulla quale si è concentrata la crescita del traffico anche nel corso del 2025 e che, oggi, rappresenta il 95,8% del traffico totale: sono stati 1,58 milioni (+26,3%) i passeggeri di linea, suddivisi in 874mila di linea nazionale (+17,9%) e 708mila (+38,5%) di linea internazionale, segmento che negli ultimi anni ha visto una crescita particolarmente sostenuta. Va in questo contesto rilevato che, lo scorso agosto, i passeggeri internazionali gestiti in un mese (~88mila) hanno superato, per la prima volta nella storia dell'aeroporto, quelli nazionali (81mila).

Nel 2025 è cresciuta anche la componente charter, segnando un +5,5% e registrando oltre 64mila passeggeri. La parte internazionale è aumentata del 6,9%, mentre quella nazionale è calata del 2,6%. I charter crocieristici in particolare hanno registrato un ottimo +10,8%, giungendo ai 54.400 passeggeri trasportati.

Aumentato del 6,2% invece, il traffico dei passeggeri di aviazione generale (che include aerotaxi, voli privati e di Stato), che nel 2025 ha registrato 2.993 passeggeri.

Il load factor totale dell'aviazione commerciale è cresciuto di 3,1 punti percentuali rispetto al 2024, passando dal 75,5% del 2024 al 78,6% del 2025.

Pax. Totali A/R (.000)	2025	2024	2023	2022	2021	Δ	%
Passeggeri	1.652	1.320	933	699	349	332	25,2%

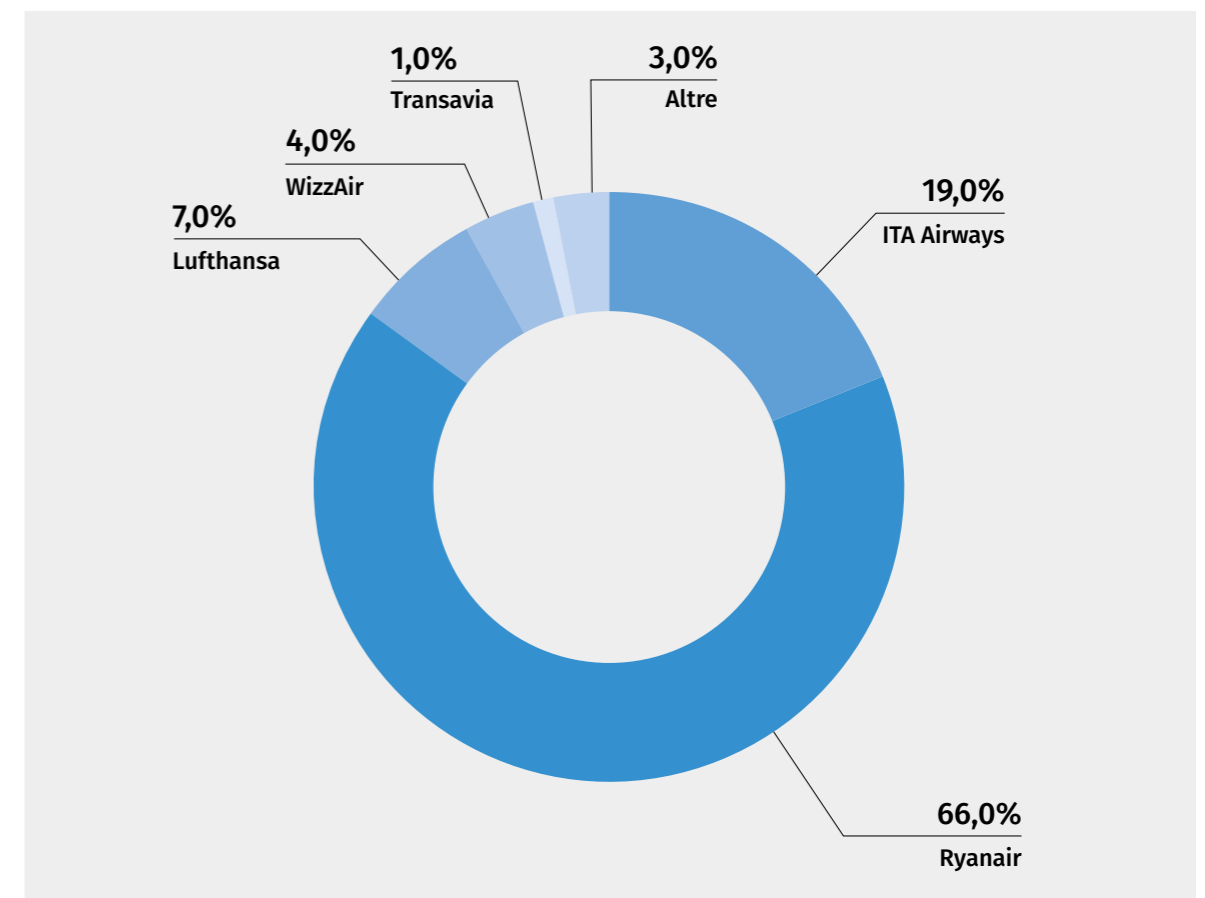


Nel 2025, sono state 43 le compagnie aeree che hanno operato sullo scalo (in linea con l'anno precedente), di cui 5 impegnate in voli di linea: Ryanair, ITA Airways, Lufthansa (per mezzo di Air Dolomiti), Wizzair e la nuova arrivata Transavia. Mentre la percentuale di passeggeri low-cost, aumentata anche nel 2025, ha raggiunto il 70,9% sui passeggeri commerciali terminanti totali, l'unico vettore di linea a perdere passeggeri rispetto all'anno precedente è stato ITA Airways (-8,9%) a causa dei già citati problemi tecnici che hanno costretto il vettore a cancellare sistematicamente parte delle operazioni schedulate, non solo su Trieste, ma anche su tutte le altre destinazioni del suo network, a partire dalla seconda metà dell'anno. Di contro, gli altri vettori principali hanno tutti registrato una crescita rispetto all'anno precedente. Wizzair ha aumentato i suoi passeggeri del 59,7%, Ryanair del 40,5% e Lufthansa del 12,9%.

Nel 2025 Ryanair ha ulteriormente rafforzato la propria posizione di primo vettore per quota di traffico, raggiungendo il 66% dei passeggeri totali, in crescita rispetto al 59% dell'anno precedente. Wizz Air ha registrato un lieve incremento della propria quota di mercato, attestandosi al 3,8% (+0,8 punti percentuali). Di contro, ITA Airways ha evidenziato una marcata contrazione, scendendo al 19,3% (-7,3 punti percentuali), mentre Lufthansa ha registrato una lieve flessione, con una quota pari al 6,3% (-0,7 punti percentuali).

Per quanto riguarda il traffico charter, in quarta posizione si conferma TUI Deutschland, principale operatore dei voli legati al traffico crocieristico, con poco più dell'1% dei passeggeri totali, seguita da Transavia con una quota analoga. Il restante traffico charter, pari complessivamente al 2,3% del totale, si è distribuito tra altri operatori, tra cui i principali sono stati – in ordine di volumi – Condor Flug, Eurowings, SundAir, Iberia e AlbaStar.

Share di passeggeri per compagnia aerea



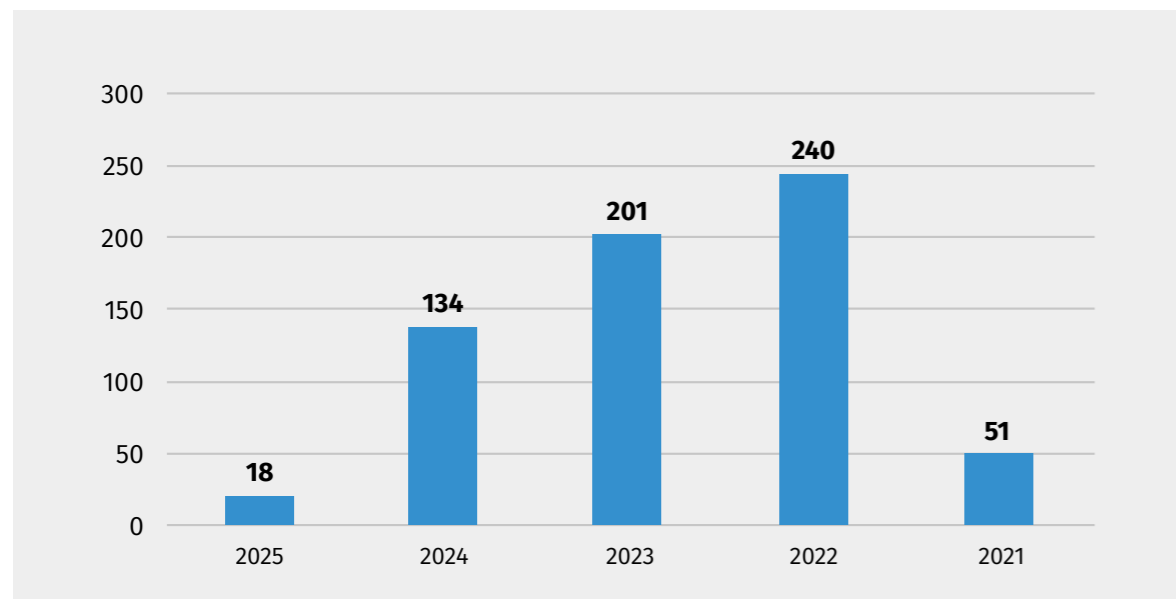
Dettaglio sul traffico di merce e posta

In generale, nella maggior parte degli aeroporti regionali il comparto cargo riveste un ruolo marginale, sia per la naturale vocazione di tali scali alla connettività passeggeri, sia per il mix di traffico tipicamente prevalente, caratterizzato da voli low-cost – che di norma non trasportano merci – e da operazioni effettuate con aeromobili regionali, strutturalmente limitati in termini di capacità cargo. Queste caratteristiche si riflettono pienamente anche sull'aeroporto di Ronchi dei Legionari, dove l'andamento del traffico merci risulta storicamente coerente con tale configurazione.

Il comparto cargo locale risente inoltre di dinamiche difficilmente strutturabili, più legate alla presenza episodica di singole spedizioni di volumi rilevanti che a un'evoluzione organica e continuativa del mercato. In tale contesto, nel corso del 2025 non è stato operato alcun volo charter all-cargo. A ciò si sono aggiunti ulteriori fattori che hanno contribuito a ridurre ulteriormente i volumi movimentati, entrambi riconducibili a ITA Airways: da un lato, l'interruzione – già dalla parte finale del 2024 – del flusso di merce diretto verso la Sardegna via Roma Fiumicino, precedentemente garantito nell'ambito della Continuità Territoriale; dall'altro, la cessazione, a partire dal mese di ottobre, di tutte le attività cargo del vettore, successivamente trasferite a Lufthansa Cargo.

La combinazione di tali elementi ha determinato un risultato particolarmente contenuto. Tutte le componenti del traffico cargo hanno infatti registrato un marcato calo, con l'avio in diminuzione del 91,9%, l'RFS del 56,4% e la posta del 63%. Nel complesso, nel 2025 sono state gestite appena 18 tonnellate di merce, in riduzione dell'86,5% rispetto al 2024, rappresentando il minimo storico e una quota inferiore allo 0,1% delle WLU complessive dell'anno.

Tonnellate (.000)	2025	2024	2023	2022	2021	Δ	%
Merci e Posta	18	134	201	240	51	-116	-86,6%



Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio

Le prospettive di settore per il 2026, al netto dell'ormai costante incertezza geopolitica, sono orientate ad un cauto ottimismo, con un traffico in crescita moderata. Rimangono delle criticità, non secondarie, legate principalmente alla carenza di aeromobili ed equipaggi che vanno ad influire, a volte in modo preponderante, sulle decisioni dei vettori circa l'apertura di nuove rotte, in particolare sugli aeroporti minori che, anche in questo caso, pagano ancora una volta, e più degli scali maggiori, limiti e problemi che caratterizzano l'industria.

Per lo scalo di Trieste è previsto un moderato incremento delle frequenze da parte di Ryanair sulle rotte già operate. A fronte della cancellazione del collegamento con Budapest, confermata anche per la stagione estiva, il vettore ha programmato l'apertura della nuova rotta per Tirana, in concorrenza diretta con Wizz Air, operatore ormai consolidato su questa direttrice. Permangono, invece, elementi di incertezza legati alla disponibilità della flotta di ITA Airways. Le note criticità tecniche che interessano il vettore sono destinate a caratterizzare verosimilmente una parte significativa del nuovo anno, con potenziali ripercussioni sull'intero network e, di conseguenza, anche sull'operativo di Trieste. In tale contesto, non può essere esclusa l'ipotesi che, per un periodo limitato, il collegamento con Roma Fiumicino venga operato con tre sole frequenze giornaliere anziché quattro.

Sempre in relazione alla ridotta disponibilità di aeromobili, si inserisce anche la disdetta della Continuità Territoriale notificata da ITA Airways a fine 2025. Il vettore ha infatti comunicato l'impossibilità di garantire, a partire da aprile 2026, l'operatività dei voli in regime di Oneri di Servizio Pubblico sulla rotta Trieste-Milano Linate, nonché il completamento dei servizi che, per normativa, dovrebbero essere assicurati almeno fino alla fine di agosto. La Regione Friuli Venezia Giulia è attualmente impegnata in un confronto con il vettore al fine di assicurare la continuità del servizio nel breve periodo e di individuare, in prospettiva, soluzioni strutturali alternative – anche mediante il coinvolgimento di altri operatori e/o modelli operativi – oltre tale scadenza. Sono riconfermati gli operativi di Lufthansa su Francoforte, con la stabilizzazione dell'operativo a 14 frequenze settimanali (+1 rispetto al 2024), il Summer-only di Transavia su Rotterdam (ma con due soli voli settimanali nel periodo di spalla) e Wizzair su Tirana, anche se con frequenze ridotte rispetto al 2024, strategia di ripiego scelta dal vettore a causa della nuova concorrenza messa in campo da Ryanair sulla stessa rotta.

Sono praticamente quasi finalizzati, salvo variazioni e/o aggiunte dell'ultim'ora, gli operativi per le catene charter legate alle attività crocieristiche. Sono confermati gli operativi di MSC, per cui Iberia volerà ogni nove giorni da Madrid per tutta l'estate, Cunard Line, per cui TUI UK dovrebbe volare per cinque volte da Londra Gatwick, e quelli di TUI/Mein Schiff. Quest'ultima ha sostanzialmente riconfermato l'operativo dell'estate 2025: le sue navi effettueranno così un homeport turnaround al Porto di Trieste ogni settimana da giugno ad ottobre. Per questo motivo, sono quindi già assicurati i voli charter settimanali di TUI Deutschland da Düsseldorf, Francoforte e Hannover, SundAir da Berlino e Monaco di Baviera, Eurowings da Colonia e Marabu Airlines da Amburgo.

Per il settore cargo, il 2026 si apre con importanti novità che fanno ben sperare in una ripresa del settore dopo le difficoltà ed i risultati negativi del 2025. È stato infatti siglato un accordo con Lufthansa Cargo – che ora gestisce pure il business merci per conto di ITA Airways – per cui non solo viene rimessa in vendita la capacità belly di tre delle frequenze giornaliere ITA su Trieste ma, dopo la sospensione risalente ai tempi del COVID, viene anche ripristinato il servizio bisettimanale di linea RFS (aviocamionato) da/per l'hub di Francoforte, che garantirà una rinnovata accessibilità globale a tutti i mercati cargo del mondo.

BUSINESS EXTRA AVIATION

La BU Non Aviation è costituita da 5 aree:

- **Parcheggi:** sette zone che offrono molteplici soluzioni per la sosta breve o medio-lunga disponibili sia presso le aree adiacenti al terminal aeroportuale che presso le aree del polo intermodale di Trieste Airport anche a servizio della fermata ferroviaria e dell'autostazione. Il servizio proposto varia in base alle esigenze dei passeggeri:
 - 4 zone lato terminal (P1 sosta medio lunga prenotabile online, P2 sosta medio lunga, P3 media sosta, P4 kiss&fly fronte terminal);
 - 3 zone lato polo intermodale (P7 multipiano coperto, P8 sosta medio lunga, P9 kiss&fly per la fermata ferroviaria);
- **Subconcessioni:** che comprendono le attività di Food & Beverage (due aree bar landside, un'area bar e market airside, un ristorante landside), Vending (distributori automatici), attività Retail (duty free shop airside) e Rent a Car (autonoleggi i cui uffici sono ubicati all'interno del terminal, presso l'area arrivi);
- **Advertising:** è direttamente gestita dalla BU Non Aviation e valorizza la disponibilità di impianti pubblicitari digitali, retroilluminati e tradizionali nelle posizioni di maggior esposizione all'audience sia all'interno del terminal (in particolare presso le aree imbarchi e riconsegna bagagli airside e aree arrivi e partenze landside) che presso il collegamento pedonale sopraelevato aeroporto-autostazione-fermata ferroviaria;



- **Servizi:** rivolti direttamente ai passeggeri, costituiti dalla biglietteria aerea, sala VIP e fast track;
- **Gestione Infrastrutture:** che incorpora i ricavi derivanti dalla gestione del Polo Intermodale, del deposito carburanti e di tutte le attività minori di real estate quali affitto spazi uffici, antenne e spazi minori all'interno del terminal.

Tra le iniziative delle attività Non Aviation del 2025 di particolare rilevanza va menzionata l'attività di brand awareness dell'evento "GO!2025 – Nova Gorica e Gorizia Capitale europea della cultura 2025" gestita in stretta collaborazione con gli uffici di Promoturismo Friuli Venezia Giulia e di Regione stessa che prevedeva iniziative volte ad incrementare la visibilità dell'evento oltre che semplificare l'esperienza di viaggio di coloro che sono arrivati e arriveranno in regione utilizzando Trieste Airport e/o il centro di interscambio modale regionale. L'attività si è concretizzata in diverse iniziative quali:

- collocazione di infrastrutture digitali in aree strategiche;
- realizzazione di spazi pubblicitari nella passerella sopraelevata tra terminal e fermata ferroviaria;
- permanenza del logo GO!2025 nel sito web di Trieste Airport;
- promozione GO!2025 sui mercati internazionali connessi a Trieste Airport;
- upgrade dell'infrastruttura dell'Autostazione del Polo Intermodale per migliorare l'esperienza di viaggio verso le location di GO!2025;
- favorire l'intermodalità dei parcheggi.

Il totale dei ricavi 2025 della BU Non Aviation, è pari a euro 7.313.559 con un incremento del 22,46% rispetto al 2024 in linea con l'incremento del traffico passeggeri del 25%. Di seguito si fornisce un dettaglio delle aree che costituiscono la BU Non Aviation:

Business extra aviation	2025	2024	Δ	%
Parcheggi	3.488.368	2.840.378	647.990	22,81%
Subconcessioni	1.949.481	1.497.412	452.069	30,19%
Advertising	946.202	887.141	59.061	6,66%
Servizi ai passeggeri	312.831	295.749	17.082	5,78%
Gestione infrastruttura	616.677	451.487	165.190	36,59%
Totale	7.313.559	5.972.167	1.341.393	22,46%

Parcheggi

L'incremento dei ricavi rispetto al 2024, +22,81%, è riconducibile principalmente alla crescita del traffico passeggeri registrata nel periodo. Tale dinamica si è sviluppata nonostante l'avvio del cantiere di restyling delle aree parcheggio e della pista ciclabile fronte terminal. Le lavorazioni di cantiere infatti, hanno reso indisponibili le aree P2 e P3 alla vendita online ed hanno interessato l'area sosta breve P4 fronte terminal sino a fine anno con conseguente perdita di ricavi stimata del -22%. A partire da aprile 2025, in concomitanza con l'avvio della Summer 2025, la riapertura al pubblico dell'area parcheggio P1 ha determinato un ampliamento dell'offerta commerciale, con circa 350 stalli aggiuntivi disponibili alla vendita.

Il posizionamento del P1 come area low cost dedicata alle soste lunghe, unito alla semplicità di prenotazione tramite il sito e-commerce e al buon equilibrio tra comodità di parcheggio e distanza pedonale dal terminal, ha generato un significativo incremento delle prenotazioni online, con una crescita degli incassi pari al +113% rispetto al 2019 (ultimo anno di funzionamento del P1). Parallelamente, l'aggiornamento dei sistemi automatizzati di ingresso e uscita, insieme alle promozioni attivate sulle aree park, ha ulteriormente incentivato la sosta, contribuendo ad aumentare il tasso di utilizzo complessivo di tutte le aree dell'infrastruttura. L'incremento dei veicoli in sosta ha interessato non solo la componente passeggeri aeroportuali, ma anche il target dei pendolari che si spostano sul territorio regionale, grazie alla possibilità di integrazione modale auto-treno e auto-bus, favorita dalla tariffa giornaliera convenzionata applicata presso l'area P8.

Subconcessioni (Food & Beverage, Retail e Rent a Car)

Le Subconcessioni, hanno registrato un incremento totale pari al + 30,19%.

- L'aumento del Food & Beverage (+27,79%) conferma il miglioramento del servizio proposto grazie all'ampliamento del punto caffetteria e food "Panella" al piano terra land side e all'apertura del nuovo punto food "Alice pizza" presso il bar Moka air side, unito al costante aumento del traffico passeggeri nel 2025;
- Le aree dedicate al Retail hanno segnato un incremento del + 52,94% riconducibile largamente ad un aumento dei passeggeri in partenza a bordo dei voli di linea e dei voli charter/crociéristici operati nel periodo Summer 2025;
- L'andamento dei ricavi Rent a Car (+29,73% fra stalli e royalties) riflette l'andamento del traffico passeggeri per l'anno 2025, anche grazie all'insediamento di un nuovo operatore aggiuntivo rispetto al 2024 (Noleggiare srl), nel periodo Winter 25, che ha portato a 8 il numero di Rent a car operanti presso il terminal.

Advertising

L'attività di advertising ha riportato un incremento dell'6,7% confermando un andamento positivo per la richiesta di visibilità presso gli spazi del terminal e del Polo Intermodale. Un servizio richiesto alla Società di gestione da parte di brand del territorio e brand internazionali che desiderano sponsorizzare i propri prodotti o creare brand awareness presso l'unica infrastruttura aeroportuale del Friuli Venezia Giulia.

Servizi di Trieste Airport ai Passeggeri (Biglietteria, Sala VIP e Fast track)

L'aumento dei ricavi (+5,78%) è principalmente dovuto agli incrementi degli accessi presso la sala VIP riservata ai passeggeri frequent flyer ed ai passeggeri aderenti ai programmi internazionali di accesso alla Lounge. Tale crescita, tuttavia, non risulta pienamente allineata all'andamento complessivo del traffico passeggeri in quanto legato ad una forte crescita della componente low cost. Inoltre, la mancata presenza continuativa di personale dedicato al presidio della sala non ha probabilmente consentito una rilevazione puntuale e sistematica di tutti gli accessi effettivi.

Gestione Infrastruttura

La Gestione Infrastrutture ha fatto registrare un +36,60% rispetto al 2024. Il trend positivo è legato all'aumento di subconcessioni spazi uffici.

Prospettive 2026

In previsione per il 2026 si considera un aumento delle performance economiche di tutta la BU non aviation grazie ad alcuni progetti di intervento di miglioramento infrastrutturale che supporterà la crescita del fatturato, quali:

- la riqualifica dei parcheggi adiacenti al terminal e la revisione tariffaria degli stessi;
- l'aggiornamento della viabilità presso i parcheggi del polo intermodale con miglioramento del sistema di accesso e lettura targhe sia per gli autoveicoli che per i bus dell'autostazione;
- La riqualifica della sala VIP, ora presidiata, dedicata ai passeggeri premium con conseguente miglioramento dell'offerta di servizio;
- La riqualifica di aree land side ed air side volte alla disponibilità di spazi per attività commerciali di Retail classico o Temporary;
- L'aggiornamento dell'infrastruttura pubblicitaria mediante installazione di impianti digitali.



IL CONTENZIOSO

Servizio Antincendio

Relativamente al contenzioso in corso per il servizio antincendio, la Società dopo l'entrata in vigore dell'articolo 4, comma 3-bis, del DL n. 185/2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009 (la c.d. "Novella") ha sempre validamente contestato, a partire dal 2009, il venir meno del rapporto commutativo alla base dell'imposizione del tributo di scopo del Fondo Antincendio istituito con l'art. 1, comma 1328 della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007 ovvero la c.d. "Norma Istitutiva").

L'art. 1 comma 1328 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge Finanziaria 2007) disponeva l'istituzione di un apposito Fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato in misura pari a 30 milioni di euro l'anno, finalizzato al finanziamento del servizio antincendi prestato presso gli aeroporti dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Successivamente, l'art. 4 c. 3 bis del D.lg. 29 novembre 2008 n. 185, confermando l'entità e le modalità di finanziamento del Fondo, disponeva che lo stesso non fosse rivolto al finanziamento dei soli servizi antincendio aeroportuali, ma che concorresse insieme ad altre risorse al finanziamento dell'insieme delle attività del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

La Società, unitamente ad altre società aderenti ad Assaeroporti, ha ritenuto opportuno tutelare i propri interessi, sia in sede tributaria che amministrativa, ritenendo infondate le pretese tributarie di cui all'art. 1 – comma 1328 della Legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007). In sostanza si è sempre ritenuta ingiusta la doppia imposizione di oneri per l'espletamento del "servizio antincendi" in quanto lo stesso viene già sostenuto, con oneri a carico della Società, in base alle previsioni di cui all'art. 2 della Legge 2/12/1991 n. 384 nonché dell'art. 4 – comma 1 – lettera c) della Convenzione per la Gestione.

Le annualità oggetto di contrasto sono ad oggi ben diciannove (dal 2007 al 2025) e si segnala che in relazione agli anni 2007, 2008, 2009, 2010, 2012 e 2014 (6 annualità) vi sono delle apposite note di determinazione (provvedimenti E.N.A.C.) tutte regolarmente impugnate e contestate dalla Società, mentre le quote del tributo di scopo dovute per gli anni 2011, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025 (altre 13 annualità) non sono mai state determinate da E.N.A.C. e dal Ministero dell'Interno, che sostengono possano essere calcolate autonomamente dalle singole società. Dal punto di vista giuridico-processuale la Società ha conseguito negli anni:

a) l'accertamento definitivo della natura di tributo del Fondo Antincendi Aeroportuale (sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018; sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite n. 3162/2019) qualificato non di scopo ma come atipico e cioè vincolato limitatamente alla fase di impiego del gettito "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" non rilevando tale vincolo alla fattispecie del prelievo (sentenza della Corte di Cassazione n. 990/2024);

b) l'annullamento definitivo dell'annualità 2009 (euro 152.722,00) ai sensi della sentenza della CTP Roma n. 10137/2014 e dell'annualità 2014 (euro 140.100,00) ai sensi della sentenza della CTP Roma n. 2517/2019 ed è potenzialmente titolata a far valere il materiale decorso del termine di prescrizione decennale in relazione alle annualità 2011 (euro 164.639,34) e 2013 (euro 168.254,20).

Da un punto di vista economico, la Società ha:

- spontaneamente pagato le annualità del 2007 e 2008, di cui ha però richiesto la restituzione nei relativi giudizi;
- accantonato al fondo rischi di cui al presente paragrafo le somme di euro 166.733 nel 2009, di euro 152.670 nel 2010, di euro 160.476 nel 2011, di euro 180.172 nel 2012, di euro 177.655 nel 2013, di euro 147.583 nel 2014, di euro 141.322 nel 2015, e di euro 69.560 nel 2016, che sarebbero dovute in caso di soccombenza;
- applicato il nuovo regime tariffario ex delibera ART nr. 69/2016 e s.m.i. a far data dal 10/07/2016;
- confortata dal parere del proprio legale, in forza dei risultati professionali raggiunti già nel corso dell'esercizio 2019, ha svincolato le annualità accantonate per gli esercizi 2009 e 2014 in forza delle due sentenze passate in giudicato sopra citate per le quali non si ritiene sussista più alcun rischio;
- sempre supportata dal parere del proprio legale, ha altresì svincolato nell'esercizio 2022 la somma di euro 160.476 relativa all'annualità 2011 per intervenuta prescrizione (nel termine ordinario decennale ex art. 2946 c.c.) del tributo di scopo.

Sulla base dell'attuale situazione processuale si segnala:

- la sentenza nr. 990/2024 del 10 gennaio 2024 della Corte di Cassazione che da ultimo si è pronunciata in maniera sfavorevole alle società di gestione aeroportuale sovvertendo il precedente orientamento giurisprudenziale delle stesse sezioni unite, già affermato nella sentenza nr. 3162/2019, accogliendo il ricorso delle Amministrazioni e sancendo, in sintesi, la debenza delle somme del Fondo Antincendi da parte delle società aeroportuali;
- il 6 maggio 2025, si è tenuta l'importante udienza di discussione innanzi la Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale sollevata nell'ambito del ricorso SEA avente ad oggetto la controversia per l'anno 2008. In data 09 luglio 2025 è stata depositata la sentenza (nr. 100/2025) con la quale i Giudici delle Leggi hanno rigettato le quattro questioni di legittimità costituzionale sollevate nell'ambito del procedimento (191/2024). Pur non essendo la Società parte attiva in questo giudizio vi è comunque indirettamente coinvolta sulla base della rilevanza che questa sentenza può avere sull'intero contenzioso a livello di sistema.

Alla data di redazione del presente documento sono complessivamente tre i principali giudizi pendenti (in due dei quali la Società è parte in giudizio) con impatto diretto e/o indiretto sulla tematica in parola:

- 1) il primo giudizio è quello avente ad oggetto il procedimento di rinvio RGA n. 3405/2024 instaurato innanzi la CGT di secondo grado del Lazio a seguito della sentenza della Corte di Cassazione del 10 gennaio 2024 n. 990/2024, relativo alle annualità 2007, 2008, 2009 e 2010. L'ultima udienza si è tenuta in data 25 febbraio 2026 e si è conclusa con un rinvio auspicabilmente entro l'estate 2026. La Società è parte di tale giudizio.
- 2) il secondo giudizio è quello di appello RGA n. 5921/2023, pendente sempre innanzi la CGT di secondo grado del Lazio ed avente ad oggetto l'annualità 2012 e la cui ultima udienza si è tenuta in data 23 ottobre 2024. Nel corso del 2025 la CGT con l'Ordinanza Interlocutoria n. 163/2025 aveva disposto "la sospensione del giudizio sino al giorno di pubblicazione da parte della Corte costituzionale della decisione delle qq.ll.cc. iscritte al numero 191 del 2024". In seguito alla pronuncia della Corte Costituzionale con la sentenza n. 100/2025, depositata in

data 8 luglio 2025 e pubblicata in GURI n. 28 del 9 luglio 2025, la conseguenza è stata che il giudizio in questione andrà riassunto, ai sensi dell'art. 92 TU giustizia tributaria, da una delle parti entro il termine ultimo del 9 febbraio 2026 per non incorrere nella sua estinzione. La Società è parte anche di tale giudizio e tutte le tematiche di merito proposte nell'ambito del presente giudizio verranno comunque articolate e proposte anche nella memoria che sarà depositata dal legale della Società entro il 3 aprile 2026.

Nel corso dell'esercizio 2025 la Società non ha rilevato rischi aggiuntivi rispetto a quanto già accantonato negli esercizi precedenti nel generale "Principio della Prudenza", ritenendo opportuno mantenere accantonate le somme di euro 152.670 per l'annualità 2010, di euro 180.172 per l'annualità 2012, di euro 177.655 per l'annualità 2013, di euro 141.322 per l'annualità 2015, e di euro 69.560 per l'annualità 2016. Restano attualmente in essere tutte le interlocuzioni, per il tramite del legale della Società e a livello di sistema / associazione di categoria, finalizzate al raggiungimento di un accordo economico transattivo complessivo della tematica del Fondo Antincendio.

Servizio PSA

Il Ministero della Salute ha comunicato, negli ultimi mesi del 2013, di voler assicurare il servizio di Pronto Soccorso Aeroportuale (PSA) esclusivamente negli aeroporti civili e in quelli aperti al traffico civile direttamente gestiti dallo Stato e di aver deciso unilateralmente che, a decorrere dal 1° gennaio 2014, non avrebbe più provveduto a garantirlo negli aeroporti aventi la gestione totale del sedime aeroportuale stante la conferma da parte di E.N.A.C. che questa tipologia di società di gestione aeroportuali sono tenute a garantire il servizio stesso con oneri a proprio carico. In tale fattispecie ricade ovviamente anche la nostra Società. Nonostante tutti i tentativi operati anche a livello di Assaeroporti e finalizzati almeno ad un rinvio della scadenza indicata, al fine di assicurare la continuità e la regolarità del servizio si è dovuto sottoscrivere – assieme ad altri gestori - a Roma in data 30/12/2013 un protocollo d'intesa tra Ministero della Salute, E.N.A.C., Società di Gestione Aeroportuale, e Associazione della Croce Rossa Italiana – C.R.I., in base al quale il Ministero della Salute si impegna ad assicurare il servizio convenzionato con la C.R.I. sugli aeroporti titolari di gestione totale e quindi anche su Ronchi dei Legionari, fino all'affidamento del servizio stesso con gara ovvero fino all'assunzione tramite gestione diretta da parte delle società aeroportuali e comunque non oltre il 31 dicembre 2014. Il Ministero della Salute ha provveduto quindi al rimborso delle prestazioni erogate dalla CRI e a trasmettere il relativo rendiconto delle spese sostenute ad E.N.A.C. che a sua volta lo ha inviato alle società di gestione. Alla data di chiusura del Bilancio 2014, era pervenuto alla Società, nel mese di agosto 2014, il solo rendiconto relativo al primo trimestre 2014, per un importo complessivo pari a euro 105.197,72.

La Società aveva pertanto accantonato, conteggiando predetto onere con il metodo "pro-die", l'importo stimato della spesa che si sarebbe dovuta sostenere per i restanti tre trimestri, pari ad euro 325.000. La Società ha provveduto poi, nel corso del 2015, ed unitamente ad altre società aeroportuali, a notificare al Ministero della Salute, ad E.N.A.C. ed alle altre amministrazioni competenti, atto di citazione innanzi il Tribunale di Roma per l'accertamento della nullità del protocollo di intesa del 30/12/2013.

In data 28/11/2018 è definitivamente passata in giudicato la sentenza del Tribunale di Roma n. 12527/2018 che ha regolato tra le parti la fattispecie del pronto soccorso aeroportuale sino alla data del 12/09/2014, statuendo definitivamente che la Società non deve corrispondere la somma di Euro 296.088,62. Si è avviato un lungo confronto con il Ministero della Salute per cercare di definire in via transattiva anche la sorte delle somme teoricamente residue di euro 142.519,42, relative al periodo 13 settembre - 31 dicembre 2014 per cui l'art. 28 del DL n. 133/2014 ha stabilito una competenza

delle società di gestione aeroportuale. La negoziata ipotesi transattiva che prevedeva la debenza di circa il 50% di tale somma residua non si è perfezionata e l'azione giudiziaria intrapresa dalla Società può dirsi positivamente conclusa con il raggiungimento di tutti gli obiettivi sostanziali originariamente posti. In coerenza con quanto sopra esposto e in accordo con quanto suggerito dall'Avvocato difensore è stato quindi mantenuto un importo di euro 70mila ancora iscritto a fondo rischi per questo contenzioso.

Alitalia insinuazioni al passivo

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico di data 02/05/2017, il vettore "Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A." è stato ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 347/2003 convertito, con modificazioni, in L. 39/2004. In data 06 febbraio 2023 è stato dichiarato esecutivo il primo progetto di stato passivo della procedura. Il credito insinuato dalla Società, come da precedenti relazioni e informazioni fornite:

- a) è risultato ammesso in privilegio ante 1° grado per diritti di aeroporto per un importo di Euro 56.883,64, riferiti ad aeromobili contraddistinti con sigle IBIC (euro 14.45,76), IBIKO (euro 14.429,90), IBIMA (euro 4.553,50), IBIXK (euro 1.397,54), IBIKD (euro 18.528,82) e IBIKA (euro 3.438,12);
- b) è risultato ammesso in chirografo per Euro 1.928.239,92, categoria chirografari, oltre interessi dal dì del dovuto sino al 2 maggio 2017;
- c) è risultato escluso per euro 8.622,50 e euro 302.203,70 (in gran parte per contestazioni crew must go e passeggeri in transito).

Come ampiamente supportato da parere legale opportunamente e specificatamente reso le possibilità di poter recuperare in sede di riparto qualche importo, (sia per quanto attiene gli euro 56.883,64 vantati in privilegio, che i residui crediti in chirografo pari a euro 1.928.239,92), sono altamente remote se non insussistenti e la procedura, se pur formalmente pendente, deve considerarsi conclusa per totale assenza di provviste oggetto di possibile assegnazione nei confronti della Società. Il credito insinuato, ivi compreso quello riconosciuto in privilegio, va considerato quindi come non più recuperabile.

Negli anni precedenti, sempre supportati dal parere del legale di fiducia, in considerazione della perdurante incertezza, e nonostante il mantenimento delle garanzie di Legge relative a detto credito, la Società ha già proceduto a svalutare integralmente tutte le poste riconducibili a questo contenzioso nella misura del 100%.

In ragione dell'intervenuta cessazione dell'attività di trasporto aereo di Alitalia SAI in a.s., si è presentata, in data 3/10/2022, anche un'ulteriore ed apposita domanda di tutti i crediti prededucibili maturati a partire dal 3/05/2017 nel corso della procedura di amministrazione straordinaria e rimasti impagati sebbene funzionali alla prosecuzione dell'attività d'impresa di Alitalia SAI. Si è quindi richiesto l'accertamento e il soddisfacimento con precedenza immediata ed assoluta, ai sensi dell'art. 111-bis l.f. di tutti i crediti in prededuzione ancora dovuti dalla Procedura Alitalia per complessivi euro 592.269 come di seguito dettagliati:

- euro 87.246,52 a titolo di diritti aeroportuali;
- euro 67.822,85 a titolo di tariffe handling;
- euro 434.832,00 a titolo di addizionali comunali sui diritti di imbarco;
- euro 2.367,63 titolo di utilizzo sala vip, biglietteria e servizi di catering.

In data 22/10/2024 è finalmente pervenuta la comunicazione della Procedura con la proposta di stato passivo ed il riconoscimento in prededuzione di tutti i crediti richiesti, pari a Euro 592.269. Con successivo decreto del 7/11/2024, il Giudice Delegato del Tribunale ha dichiarato l'esecutività dello stato passivo, con il riconoscimento in prededuzione dell'intero credito. La Società, da un punto di vista formale, vanta un credito prededucibile la cui però effettiva riscossione è altamente improbabile ai sensi delle osservazioni formulate nel paragrafo precedente sulla situazione economico finanziaria della Procedura Alitalia.

Regolamento Deposito Carburanti

Con ricorso innanzi al Tar del Lazio (R.G. 6851/2025) Aeroporto Friuli Venezia Giulia ha impugnato, con richiesta di idonee misure cautelari ex art. 55, co. 10, c.p.a., il Regolamento adottato da E.N.A.C. in data 24/03/2025, recante “Disposizioni sulla costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti aperti al traffico civile di cui all'articolo 704 del Codice della navigazione affidati in concessione”, Ed. n. 1, rev. n.1, pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente il 2 aprile presente appello [...]” con il quale l'Ente ha previsto in sintesi che la gestione e la proprietà dei depositi carburanti in ambito aeroportuale dovessero essere ricondotte direttamente in capo al gestore aeroportuale. La controversia è stata definita con sentenza n. 23462 del 22/12/2025 con la quale il Tar, in accoglimento del ricorso, ha annullato il Regolamento per tutte le argomentazioni riportate in sentenza. Si segnala che l'E.N.A.C. ha impugnato, innanzi al Consiglio di Stato, alcune sentenze rese a definizione dei ricorsi promossi da distinte società di gestione aeroportuale con cui si era parimenti annullato il Regolamento in questione.

Contenziosi su appalti

Impresa Bacchi S.r.l.

Alla data del 31/12/2025 risultano in corso due procedimenti riconducibili ad un'unica controparte.

La prima (R.G. n. 3428/2020 – Tribunale di Trieste) promossa dall'Impresa Bacchi S.r.l. al fine di ottenere il pagamento di nr. 11 riserve iscritte nell'ambito del contratto di appalto relativo all'“Intervento 14 – Riqualfica funzionale e strutturale delle infrastrutture di volo” e pari, come da conclusioni dell'atto di citazione e salve eventuali modifiche in sede di prima memoria ex art. 183, comma 6, c.p.c., a complessivi euro 6.361.894,35. Trattasi del giudizio di impugnazione della sentenza del Tribunale di Trieste n. 1000/2024, pubblicata in data 3 dicembre 2024 a definizione del giudizio ivi iscritto sub R.G. n. 3428/2020. Per il tramite di tale pronuncia, sostanzialmente aderente alle risultanze della consulenza tecnica d'ufficio resa in corso di causa, Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. veniva condannata a corrispondere, in favore di Impresa Bacchi S.r.l. ed a seguito della compensazione con i crediti riconosciuti in favore della Stazione Appaltante, la somma di euro 1.003.129,48, oltre agli interessi moratori (al tasso maggiorato di cui al D. Lgs. n. 231/2002) dal 27 maggio 2020 al giorno del saldo. In ragione della soccombenza parziale, poi, il Giudice condannava la Società al pagamento di due terzi delle spese di lite, liquidate in euro 26.442,00 (di cui euro 25.300,00 per compensi ed euro 1.142,00 per spese esenti IVA) oltre al 15% di spese generali sui compensi anzidetti, C.P.A. al 4% e I.V.A. come per legge. Da ultimo, il Tribunale ha posto a definitivo carico della Società i due terzi delle spese di CTU. La Società in data 08/01/2025 ha effettuato il bonifico a saldo complessivo di quanto disposto dalla sentenza in parola salvo ripetizione all'esito di un eventuale giudizio di impugnazione. Impresa Bacchi S.r.l. ha proposto appello con notifica di data 27/05/2025 e la Società si è costituita in giudizio, depositando apposita memoria. All'udienza del 22/10/2025 il Giudice relatore, preso atto dell'impossibilità di trovare una conciliazione tra le

parti (attività, quella del tentativo di conciliare, imposta ex legem in prima udienza), ha dunque rinviato il procedimento all'udienza del 10 aprile 2026, che si terrà non in presenza ma mediante il deposito di note scritte.

La seconda (R.G. n. 3110/2022) promossa sempre dall'ATI Bacchi ha ad oggetto le riserve (2), non veicolate nel precedente giudizio R.G. 3428/2020, iscritte in calce al Certificato di Collaudo a lavori finiti essendo state effettuate delle detrazioni di importi rispetto a quanto dovuto all'Impresa da parte del Collaudatore. Il giudizio è pendente avanti al Tribunale di Trieste (in quanto il Certificato di Collaudo è stato emesso dopo l'attivazione del primo giudizio) per complessivi euro 510.865,21. A seguito dell'espletamento di apposita consulenza tecnica d'ufficio, ove è stata riconosciuta la legittimità di un minore importo per detrazioni – limitatamente ad alcuni profili evidenziati da Impresa Bacchi S.r.l. – di euro 58.039,81 contro gli euro 82.755,45 comminati da Aeroporto, in data 25/06/2025 si è tenuta l'udienza con deposito di note scritte delle parti. Il 17/10/2025 sono state depositate le comparse conclusionali e in data 06/11/2025 è avvenuto il deposito delle repliche alle comparse conclusionali avversarie. A seguito dello scambio dei predetti scritti difensivi, si è in attesa della sentenza a definizione del giudizio.

Le richieste dell'appaltatore sono ritenute dal management infondate e si ritiene estremamente basso l'eventuale rischio di soccombenza, tuttavia l'importo delle riserve iscritte e portate in giudizio in entrambe le cause è stato interamente esposto tra le altre informazioni alla voce “Altri Rischi”.

Brussi Costruzioni S.r.l.

Trattasi di procedimento civile avente ad oggetto l'impugnazione della sentenza n. 158/2025 del Tribunale Amministrativo Regionale del Friuli Venezia Giulia resa a definizione del giudizio ivi iscritto sub R.G. n. 144/2024 avente ad oggetto il “mancato riconoscimento dell'adeguamento prezzi” relativo all'intervento di manutenzione straordinaria del piazzale aeromobili (ampliamento lato Nord, ottimizzazione stand, riqualifica via di rullaggio ed illuminazione AVL). La riserva iscritta dall'appaltatore sulla contabilità finale dei lavori ha un valore di euro 1.084.976,42. L'impresa appaltatrice Brussi Costruzioni S.r.l. ha proposto appello avverso la predetta sentenza con ricorso innanzi al Consiglio di Stato notificato in data 13/06/2025. Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. si è costituita in giudizio con memoria di costituzione formale del 25/07/2025. L'udienza pubblica per la discussione sul ricorso si è tenuta in data 05/02/2026 e, pertanto, si è in attesa della pubblicazione della sentenza.

Le richieste dell'appaltatore sono ritenute dal management infondate e si ritiene basso l'eventuale rischio di soccombenza, tuttavia l'importo delle riserve iscritte e portate in giudizio è stato interamente esposto tra le altre informazioni alla voce “Altri Rischi”.

Contenziosi fiscali

In relazione al formale atto di contestazione dell'Agenzia delle entrate Direzione Provinciale di Gorizia – Ufficio Controlli (n. TI5COBB00156 2020), ricevuto tramite pec di data 02/11/2021, in cui veniva contestata e sanzionata, relativamente all'anno di competenza 2015, l'omessa regolarizzazione di acquisti senza fattura o con fattura infedele per operazioni imponibili ai sensi dell'art. 6, comma VIII, d.lgs. 18/12/97 n.471 per complessivi euro 56.145,88, si dà informativa che, con pec di data 21 dicembre 2022, il medesimo ufficio comunicava alla Società l'accoglimento integrale delle deduzioni difensive da questa presentate in data 22/12/2021 (prot. n. 62606/2021) concludendo che l'atto in parola debba pertanto ritenersi privo di effetti.

Nel corso del 2022 la Società è stata oggetto di verifica fiscale da parte della Guardia di Finanza iniziata in data 30/03/2022, inizialmente relativa all'esame del periodo 01/01/2019-31/12/2019 e 01/01/2022-31/03/2022 e successivamente estesa al periodo 01/01/2016-31/12/2016 e 01/01/2022-05/07/2022, in quest'ultimo caso limitatamente al controllo circa il corretto adempimento delle disposizioni relative in materia di prodotti soggetti ad "accise".

Le verifiche si sono concluse in data 12/07/2022 e 28/07/2022 per la parte relativa al corretto adempimento delle disposizioni relative in materia di prodotti soggetti ad "accise" con sottoscrizione dei relativi PVC. In relazione alle irregolarità riscontrate e verbalizzate nel PVC di data 28/07/2022 relative al non corretto adempimento delle disposizioni relative in materia di prodotti soggetti ad "accise" (mancanza tenuta del registro carico e scarico) la Società ha immediatamente posto rimedio tramite ravvedimento operoso, istituzione del registro e adeguamento della licenza in essere alle risultanze reali.

In relazione alle irregolarità riscontrate e verbalizzate nel PVC di data 12/07/2022 queste hanno riguardato la medesima fattispecie di contestazione per l'anno di imposta 2015 (omessa regolarizzazione di acquisti senza fattura o con fattura infedele per operazioni imponibili ai sensi dell'art. 6, comma VIII, d.lgs. 18/12/97 n.471) di cui all'atto dell'Agenzia delle entrate Direzione Provinciale di Gorizia – Ufficio Controlli in parola all'inizio del presente paragrafo, per complessivi euro 45.448 relativi all'annualità 2016 e euro 285.569 relativi all'annualità 2019.

In ragione del completo accoglimento da parte dell'Agenzia delle Entrate delle deduzioni difensive già presentate in relazione alle contestazioni formalizzate sull'annualità 2015 non si ravvisano rischi e non si è provveduto a stanziare alcun fondo rischi al riguardo.

Gli anni fiscalmente aperti vanno dal 2020 al 2025.

Contenziosi con il personale

In relazione al risarcimento danni da mancato lavaggio DPI risultano pendenti nr. 8 ricorsi ex ART 414 CPC avanti al tribunale di Gorizia - sezione lavoro, promossi ad inizio 2026 da lavoratori dipendenti della Società. L'oggetto riguarda il mancato impegno della Società al lavaggio dei DPI nelle annualità pregresse e la richiesta di risarcimento per il costo sostenuto e per il danno subito. Le richieste dei ricorrenti sono ritenute dal management infondate e si ritiene basso l'eventuale rischio di soccombenza. Tuttavia, si evidenzia che nel corso della prima udienza tenutasi a febbraio 2026 lo stesso giudice ha caldeggiato alle parti la possibilità di una definizione conciliativa della controversia, anche in considerazione del fatto che dal 1/07/2025 è stata introdotta nel CCNL di categoria un'indennità fissa pari a euro 10/mese per il lavaggio dei DPI e che, all'interno del quadro normativo vigente, sono rintracciabili obblighi manutentivi a carico del datore di lavoro (Art 77 4c D. Lgs. 81/2008 - D.L. 31 ottobre 2025, n. 159 convertito in L. 29 dicembre 2025, n. 198) oltre che sentenze specifiche in ambito aeroportuale (vd. Sentenza di Corte di Appello di Milano – Sezione Lavoro nr. 1135/2021 Lavoratori vs. Aviapartner Handling s.p.A – Malpensa) che sanciscono tale obbligo la Società ha provveduto a stanziare apposito fondo rischi.

Alla data odierna si segnala inoltre che, relativamente a liti o pendenze che riguardino il personale dipendente, si è in presenza di una pendenza in pre contenzioso relativa ad una posizione dirigenziale, avente ad oggetto la transazione per la risoluzione del rapporto di lavoro. Anche in questo caso la Società ha provveduto a stanziare apposito fondo rischi.

In relazione alle pendenze sopra esposte il valore del fondo rischi stanziato è pari a complessivi euro 290.841.

Altri contenziosi

Alla data odierna non risultano pendenti altri contenziosi.



DATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

Si espone di seguito il conto economico riclassificato. Nell'esposizione che segue:

- i valori relativi a “Comunicazione istituzionale e sviluppo traffico” e “Marketing e promozione del territorio regionale” sono esposti tra i costi a differenza del prospetto civilistico dove, in applicazione del principio contabile OIC 34, sono riclassificati in diminuzione dei ricavi;
- la voce “Contributo Regionale ex L.R. 12/2010” viene portata in diretta diminuzione dei relativi costi a differenza del prospetto civilistico in cui viene esposta tra i ricavi dell'esercizio.

Si ritiene che questa esposizione sia più corretta ai fini di una migliore comprensione del conto economico e dell'effetto che tali voci di costo e di contributo hanno sull'andamento della Società.



Conto Economico riclassificato	€/000	€/000
	Bilancio 2025	Bilancio 2024
Ricavi aviation per diritti e tasse aeroportuali	15.204	11.575
Ricavi aviation per handling	6.611	6.457
Ricavi non aviation	7.314	5.972
Altri ricavi e contributi	1.314	994
Valore della produzione	30.442	24.998
Canoni	-1.635	-1.334
Personale	-6.952	-6.085
Comunicazione istituzionale e sviluppo traffico	-6.483	-2.949
Marketing e promozione del territorio regionale	-7.070	-6.379
Contributo Regionale ex L.R. 12/2010.	7.070	6.379
Altri Servizi	-3.932	-3.527
Assicurazioni	-246	-245
Utenze	-338	-312
Materiali	-497	-547
Altri oneri diversi di gestione	-158	-185
Ebitda (*)	10.200	9.814
Ammortamenti / svalutazioni	-3.081	-2.482
Accantonamenti	-291	-105
Ebit	6.829	7.228
Risultato gestione finanziaria	5	-511
Rettifiche di valore di attività finanziaria	12	71
Risultato gestione straordinaria	0	0
Risultato ante imposte	6.845	6.787
Imposte d'esercizio	-1.976	-2.016
RISULTATO NETTO	4.868	4.772

(*) L'Ebitda è un risultato intermedio, determinato al lordo degli ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni tecniche, degli oneri finanziari e delle imposte sul reddito. Si tratta di una misura utilizzata dalla Società per monitorare e valutare il suo andamento operativo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dalla Società potrebbe non essere omogeneo con quello utilizzato da altre entità e pertanto non risultare comparabile.

I risultati 2025 registrano un ulteriore miglioramento rispetto all'esercizio 2024 nonostante incertezze a livello macroeconomico e geopolitico abbiano continuato a caratterizzare l'intero esercizio. Il valore della produzione esposto evidenzia una crescita importante nel confronto tra i due esercizi (+21,8%).

La quota relativa alle attività “Aviation” (diritti e tasse aeroportuali ed Handling) evidenzia un incremento del valore economico pari al 21,0%, a fronte di un incremento della componente di traffico passeggeri tra i due esercizi pari al 25,1% e della componente di traffico movimenti pari al 14,2%. Lo scostamento è, inoltre, influenzato dall'applicazione delle nuove tariffe regolamentate sia sui servizi di Handling che sui diritti aeroportuali.

Di seguito vengono espone le tariffe applicate nel 2025 a confronto con l'esercizio precedente, si rimanda a quanto esposto al paragrafo “Scenario Normativo (Convenzione E.N.A.C., Contratto di Programma e Dinamica Tariffaria Regolamentata)” per ogni approfondimento:

Tariffa	Unità di servizio	2025	01/06/2024-31/12/2024	01/01/2024-31/05/2024
IMBARCO PASSEGGERI				
adulti intra UE	pax in part	12,23	11,22	8,71
children intra UE	pax in part	6,14	5,61	4,35
adulti extra UE	pax in part	16,26	14,96	11,61
children extra UE	pax in part	8,18	7,48	5,8
APPRODO E DECOLLO				
prime 25 tonnellate	tons / mov	2,21	1,95	1,29
ulteriori 25 tonnellate	tons / mov	3,01	2,66	1,77
SOSTA	tons/ora	0,37	0,39	0,45
MERCI (diritti)	kg	0,83	0,66	0,23
P.R.M.	pax in part	0,47	0,95	0,95
SICUREZZA (totale)				
Sicurezza controllo passeggeri	pax in part	2,17	2,38	3,06
Sicurezza controllo bagaglio da stiva	pax in part	0,32	0,55	1,22
DEPOSITO CARBURANTI (a corpo)	per anno	183.587	175.000	158.896
BENI DI USO ESCLUSIVO	m2/anno	73,21	75,2	82
HANDLING A.C.				
Handling standard voli UE	tons / mov	6,51	7,03	8,67
Handling standard voli extra UE	tons / mov	8,99	9,82	12,38
Handling a richiesta (tariffa media a tonnellata)	tons / mov	0,32	0,35	0,44
HANDLING A.G.				
Handling standard	tons / mov	16,94	15,35	11,75
Handling a richiesta (tariffa media a tonnellata)	tons / mov	0,31	0,28	0,21
HANDLING MERCI (media)	kg	2,03	1,57	0,45

Anche la componente di ricavi “non aviation”, dettagliatamente analizzata nella specifica sezione di questo documento a cui si rimanda per ulteriori approfondimenti, esprime valori di crescita (+22,5%) in linea con le dinamiche registrate di traffico. Infine, all’interno della componente “Altri ricavi e contributi”, è opportuno segnalare euro 280mila di ricavi dalla vendita di energia immessa in rete registrati come diretta conseguenza dell’attivazione dell’impianto fotovoltaico avvenuta lo scorso esercizio.

I costi operativi complessivi sostenuti nell’esercizio sono pari ad euro 20.242, in aumento (33,3%) rispetto al 2024. L’incremento è largamente riconducibile alla componente variabile dei costi di esercizio (canoni aeroportuali, costo del personale, servizio di security, marketing e promozione territoriale, servizi di pulizia e manutenzione ordinaria dell’infrastruttura) con elasticità direttamente proporzionale ai volumi di traffico. In particolare, il costo del personale, pari a euro 6.952mila, evidenzia un aumento rispetto all’esercizio precedente del 14,2% riconducibile in parte all’incremento dell’organico per adeguarlo al numero di passeggeri e aeromobili gestiti nell’esercizio e in parte all’incremento retributivo unitario legato al rinnovo, sottoscritto a giugno 2025, del CCNL per il periodo 2025-2027.

Il fatto che la variazione percentuale in aumento sia meno che proporzionale rispetto alle variazioni delle componenti di traffico è diretta conseguenza della configurazione operativa dello scalo, articolata in funzione della massima flessibilità del personale legata all’andamento effettivo dei voli operati, con presenza del personale «turnista» prevista quasi esclusivamente in concomitanza dei voli schedulati attraverso l’utilizzo di «turni spezzati» e «flessibilità oraria» a seconda delle effettive necessità operative. I costi operativi esterni sono stati pari ad euro 13.290mila rispetto ad euro 9.099mila dell’esercizio 2024 (+46,0%). Su tale andamento hanno inciso principalmente:

- l’aumento dei volumi di traffico rispetto al 2024: risultano in aumento tutti i costi con elasticità direttamente proporzionale al traffico quali canoni aeroportuali (+26,9%), servizio di security (+19,4%), marketing, promozione territoriale e incentivi al traffico (+45,3%);
- stabilità dei costi e materiali per manutenzione dell’infrastruttura (-2,7%) a seguito di una stabilità sostanziale delle attività manutentive dell’esercizio;
- sostanziale stabilità dei costi energetici a fronte di un incremento di passeggeri (+21,5%) e aeromobili (+14,2%) gestiti: costi per energia elettrica (+8%) e metano (+5,6%), conseguenza di:
 - sostituzione di una parte degli impianti meccanici di trattamento aria (riscaldamento / condizionamento) a combustibile fossile con impianti elettrici ad alta efficienza;
 - attivazione dell’impianto fotovoltaico avvenuta nello scorso esercizio che, grazie all’energia autoprodotta consente una riduzione di energia acquistata dalla rete.

L’EBITDA del 2025 mostra quindi un valore estremamente positivo pari a 10.200mila euro, in aumento di 386mila euro rispetto al 2024.

Il totale ammortamenti è pari ad euro 3.081mila, in aumento (+24,1%) rispetto all’esercizio precedente in considerazione dell’effetto combinato della conclusione di alcuni piani di ammortamento ma soprattutto dell’entrata in esercizio ed in ammortamento di alcuni investimenti effettuati dalla Società nel corso del 2024 e 2025. La voce accantonamenti comprende uno stanziamento per complessivi euro 291mila relativi al rischio legato a taluni contenziosi con dipendenti.

L’EBIT 2025 è pertanto pari a euro 6.829mila, con un peggioramento di euro 399mila rispetto al 2024.

Il risultato della gestione finanziaria accoglie, oltre ad altri interessi passivi e altri proventi finanziari residuali:

- un importo di euro 175mila di interessi passivi su mutui accesi negli esercizi precedenti in diminuzione rispetto al 2024 (-47,0%) per effetto della diminuzione dei tassi di interesse registrate nel 2025;
- un importo di euro 144mila legato a interessi maturati nell’anno sulle giacenze di liquidità e su operazioni di *Time deposit* a scadenze predeterminate effettuate durante l’esercizio per gestire la liquidità;
- un importo di euro 36mila relativi alle operazioni di acquisto a sconto di crediti fiscali *pro-soluto* immediatamente compensabili con i debiti fiscali della Società.

L’utile dell’esercizio 2025 è pari quindi ad euro 4.868mila rispetto al risultato del 2024 di euro 4.772mila, in aumento di euro 96mila.

Per completezza di informazione si espone di seguito lo Stato Patrimoniale riclassificato:

Stato Patrimoniale		
Riclassificazione finanziaria	€/000	€/000
	Bilancio 2025	Bilancio 2024
1) Attivo circolante	15.693	15.620
1.1) Liquidità immediate	6.074	6.196
1.2) Liquidità differite	9.529	9.352
1.3) Rimanenze	90	72
2) Attivo immobilizzato	37.941	35.052
2.1) Immobilizzazioni immateriali	37	49
2.2) Immobilizzazioni materiali	37.621	34.732
2.3) Immobilizzazioni finanziarie	282	270
CAPITALE INVESTITO	53.634	50.672
1) Passività correnti	15.999	16.391
2) Passività consolidate	6.243	7.758
3) Patrimonio netto	31.391	26.523
CAPITALE ACQUISITO	53.634	50.672

Analisi degli indici

Di seguito si riportano alcuni indicatori economici, patrimoniali e di produttività, scelti tra quelli più significativi, in relazione alla situazione complessiva della Società. La fonte dei dati presi in esame sono il Bilancio corrente, il Bilancio relativo all'esercizio precedente, il conto economico e lo stato patrimoniale sopra esposti.

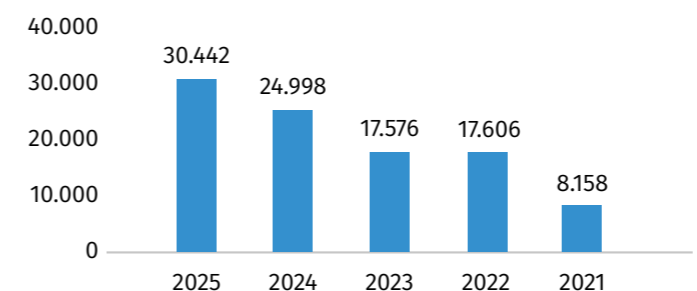
Indicatori Economici		
Indicatore (economico)	31/12/2025	31/12/2024
ROE (Return On Equity)	18,4%	21,9%
Utile (perdita) dell'esercizio / Patrimonio netto di inizio esercizio		
ROI (Return On Investment)	12,7%	14,3%
Reddito operativo / Totale attivo		
ROS (Return On Sale)	28,3%	32,5%
Differenza tra Valore e Costi della produzione / Valore della produzione		
Indicatore (patrimoniale)		
Indicatore (patrimoniale)	31/12/2025	31/12/2024
Margine di Struttura Primario	-6.549.367	-8.528.922
Patrimonio netto - Immobilizzazioni		
Indice di Struttura Primario	82,7%	75,7%
Patrimonio netto - Immobilizzazioni		
Margine di Struttura Secondario	-305.951	-770.846
Patrimonio netto + Passività consolidate - Immobilizzazioni		
Indice di Struttura Secondario	99,2%	97,8%
(Patrimonio netto + Passività consolidate) / Immobilizzazioni		
Mezzi propri / Capitale investito	58,5%	52,3%
Patrimonio netto / Totale attivo		
Rapporto di indebitamento	41,5%	47,7%
Totale passivo - Patrimonio netto / Totale attivo		

Indicatori di risultato Non Finanziari		
Indicatore (di produttività)	31/12/2025	31/12/2024
Costo del Lavoro su Valore della Produzione	28,8%	27,4%
Costo per il personale / Valore della Produzione		
Reddito Operativo per Dipendente	63.502	73.196
Reddito operativo / Numero medio di dipendenti		

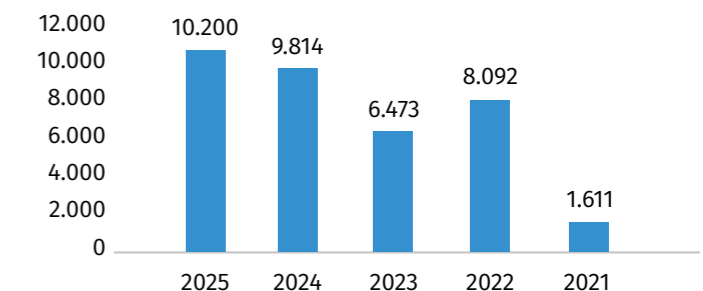
Analisi storica dei risultati

€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Valore della Produzione *	30.442	24.998	17.576	17.606	8.158

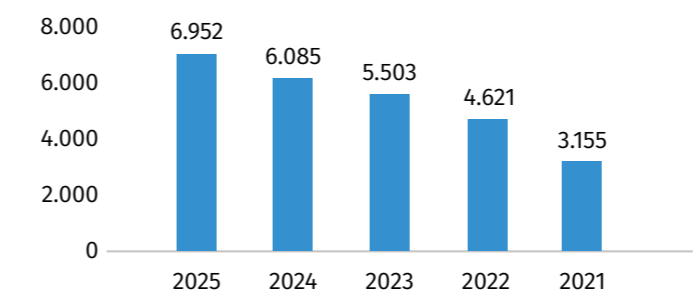
* valore esposto al netto dei contributi L.R. 12/2010 e al lordo degli effetti di riclassifica delle voci "Comunicazione istituzionale e sviluppo traffico" e "Marketing e promozione del territorio regionale" in base al principio contabile OIC 34



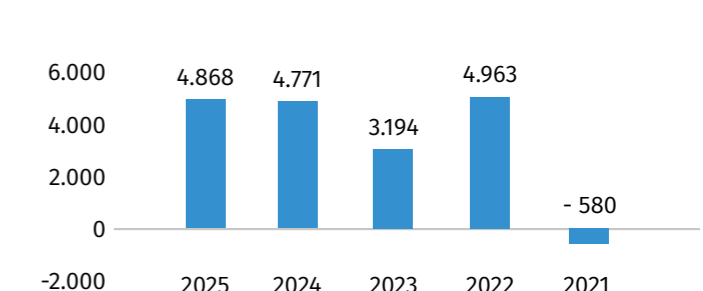
€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Ebitda	10.200	9.814	6.473	8.092	1.611



€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Costo del personale	6.952	6.085	5.503	4.621	3.155

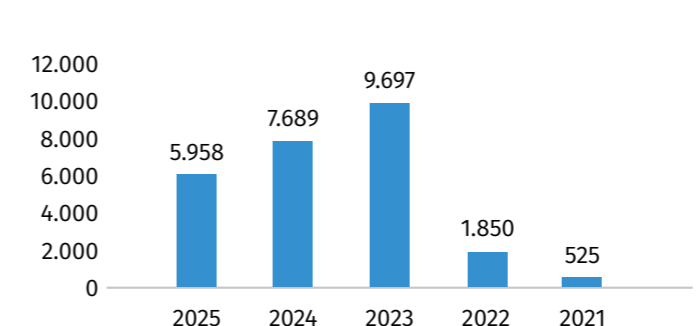


€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Risultato netto	4.868	4.771	3.194	4.963	-580

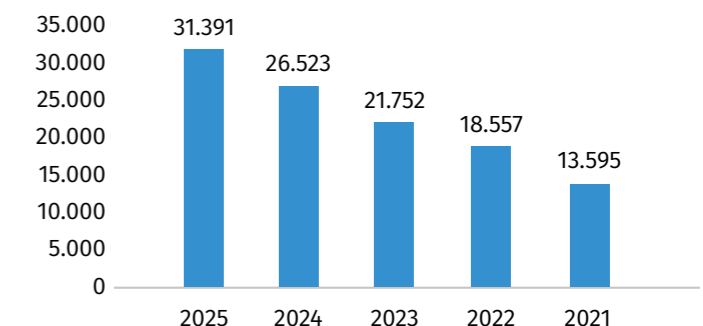


€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Investimenti**	5.958	7.689	9.697	1.850	525

** valori esposti al netto di eventuali contributi pubblici

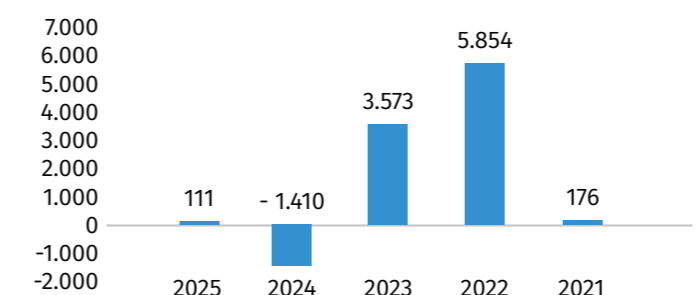


€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Patrimonio netto	31.391	26.523	21.752	18.557	13.595



€/000	2025	2024	2023	2022	2021
Posizione finanziaria netta ***	111	-1.410	3.573	5.854	176

*** valore calcolato come differenza tra le disponibilità liquide, le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni e i debiti verso banche



LA QUALITÀ

Il cliente-passeggero è elemento centrale della missione aziendale di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A., per questo la Società è focalizzata al miglioramento dell'infrastruttura e della qualità dei servizi messi a disposizione dei passeggeri. Il management di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. ha infatti assegnato alla Qualità un valore strategico prioritario e trasversale a tutti i processi aziendali, impegnandosi in un miglioramento continuo perseguito mediante azioni che tendono a:

- erogare servizi di eccellenza, interagendo con gli interlocutori commerciali ed istituzionali;
- presidiare la Qualità del "sistema aeroporto" nel suo complesso;
- efficientare l'organizzazione aziendale con la formazione e l'aggiornamento continuo delle risorse umane;
- monitorare gli indicatori della Qualità erogata e di quella percepita, affinché si possano individuare eventuali interventi ovvero opportunità di ulteriore miglioramento delle performance;
- operare nel rigoroso rispetto della vigente normativa e dei requisiti regolamentari applicabili ai servizi.

Carta dei Servizi

Nel corso dell'anno si sono svolte le rilevazioni periodiche trimestrali di qualità erogata e qualità percepita, realizzate tramite incarico ad una società esterna qualificata. Si riporta di seguito l'intero set di valori monitorati:



Indicatore	Unità di misura	Std. 2024	Dato 2024	Std. 2025	Dato 2025
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% di passeggeri soddisfatti	95,5%	99,3%	96%	98,7%
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% di passeggeri soddisfatti	96%	100%	96,5%	99,9%
Puntualità complessiva dei voli	% di voli puntuali sul totale dei voli in partenza	80%	81%	80%	86,00%
Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	N° di bagagli non riconsegnati all'aeroporto di destinazione / 1.000 passeggeri in partenza	0,03	0,03	0,03	0,02
Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna del primo bagaglio nel 90% dei casi	15'00"	16'00"	15'30"	15'13"
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Tempo in minuti calcolato dal block-on dell'aeromobile alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	20'30"	20'11"	20'30"	20'10"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa in minuti dal block-on nel 90% dei casi	4'00"	4'06"	4'00"	3'10"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% di passeggeri soddisfatti	95%	99,5%	96%	99,6%
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	% di passeggeri soddisfatti	96%	100%	95,5%	96,7%
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	% di passeggeri soddisfatti	92%	82,1%	96,5%	99,8%
Percezione sulla disponibilità dei carrelli portabagagli	% di passeggeri soddisfatti	92%	89,7%	92%	91,7%
Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (scale mobili, ascensori, people mover, ecc.)	% di passeggeri soddisfatti	95%	97,2%	95,5%	91,3%
Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	% di passeggeri soddisfatti	95%	99,7%	95,5%	99,2%
Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione	% di passeggeri soddisfatti	95%	99,2%	95,5%	99,1%
Percezione sulla connettività del Wi-Fi all'interno dell'aerostazione	% di passeggeri soddisfatti	92%	99,3%	95%	92,4%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni, ove presenti	% di passeggeri soddisfatti	83%	51,5%	70%	90%
Compatibilità dell'orario di apertura dei bar con l'orario di apertura dell'aeroporto	% dei voli passeggeri in arrivo/partenza compatibili con l'orario apertura bar nelle rispettive aree	95%	100%	100%	100%
Percezione sulla disponibilità/qualità/prezzi di negozi ed edicole	% di passeggeri soddisfatti	80%	92,7%	83%	77,6%
Percezione sulla disponibilità/qualità/prezzi di bar e ristoranti	% di passeggeri soddisfatti	80%	93,9%	83%	76,8%
Percezione sulla disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti, ove presenti	% di passeggeri soddisfatti	85%	56,5%	60%	80,2%
Sito web di facile consultazione e aggiornato	% di passeggeri soddisfatti	91%	92,9%	91%	96,6%
Percezione sull'efficacia dei punti d'informazione operativi	% di passeggeri soddisfatti	95%	92,4%	95%	99,2%
Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	% di passeggeri soddisfatti	96%	98,7%	96%	98,1%
Percezione sulla professionalità del personale (infopoint, security)	% di passeggeri soddisfatti	96%	99,4%	96%	99,7%
Percezione complessiva sull'efficacia e sull'accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna, ecc.)	% di passeggeri soddisfatti	96%	99,2%	96%	99,2%
Percezione sul servizio biglietteria	% di passeggeri soddisfatti	95%	81,1%	90%	94,1%
Tempo di attesa al check-in (voli full service)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	12'30"	8'12"	12'00"	6'38"
Tempo di attesa al check-in (voli charter e voli di linea low cost)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	16'30"	8'13"	16'00"	5'44"
Percezione del tempo di attesa al check in	% di passeggeri soddisfatti	94%	99,2%	95%	99,1%
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	4'00"	6'02"	5'3"	4'08"
Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica esterna	% di passeggeri soddisfatti	95%	97,1%	95%	95%
Percezione sull'adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	% di passeggeri soddisfatti	95%	97,3%	95%	96,7%

Piano della Qualità - Contratto di Programma

È in corso di vigore il Contratto di Programma sottoscritto per il quadriennio 2024-2027.

Uno dei documenti collegati al Contratto di Programma 2024-2027 è il Piano della Qualità, che prevede il monitoraggio di un paniere di indicatori.

Indicatore di Qualità	Peso	2024		2025	
		Target CdP	Risultato	Target CdP	Risultato
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	15%	20:20	20:11	20:00	20:10
Tempo di attesa al controllo di sicurezza	5%	04:30	06:02	04:20	04:08
Percezione sul livello di confort complessivo in aerostazione	10%	97,00%	99,20%	97,50%	99,10%
PRM - Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazione e segnaletica aeroportuale interna	10%	97,00%	100,00%	97,50%	99,00%
Percezione sull'efficacia dell'assistenza PRM	10%	98,00%	100,00%	98,00%	99,00%
Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	20%	0,2	0,03	0,18	0,02
Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	10%	15:15	16:00	15:00	15:13
Percezione sulla connettività del Wi-Fi all'interno dell'aerostazione	5%	92,00%	99,30%	92,50%	92,40%
Percezione sulla disponibilità di postazioni di ricarica cellulari/laptop nelle aree comuni, ove presenti	5%	83,00%	51,50%	83,50%	90,00%
Ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale	10%	0,12%	0,13%	0,11%	0,16%

Passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità (PRM)

Nel corso del 2025 sono state erogate 7.304 assistenze a passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità (PRM), il 93% prenotate e la restante quota non prenotate. Le rilevazioni di qualità percepita, hanno fornito i seguenti risultati:

Indicatore	Unità di misura	Std. 2024	Dato 2024	Std. 2025	Dato 2025
Percezione sullo stato e sulla funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione	% di passeggeri soddisfatti	95,50%	100%	95,50%	100%
Percezione sulla adeguatezza della formazione del personale	% di passeggeri soddisfatti	95,50%	100%	96,00%	100%
Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazione e segnaletica aeroportuale interna	% di passeggeri soddisfatti	95,50%	100%	96,00%	99%
Percezione sull'efficacia dell'assistenza ai PRM	% di passeggeri soddisfatti	95,50%	100%	96,00%	99%
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali	% di passeggeri soddisfatti	96%	100%	96%	99%
Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM	% di passeggeri soddisfatti	96%	100%	96%	100%
Percezione sulla cortesia del personale dedicato all'erogazione delle assistenze PRM	% di passeggeri soddisfatti	96%	100%	96%	99%
Percezione sulla professionalità del personale dedicato all'erogazione dell'assistenza PRM	% di passeggeri soddisfatti	96%	100%	96%	100%

I risultati sono sempre stati molto soddisfacenti a conferma della cura riservata a questi passeggeri da parte della Società. Sulle tematiche di servizio ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta il partner di riferimento rimane la "Consulta regionale delle Associazioni delle Persone Disabili e delle loro Famiglie del Friuli Venezia Giulia", riconosciuta dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art.13 della Legge Regionale 16/22 quale organismo unitario di interlocuzione, che formula parere obbligatorio e preventivo sugli atti legislativi ed amministrativi in materia di disabilità.

Gestione reclami

Nel 2025 sono giunti 18 reclami scritti, ai quali è stata data risposta in forma analoga; il tempo medio di riscontro è stato di 11 giorni.

AMBIENTE

L'impegno di Trieste Airport al rispetto dell'ambiente, esplicitamente formalizzato nella mission aziendale, si è concretizzato in questi anni attraverso attività di razionalizzazione energetica e attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici, tra cui spicca quello realizzato nel 2023/2024 in area air side e in copertura del Parcheggio Multipiano in area Polo Intermodale oltre a quelli realizzati nelle annualità precedenti in copertura del terminal merci e in alcune aree dei parcheggi land side.

Nel 2025 l'impegno al rispetto dell'ambiente è proseguito attraverso attività di sostituzione di elementi e attrezzature obsolete con nuove tecnologie più efficienti e performanti nonché di razionalizzazione energetica, riduzione e controllo dei consumi elettrici, idrici e di gas. Sono in corso i lavori di realizzazione della pista ciclabile lungo tutto il fronte dell'aeroporto parallelo alla SS14, di cui all'Accordo di Programma con la Regione Friuli Venezia Giulia del 14/12/2022. In relazione al rumore aeroportuale, che rappresenta il fattore ambientale percepito in misura maggiore dalle comunità che vivono in prossimità dell'aeroporto, l'impegno costante della Società è quello di gestire in modo efficiente ed efficace tale tematica garantendo una comunicazione e un confronto costante con gli Enti preposti.

La Commissione per il Rumore Aeroportuale, istituita ai sensi dell'ex art. 5 del D.M. 31/10/97 ha approvato il 15/02/2008 la zonizzazione aeroportuale per l'Aeroporto. Nel 2025 non sono pervenute da parte del territorio segnalazioni in merito a criticità susseguenti all'esercizio delle attività proprie aeroportuali. Nel 2023 si è concluso positivamente l'accreditamento "Airport Carbon Accreditation - Level 1" rilasciato da ACI Europe, nel 2024 si è concluso positivamente l'accreditamento "Airport Carbon Accreditation - Level 3" rilasciato da ACI Europe mentre nel 2025 si è lavorato per raggiungere l'accreditamento "Airport Carbon Accreditation - Level 4", il cui rilascio avverrà nei primi mesi del 2026.

PERSONALE

Organico

Nell'anno 2025 l'organico medio annuo della Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. espresso in FTE è aumentato di 8,8 unità (8,9%) rispetto all'anno precedente, attestandosi a 107,52 FTE. Nello stesso periodo le teste medie sono incrementate di 9,48 unità (+8,3%) attestandosi a 124,15. Le tabelle seguenti mostrano un'analisi puntuale dell'organico medio, in base alla qualifica dei dipendenti e dell'organico puntuale alla data del 31/12/2025.

Organico Medio Anno	2025		2024		Δ	
	HC	FTE	HC	FTE	HC	FTE
Dirigenti	3,98	3,98	3,41	3,41	0,57	0,57
Impiegati	75,40	64,62	70,35	60,54	5,05	4,08
Operai	44,77	38,92	40,91	34,78	3,86	4,14
Totale	124,15	107,52	114,67	98,73	9,48	8,79

Organico Puntuale al	31/12/2025		31/12/2024		Δ	
	HC	FTE	HC	FTE	HC	FTE
Dirigenti	4,00	4,00	4,00	4,00	0,00	0,00
Impiegati	68,00	59,67	72,00	61,67	-4,00	-2,00
Operai	41,00	34,01	39,00	34,33	2,00	-0,32
Totale	113,00	97,68	115,00	100,00	-2,00	-2,32

Con l'obiettivo di allineare l'organico al numero di passeggeri e aeromobili gestiti nel 2025 la Società ha effettuato numerose assunzioni di nuovo personale che hanno riguardato soprattutto le aree operative ma anche quelle di staff. L'età media dei nuovi assunti, sotto i 30 anni, ha contribuito all'abbassamento complessivo dell'età media del personale in organico dando una spinta decisiva al progetto di cambio generazionale già avviato negli scorsi esercizi.

Per facilitare l'incontro tra l'impresa e i giovani del territorio, a dicembre 2025 è stato realizzato il secondo Recruiting Day di Trieste Airport (il primo all'interno del Terminal aeroportuale), in collaborazione con ADHR. È stata l'occasione, da un lato per l'azienda di presentarsi ai candidati illustrando la propria attività e incontrarli in approfonditi incontri conoscitivi, dall'altro per i candidati di sperimentarsi in colloqui di selezione con i responsabili HR e di funzioni operative. Il risultato è stato eccellente, durante la giornata sono stati raccolti oltre 200 CV e realizzate più di 80 interviste con i candidati interessati soprattutto a lavorare nelle aree di Assistenza Passeggeri, Assistenza Aeromobili, Security, Centro Operativo di Scalo. Nella scia di questi positivi risultati, e sempre in un'ottica di grande attenzione verso i giovani attraverso il coinvolgimento di stakeholders del territorio, la Società ha deciso di presenziare a due eventi organizzati dal Career Center dell'Università di Udine, nell'ordine "il mercoledì del placement del dipartimento di scienze economiche e statistiche" e il "JOB Breakfast 2025" nel quale, seguendo un format ormai consolidato dell'ateneo, le aziende hanno avuto la possibilità di presentarsi a laureati e studenti dell'ateneo, raccogliendo CV ed effettuando colloqui.

Nel corso dell'anno, inoltre, a conferma dell'attenzione rivolta ai giovani del territorio, Trieste Airport ha accolto in aprile 2025, tramite progetti formativi PCTO della durata di una/due settimane, studenti dell'istituto ISIS Einaudi Marconi, del liceo linguistico Michelangelo Buonarroti e dell'istituto Nautico Galvani.

È opportuno evidenziare il rinnovo del CCNL avvenuto in data 4 giugno 2025 e che ha avuto un impatto non rilevante sul primo semestre, in quanto quasi completamente compensato dal rilascio del fondo stanziato al 31 dicembre 2024 in relazione alla quota utilizzata per l'Una Tantum a compensazione del biennio di vacatio contrattuale, ma ha determinato un aumento del costo a partire dal mese di luglio 2025.

Nel corso dell'esercizio 2025 la società non ha utilizzato ammortizzatori sociali.

Formazione

Il 2025 continua a registrare incrementi delle ore-uomo di formazione erogate nell'ambiente aeroportuale nel suo complesso, seppure ad un ritmo inferiore rispetto al 2024 (+16,64%).

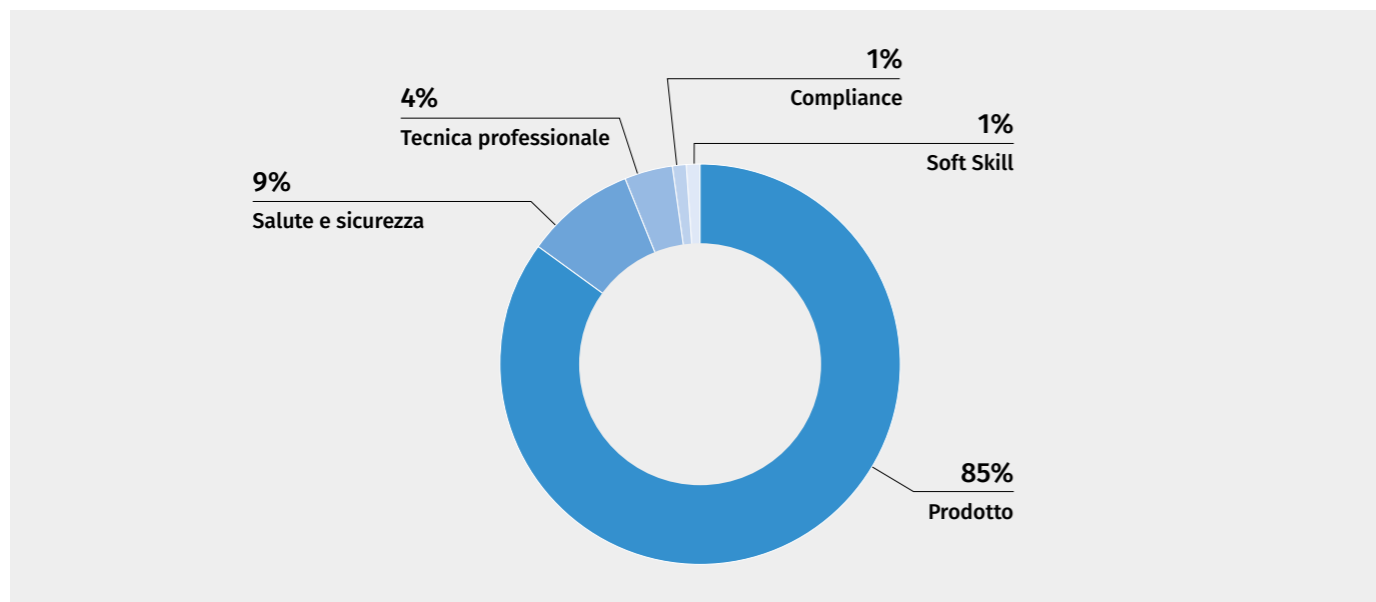
Sostanzialmente stabili sono state, infatti, le ore erogate a Concessionari, Subappaltatori, Enti di Stato e Somministrati; per la controllata A.F.V.G. Security, l'aumento è di circa il 6%.

Notevole è invece stato il numero di ore erogate al personale di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A., con un aumento percentuale del 28,63%. Le ore erogate sono state 7.579 contro le 5.892 del 2024.

Destinatario formazione	2025	2024	Δ	%
	Ore uomo	Ore uomo	'25 vs. '24	'25 vs. '24
Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.	7.579	5.892	1.687	28,63%
A.F.V.G. Security S.r.l.	2.567	2.423	144	5,94%
Concessionari, Subappaltatori, Enti di Stato, Somministrati	1.906	2.017	-111	-5,51%
Totale	12.052	10.332	1.720	16,64%

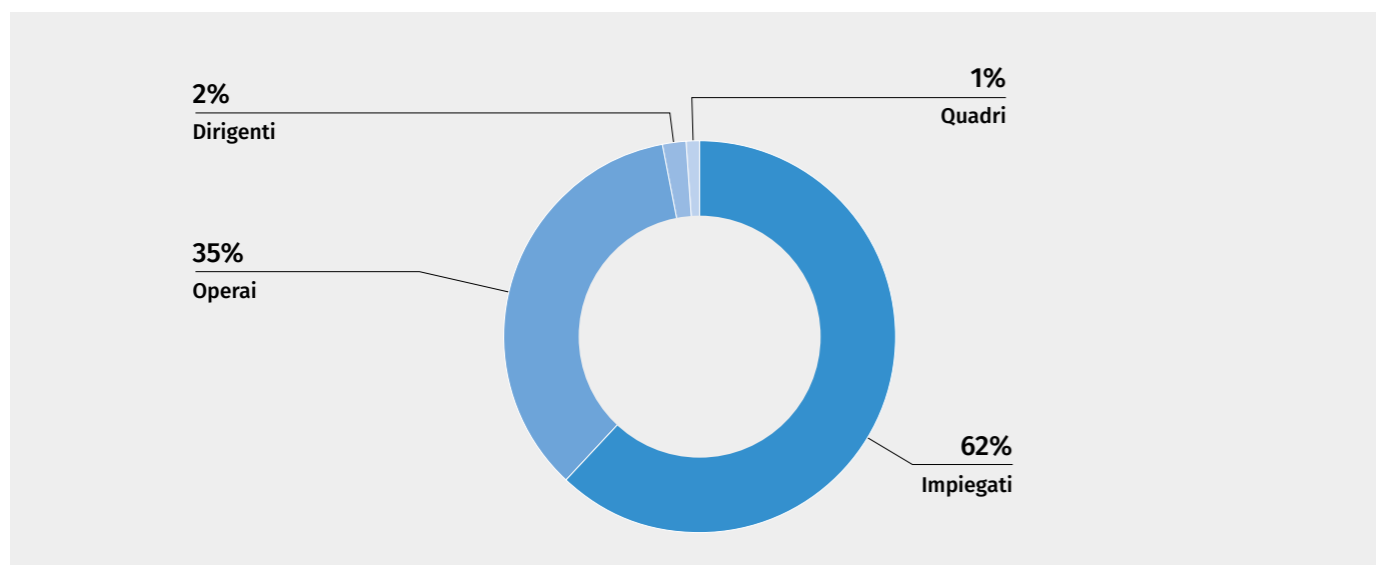
Di queste ore-uomo, ben l'85% sono da ricondurre alla categoria "prodotto", in deciso aumento rispetto all'anno precedente. I motivi vanno ricercati nella formazione di ingresso per i neo-assunti, nella formazione di qualifica per ruoli specifici in risposta a normative specifiche di settore, ed a quella correlata alla sostituzione dei mezzi aeroportuali.

Distribuzione % ore di formazione per area



Rimane sostanzialmente inalterata, rispetto all'anno precedente, la distribuzione delle ore-uomo fra le diverse qualifiche del personale dipendente.

Ore formazione dipendenti dati percentuali per categoria



Il tipo di formazione erogato nel 2025, ha determinato una variazione significativa nelle modalità di erogazione. Le parti pratiche di corsi operativi e le attività di training on the job, hanno trainato l'aumento delle ore di formazione in aula, mentre l'aumento delle ore in modalità FAD sincrona è da ricondurre ad una serie di corsi tecnico-specialisti di alto profilo.

Sono diminuite le percentuali relative ai corsi su piattaforma; la modalità FAD asincrona si conferma tuttavia come potente strumento per la formazione, per la propria flessibilità e duttilità.

Modalità	2025	%	2024	%
	Ore	%	Ore	%
Aula	3.933	51,89%	2.931	45,93%
FaD	679	8,95%	633	5,05%
Piattaforma Aziendale	1.526	20,13%	1.112	24,37%
Piattaforma Aziendale ed aula	179	2,36%	147	3,28%
Piattaforma fornitore	1.263	16,66%	1.069	21,38%
Totale	7.579	100,00%	5.892	100,00%

L'utilizzo della piattaforma aziendale ha consentito anche quest'anno di contenere l'inevitabile aumento di attività particolarmente time consuming, come record keeping e reporting, e ha permesso una maggiore flessibilità temporale ed una riduzione dei materiali cartacei, oltre alla possibilità di aggiornamento continuo dei contenuti consentendo, nel contempo, la costruzione di percorsi personalizzati, un monitoraggio dei risultati in tempo reale e un coinvolgimento attivo tramite strumenti multimediali.

LA PRIVACY

In applicazione della nuova normativa europea in materia di trattamento dei dati delle persone fisiche di cui al Reg. EU 2016/679, nel corso del 2025 è continuato il contratto di consulenza con Heiko S.r.l. per il ruolo di D.P.O. (Data Protection Officer), comunicato agli organi a ciò deputati.

È proseguita quindi l'attività di assistenza, analisi e risoluzione delle problematiche inerenti la normativa, in particolare l'aggiornamento del Manuale aziendale sulla Protezione dei Dati personali, che contiene, al suo interno, anche i registri delle attività di trattamento di cui all'art. 30 del citato Regolamento. Il contratto è stato altresì già prolungato a tutto il 2026.





I FATTORI DI RISCHIO

Vengono esposti di seguito i principali fattori di rischio operativo e finanziario che possono influenzare l'andamento della Società, nonché le azioni finalizzate alla relativa mitigazione.

Rischio di mercato

La revisione delle strategie da parte delle compagnie aeree primarie per la Società possono comportare variazioni dei voli causando una diminuzione del traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici dell'impresa che, tuttavia mantiene un certo grado di diversificazione con i vettori al fine di limitare il rischio di dipendenza da controparte.

Le scelte strategiche di altri operatori, sia competitor diretti che indiretti, che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, possono essere una minaccia allo sviluppo del traffico dello scalo. Oggi lo sviluppo di mezzi di trasporto veloci e alternativi su rotaia ha ridotto i tempi di percorrenza tra i principali centri italiani e ha reso più agevole raggiungere anche mete più lontane. In questo senso la gestione integrata del Polo Intermodale da parte della Società assicura un'efficace diversificazione in grado di mitigare il rischio.

Rischi Operativi Safety & Security

I fattori di rischio operativi sono correlati allo svolgimento dell'attività aeroportuale e possono impattare sulle performance della Società. La sicurezza della propria utenza, intesa come passeggeri, dipendenti, vettori, operatori e visitatori è di primaria importanza per la Società che dedica massima attenzione nelle attività operative e gestionali quotidiane. La Società si impegna al rispetto di tutte le normative in vigore applicabili, alla formazione continua del personale, all'ottenimento e al mantenimento di tutte le specifiche certificazioni necessarie all'attività di impresa nel settore in cui opera.

Inoltre, in considerazione del settore specifico, è stato da tempo implementato un Safety Management System (SMS), avente la finalità di garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, valutandone periodicamente l'efficacia per correggere eventuali deviazioni e per perseguirne il miglioramento. Vengono attuati regolarmente i processi di verifica di conformità, gestione dei cambiamenti e di individuazione dei pericoli e monitorati, valutati e mitigati costantemente i rischi legati alle operazioni, allo scopo di contenere il rischio al livello più basso possibile. Attraverso l'esame delle performance registrate, delle segnalazioni ricevute, degli esiti dei programmi di auditing e di monitoring, degli incidenti registrati a livello internazionale, così come della letteratura in materia, sono costantemente valutati gli standard di sicurezza applicabili, identificati i pericoli e predisposti sistemi di mitigazione del rischio, individuando anche possibili aree di miglioramento. La conformità dell'organizzazione, delle infrastrutture, dei sistemi e delle procedure ed il buon funzionamento del sistema di gestione sono attestati dal Certificato di aeroporto.

Rischio di credito

La Società ritiene di essere adeguatamente coperta contro tale rischio per il 2025, grazie allo stanziamento in Bilancio di un apposito Fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base delle stime di relativa non recuperabilità, nonché attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti. Il rischio collegato alla mancata solvibilità delle controparti è costantemente monitorato.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetta la Società può sorgere dalle difficoltà ad ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative e della realizzazione degli investimenti nella giusta tempistica. La disponibilità attuale di linee di credito concesse da primari istituti bancari è ritenuta congrua e sufficiente alle esigenze della Società. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità sono monitorati e gestiti con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. Al termine dell'esercizio 2025 si ritiene che la Società sia, dunque, limitatamente soggetta al rischio sopra esposto.

Rischio di cambio e rischio di tasso di interesse

La Società non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché non opera in un contesto internazionale in cui le transazioni sono condotte in diverse valute e con diversi tassi di interesse. L'esposizione al rischio di tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare gli investimenti previsti oltre che di supportare le necessità operative del capitale

circolante della Società. La variazione dei tassi di interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico della Società, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento. Al termine dell'esercizio 2025 la Società risulta esposta al rischio di tasso in relazione a tre finanziamenti in essere alla data del 31/12/2025:

- un finanziamento sottoscritto nel corso del 2019 con BCC Financing (ex Banca Mediocredito Friuli Venezia Giulia) a valere su fondi regionali (F.R.I.E.) le cui condizioni economiche prevedono un tasso variabile pari all' 80% di Euribor 6M/360 + spread 0,85 (con floor a 0,85%), scadenza 01/01/2030, debito residuo alla fine dell'esercizio 2025 euro 3.750mila;
- un finanziamento sottoscritto in data 05/08/2020 con un pool di banche, di cui ICCREA è capofila, le cui condizioni economiche prevedono un tasso variabile Euribor 3M/360 + spread 1,30 (con floor a 1,30), Upfront 0,20, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato, scadenza 31/07/2028, debito residuo alla fine dell'esercizio 2025 euro 1.572mila;
- un finanziamento sottoscritto in data 21/12/2020 con Mediocredito Centrale S.p.A., le cui condizioni economiche prevedono un tasso variabile Euribor 6M/360 + Spread 1,45 (con floor a 1,45), Upfront 0,30, garanzia Ex decreto liquidità Fondo Centrale di Garanzia a copertura del 90% dell'importo finanziato scadenza 21/12/2028, debito residuo alla fine dell'esercizio 2025 euro 642mila.

Il management non ha ritenuto di procedere a sterilizzare il rischio di tasso nel 2025 attraverso l'utilizzo di strumenti finanziari derivati non speculativi. Il management in ogni caso valuta regolarmente la residua esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e ha a disposizione, con modalità e tempistiche diverse di caso in caso, la possibilità di procedere al rimborso completo o parziale delle esposizioni oltre alla possibilità di attivare strumenti finanziari specifici di copertura in relazione all'andamento delle curve forward di tasso disponibili.



LE PARTECIPAZIONI

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con imprese controllate e collegate, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali e sono regolati da normali condizioni di mercato.

Società controllate

La A.F.V.G. Security S.r.l. a socio unico svolge i servizi di controllo in ambito aeroportuale (controllo passeggeri, bagagli a seguito e da stiva nonché delle merci). Al 31 dicembre 2025 conta un organico puntuale di 34 dipendenti (FTE 25,5), regolarmente addestrati ed abilitati, che rispondono alla qualifica di guardia particolare giurata. Il costo del servizio per l'esercizio 2025 è stato di 1.196.646 Euro. Tra la Società e A.F.V.G. Security S.r.l. è inoltre attivo un contratto di collaborazione per supporto tecnico-amministrativo che, nel corso del 2025 ha comportato un corrispettivo di 26.582 Euro.

INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETÀ

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. è soggetta alla direzione e al coordinamento della società 2i Aeroporti S.p.A. ai sensi dell'art. 2497 bis C.C..

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI

I rapporti patrimoniali ed economici intercorrenti tra la Società e le società controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti sono riportati nel seguente prospetto:

Società	Ricavi	Costi	Crediti al 31/12/2025	Debiti al 31/12/2025
Società controllate				
A.F.V.G. Security S.r.l.	26.582	1.196.646	0	628.548
Società controllanti				
2i Aeroporti S.p.A.	0	0	0	465.518
Società controllate da controllanti				
Sagat S.p.A.	0	690	0	0
Totale	26.582	1.197.336	0	1.094.066

RAPPORTI CON REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

I rapporti patrimoniali ed economici intercorrenti tra la Società e la Regione Friuli Venezia Giulia nonché con le principali imprese incluse nel Gruppo Amministrazione Pubblica 2025 della Regione stessa (delibera di giunta regionale n. 1762 del 05 dicembre 2025) sono riportati nel seguente prospetto:

Società	Ricavi	Costi	Crediti al 31/12/2025	Debiti al 31/12/2025
Regione Friuli Venezia Giulia	7.804.752	30.899	2.246.632	30.898
- Contributi L.R. 12/2010 art. 5 comma 7	7.070.000	0	0	0
- Contributi L.R. 29/2018 art. 6 comma 22 bis e 22 ter	255.485	0	255.485	0
- Contributi L.R. 7/2024 art. 5 comma 11	468.433	0	468.433	0
- Contributi in conto capitale relativi all'accordo di programma per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica nell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport	0	0	1.486.113	0
- Contributo esonerativo disabili	0	22.467	0	22.467
- Noemix noleggio a lungo termine veicoli elettrici	0	8.431	0	8.431
- Servizi di biglietteria convenzionata	10.834	0	36.601	0
Consiglio Regionale	169	0	399	0
- Servizi di biglietteria Convenzionata	169	0	399	0
Società incluse nel Gruppo Amministrazione Pubblica della Regione Friuli Venezia Giulia				
Gruppo Promoturismo Friuli Venezia Giulia	771.670	0	0	0
Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.	0	713	15.000	870
Agenzia Regionale Protezione Ambientale Friuli Venezia Giulia	10	5.271	0	0
Fondazione Aquileia	12.295	0	0	0

Si espone di seguito il dettaglio riassuntivo delle principali movimentazioni finanziarie ed economiche avvenute nel corso dell'esercizio con il socio Regione Friuli Venezia Giulia tra cui il prospetto relativo al debito verso la controllante, scaturente dall'erogazione di contributi in conto esercizio ex L.R. 12/2010 e successivi rifinanziamenti della stessa. Un tanto anche a soddisfacimento di specifica richiesta pervenuta dalla Corte dei Conti – Sezione di Controllo della Regione Friuli Venezia Giulia.

Crediti Verso regione FVG e Consiglio Regionale	Servizi di biglietteria	Contropartita a bilancio
Saldo iniziale al 01/01/2025	32.814	
Importi di competenza dell'esercizio per service charge	11.002	Patrimoniale
Differenze su bolli, arrotondamenti e correzioni	3	Patrimoniale
Importi di competenza dell'esercizio per riaddebito acquisti biglietteria	327.261	Patrimoniale
Incassi di fatture	-334.061	Patrimoniale
Saldo finale al 31/12/2025	37.018	

Debiti verso regione Friuli Venezia Giulia	Regione F.V.G. - Contributi ex L.R. 12/2010 e s.m.i.	Contropartita a bilancio
Saldo iniziale al 01/01/2025	0	
Incassi dell'esercizio	7.070.000	Patrimoniale
Contributi utilizzati nell'esercizio	-7.070.000	Conto economico-Ricavi diversi
Saldo finale al 31/12/2025	0	

Altri crediti regione Friuli Venezia Giulia		Contropartita a bilancio
Saldo iniziale al 01/01/2025	294.728	
Incassi dell'esercizio	-294.728	Patrimoniale
Contributi di competenza dell'esercizio 2024	2.210.031	
di cui Contributi L.R. 29/2018 art. 6 comma 22 bis e 22 ter	255.485	Conto economico-Ricavi diversi
di cui Contributi L.R. nr. 7 del 07/08/2024 art 5 cm 11	468.433	Conto economico-Ricavi diversi
di cui Contributi in conto capitale relativi all'accordo di programma per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica nell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport	1.486.113	Patrimoniale - Immobilizzazioni Materiali in corso
Saldo finale al 31/12/2025	2.210.031	

In riferimento a quanto previsto e prescritto dalla Circolare n. 11 del 30/06/2016 della Direzione centrale Finanze e patrimonio, la Società attesta di aver regolarmente assolto gli adempimenti circa i monitoraggi periodici, con particolare riferimento alla spesa del personale e ai dati di gestione e indicatori chiave economico-finanziari. Le trasmissioni delle comunicazioni alla Direzione Centrale Finanze Patrimonio Coordinamento e programmazione della Regione Friuli Venezia Giulia per l'anno 2025 sono state effettuate tramite l'utilizzo dell'apposita sezione implementata nel portale del Sistema C.p.t. "Conti pubblici territoriali" alle date di seguito indicate:

- I trimestre 28/04/2025;
- II trimestre 30/07/2025;
- III trimestre 31/10/2025;
- IV trimestre 09/03/2026;

Si attesta altresì il regolare assolvimento degli adempimenti di cui agli indirizzi di carattere generale formulati per la Società nell'ambito del DEFR – Documento di economia e finanza regionale vigente.

GOVERNANCE

La Società è dotata di un Consiglio di Amministrazione e di un Collegio Sindacale.

Il Consiglio di Amministrazione è costituito da 5 membri, tra cui Presidente e un Amministratore Delegato, mentre il Collegio Sindacale è costituito da 5 membri effettivi, tra cui il Presidente, oltre a due membri supplenti. La Società, al fine di adeguarsi alle best practices in materia e, soprattutto, per garantire una maggiore tutela rispetto agli interessi della stessa, si è dotata di appositi modelli di organizzazione e gestione conformi ai dettati di cui al D. Lgs. 231/2001 e contestualmente ha anche provveduto alla nomina dell'Organismo di Vigilanza (O.d.V.). Nell'adunanza del Consiglio di Amministrazione di data 26/07/2023 è stata deliberata la conferma dell'organo collegiale composto da 3 membri effettivi di cui uno interno e due professionisti esterni esperti in materia.

COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

L'Assemblea dei soci del 03/05/2022, ha confermato il numero dei consiglieri di amministrazione in 5 membri, numero che riflette l'assetto societario attuale e nella stessa seduta sono stati confermati i compensi lordi su base annua oltre oneri di legge se dovuti come segue:

- Presidente Consiglio di Amministrazione: euro 70.000,00
- Amministratore Delegato: euro 50.000,00
- Consigliere di Amministrazione: euro 10.000,00

L'organo amministrativo alla data del 31/12/2025 era composto da Antonio Marano Presidente del Consiglio di Amministrazione, Marco Consalvo Amministratore Delegato, e dai consiglieri Rita Cozzi, Roberta Neri e Laura Pascotto.

In data 14/01/2026 Fabio Gallo, cooptato in sostituzione del dimissionario Marco Consalvo, ha assunto la carica di Amministratore Delegato.

Il numero dei componenti del Collegio Sindacale è altresì fissato in 5 membri e riflette l'assetto societario attuale oltre che gli adempimenti di legge. L'Assemblea dei soci del 12/06/2023 ha provveduto a nominare il nuovo organo di controllo per gli esercizi 2023, 2024 e 2025. In data

20/11/2024 l'Assemblea dei soci ha preso atto delle dimissioni del sindaco effettivo Carmine Meoli e nominato Maurizio Di Marcotullio cui è stato attribuito un compenso annuo lordo in continuità con quanto previsto per i sindaci effettivi rimasti.

Il Collegio Sindacale attualmente è composto da Edgardo Fattor (designato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) Presidente del Collegio Sindacale, Attilio Lemmo (designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Maurizio Di Marcotullio e Francesca Spitale (designati dal socio di maggioranza 2iAeroporti S.p.A.) e Gabriella Magurano (designata dal socio Regione Friuli Venezia Giulia) oltre ai sindaci supplenti Elena Cussigh (designata dal socio Regione Friuli Venezia Giulia) e Luca Aurelio Guarna (designata dal socio 2i Aeroporti S.p.A.).

I compensi lordi oltre oneri di legge se dovuti su base annua sono stati deliberati come segue:

- Presidente Collegio Sindacale: euro 10.500,00
- Sindaco Effettivo: euro 8.000,00

AZIONI PROPRIE E DELLA CONTROLLANTE

La Società non possiede azioni proprie né azioni e/o quote di società controllanti. Nel corso dell'esercizio la Società non ha effettuato alcuna operazione di acquisto o di alienazione di azioni proprie o azioni e/o quote di società controllanti, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

SEDI SECONDARIE

Ai sensi dell'articolo 2428 c.c., si comunica che la Società non dispone di sedi secondarie.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'esercizio la Società non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Il Bilancio al 31 dicembre 2025 fin qui illustrato, che è stato sottoposto a revisione obbligatoria dalla società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA, presenta un Utile netto d'esercizio pari a 4.868.448 euro a fronte di un Capitale Sociale di 8.500.000 euro. Il Patrimonio Netto della Società è pari a euro 31.391.243.

Con riferimento alle informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 22-septies Codice Civile, si propone all'Assemblea dei Soci di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Destinare il 5% dell'utile di esercizio, pari a euro 243.422, alla "riserva legale";
- Destinare la restante parte, pari a euro 4.625.026, alla riserva "utili portati a nuovo".

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia per la fiducia accordata ed invita i Soci ad approvare il Bilancio chiuso al 31/12/2025, così come proposto.





BILANCIO D'ESERCIZIO 2025

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31/12/2025	31/12/2024
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali		
4) concessioni, licenze, marchi	36.927	49.401
Totale	36.927	49.401
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati		
- di proprietà	124.412	124.615
- in concessione	9.119.159	7.549.473
2) impianti e macchinari		
- di proprietà	4.927	3.658
- in concessione	5.147.149	4.419.491
3) attrezzature industriali e commerciali		
- di proprietà	139.961	118.232
- in concessione	119.196	73.018
4) altri beni		
- di proprietà	39.018	46.461
- in concessione	18.318.725	18.250.600
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.608.753	4.146.467
Totale	37.621.299	34.732.015
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in:		
a) imprese controllate	282.384	270.302
Totale	282.384	270.302
Totale (B)	37.940.610	35.051.718
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	90.191	71.797
II - Crediti		
1) verso clienti	4.105.811	5.350.989
2) Verso imprese controllate	1.018	-
5-bis) Per crediti tributari		
- entro 12 mesi	981.967	1.378.612
- oltre 12 mesi	-	6.461
5-ter) Per imposte anticipate		
- entro 12 mesi	816.351	862.235
5-quater) Verso altri		
- entro 12 mesi	3.411.854	1.551.196
- oltre 12 mesi	4.656	8.432
Totale	9.321.657	9.157.925
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	6.024.387	6.151.529
3) denaro e valori in cassa	50.006	44.528
Totale	6.074.393	6.196.057
Totale (C)	15.486.241	15.425.780
D) RATEI E RISCONTI		
Totale (D)	207.044	194.388
TOTALE ATTIVO	53.633.895	50.671.884

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31/12/2025	31/12/2024
A) PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale Sociale	8.500.000	8.500.000
IV - Riserva legale	753.853	515.295
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	17.268.942	12.736.332
IX- Utile (perdita) dell'esercizio	4.868.448	4.771.168
Totale (A)	31.391.243	26.522.795
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
1) Fondi di trattamento di quiesc. e simili	290.841	-
4) Altri accantonamenti	909.895	1.014.751
Totale (B)	1.200.736	1.014.751
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		
Totale (C)	686.230	737.564
D) DEBITI		
4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi	1.649.311	1.643.029
- oltre 12 mesi	4.313.871	5.963.182
6) Acconti		
- entro 12 mesi	68.848	218.462
7) Debiti verso fornitori		
- entro 12 mesi	8.107.890	7.458.904
9) Verso controllate		
- entro 12 mesi	628.548	684.021
11) Verso controllanti		
- entro 12 mesi	465.518	1.604.830
12) Debiti tributari		
- entro 12 mesi	148.690	303.222
13) Debiti verso istituti di previdenza		
- entro 12 mesi	532.897	386.899
14) Altri debiti		
- entro 12 mesi	4.241.644	3.853.242
- oltre 12 mesi	47.579	42.579
Totale (D)	20.204.797	22.158.370
E) RATEI E RISCONTI		
Totale (E)	150.889	238.404
TOTALE PASSIVO	53.633.895	50.671.884

CONTO ECONOMICO	31/12/2025	31/12/2024
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	15.765.723	14.848.840
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	141.695	145.835
5) Altri ricavi e proventi		
- altri ricavi e proventi	439.689	545.134
- contributi in conto esercizio	7.802.493	6.682.502
TOTALE (A)	24.149.600	22.222.312
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	515.815	545.331
7) Per servizi	4.706.731	4.257.277
8) Per godimento di beni di terzi	1.635.143	1.334.031
9) Per il personale		
a) salari e stipendi	4.889.952	4.367.394
b) oneri sociali	1.569.604	1.366.656
c) trattamento di fine rapporto	272.848	262.718
e) altri costi	219.702	88.404
10) Ammortamento e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	18.344	18.104
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	3.063.047	2.464.057
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	- 18.394	2.071
12) Accantonamenti per rischi	290.841	104.856
14) Oneri diversi di gestione	158.189	184.583
TOTALE (B)	17.321.822	14.995.483
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	6.827.778	7.226.829
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
16) Altri proventi finanziari		
d) proventi diversi	180.470	267.868
17) Interessi ed altri oneri finanziari	175.802	778.861
TOTALE (C)	4.668	- 510.993
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	12.083	71.448
Totale delle rettifiche	12.083	71.448
Risultato prima delle imposte (A-B+(-)C+(-)D)	6.844.529	6.787.284
20) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) correnti	1.935.250	2.129.364
b) relative ad esercizi precedenti	947	750
c) differite o anticipate	45.884	- 107.998
d) proventi da consolidato fiscale	- 6.000	- 6.000
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	4.868.448	4.771.168

SCHEMA N. 1: FLUSSO DELLA GESTIONE REDDITUALE DETERMINATO CON IL METODO INDIRETTO

	Saldi 2025	Saldi 2024
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile dell'esercizio	4.868.448	4.771.168
Imposte sul reddito	1.976.081	2.016.116
Interessi passivi / (interessi attivi)	- 4.668	510.992
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	6.839.861	7.298.276
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	290.841	104.856
Ammortamenti delle immobilizzazioni	3.081.391	2.482.160
Altre rettifiche per elementi non monetari	- 12.083	- 71.448
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	10.200.010	9.813.844
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	- 18.394	2.071
Decremento/(Incremento)dei crediti commerciali	1.244.160	- 1.833.815
Decremento/(Incremento) dei debiti commerciali	593.514	- 217.206
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	- 12.656	1.570
Decremento/(Incremento) ratei e risconti passivi	- 119.721	- 99.091
<i>Altre variazioni del capitale circolante netto:</i>	- 1.633.190	- 3.711.020
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	10.253.722	3.956.353
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati / (pagati)	36.875	- 440.991
Imposte sul reddito pagate	- 2.654.841	- 639.850
Utilizzo fondi	- 156.190	- 179.968
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	7.479.566	2.695.544
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	- 5.952.331	- 7.670.076
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	5.085
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	- 5.870	- 19.010
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	5.144
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	6.000.000
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	- 5.958.201	- 1.678.857
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Accensione finanziamenti	-	-
Rimborso finanziamenti	- 1.643.029	- 1.635.247
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	- 1.643.029	- 1.635.247
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	- 121.664	- 618.560
Disponibilità liquide al 1° gennaio	6.196.057	6.814.617
DISPONIBILITÀ LIQUIDE AL 31° DICEMBRE	6.074.393	6.196.057



NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2025

PREMESSA

La Società ha gestito l'aeroporto di Ronchi dei Legionari in regime di "gestione totale". Il presente Bilancio accoglie pertanto i movimenti economico-finanziari tipici delle società aeroportuali in suddetto regime.

Nel 2025 la Società ha operato secondo le modalità prescritte dal "Contratto di Programma" per le annualità 2024-2027, come previsto dalla Convenzione per la gestione, ed ha inoltre ottenuto il riconoscimento tariffario, previsto dalla normativa di riferimento, come meglio esplicitato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

Le voci dell'esercizio appena conclusosi, sono comparate con quelle dell'esercizio precedente e rilevano, laddove non specificato, contenuti omogenei.

CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il Bilancio al 31/12/2025, le cui voci vengono illustrate nel prosieguo della presente Nota Integrativa, è stato redatto nel rispetto delle norme previste dall'ordinamento giuridico italiano.

Il presente Bilancio, costituito ai sensi dell'art. 2423 del Codice Civile dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa, è stato redatto secondo gli schemi e le indicazioni stabiliti dagli articoli 2424, 2424-bis, 2425, 2425-bis e 2427 del Codice Civile. I criteri utilizzati nella formazione del Bilancio chiuso al 31/12/2025 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del Bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi.

I principi contabili adottati e più sotto illustrati, uniformati ai principi generali richiamati dagli articoli 2423, 2423-bis del Codice Civile, enunciano i criteri seguiti nella valutazione delle diverse categorie di beni, nella determinazione degli ammortamenti e degli accantonamenti che hanno gravato sul Conto Economico. La valutazione delle voci è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nonché tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Nel corso del corrente esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga di cui all'art. 2423, V comma, del Codice Civile.

Nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 2426 del Codice Civile, i costi aventi utilità pluriennale sono iscritti nell'attivo patrimoniale con il consenso del Collegio Sindacale qualora previsto dalle previsioni legislative vigenti.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Le valutazioni di Bilancio sono state effettuate in conformità ai principi di redazione del Bilancio ex artt. 2423 e 2423-bis C.C. ed alle disposizioni ex artt. 2424-bis e 2426 C.C., opportunamente integrati ed interpretati dai principi contabili formulati dall'Organismo Italiano di Contabilità.

In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del Bilancio sono i seguenti:

Le **immobilizzazioni immateriali** sono iscritte in ragione della comprovata utilità, previo consenso del Collegio Sindacale ove previsto, e sono rilevate al valore di costo, comprensivo di eventuali oneri accessori direttamente imputabili. Sono state sistematicamente ammortizzate secondo un piano di ammortamento della durata di cinque anni, in relazione alla loro presunta vita utile.

Le **immobilizzazioni materiali** sono iscritte al costo storico o al valore di conferimento, incrementati degli oneri accessori di diretta imputazione e sono sistematicamente ammortizzate in base alla loro presunta vita utile.

Conformemente a quanto disposto al punto 3 dell'art. 2426 C.C., non risultano immobilizzazioni di valore durevolmente inferiore a quello iscritto in Bilancio. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alla residua possibilità di utilizzo degli stessi, mentre i costi di manutenzione aventi natura non incrementativa sono imputati integralmente a Conto Economico.

Per la definizione del piano di ammortamento e quindi delle relative quote, ad eccezione di quanto specificato in seguito, si è fatto riferimento ai coefficienti massimi di ammortamento, ridotti alla metà nel primo anno di utilizzazione, stabiliti nella tabella allegata al D.M. 31 dicembre 1988 (aggiornato con D.M. 28 marzo 1996), i quali, in relazione ai beni cui si riferiscono, sono ritenuti sufficientemente rappresentativi del normale periodo di deperimento e consumo dei beni con riferimento al settore in cui opera l'impresa.



Al fine di una più chiara esposizione dei “beni di terzi”, si è ritenuto opportuno riclassificare gli stessi all’interno delle specifiche categorie di appartenenza già previste dallo schema di cui all’art. 2424 C.C., anziché in separata e distinta categoria (come operato per gli esercizi antecedenti il 2012). All’interno di ciascuna categoria omogenea, si è quindi provveduto a distinguere tra i “beni di proprietà” e quelli “in concessione”.

I **beni di terzi o beni gratuitamente devolvibili**, che includono sia opere realizzate interamente ed “ex-novo” dalla Società, che migliorie eseguite su beni (di terzi) già esistenti, sono iscritti al costo di acquisizione incrementato degli oneri di diretta imputazione o al costo di realizzazione e sono ammortizzati con un ammortamento tecnico, determinato dagli organi tecnici interni, che tiene conto della presunta vita utile del bene oggetto di capitalizzazione. Le aliquote applicate, che rispondono comunque a quelle fiscalmente ammesse, sono meglio indicate nella parte di questo documento che tratta delle immobilizzazioni materiali. Alcune opere eseguite con i proventi di cui all’art. 17 del D.L. 25/3/1997 n. 67, convertito in Legge 23/5/1997 n. 135, sono state capitalizzate in anni precedenti.

Le **partecipazioni in imprese controllate e collegate** sono valutate con il metodo del Patrimonio Netto.

Le **rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo**, sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, tenuto conto di eventuali variazioni per i beni con scarsa possibilità di impiego nel processo produttivo, valutati, ove minore del costo di acquisto, al valore di realizzazione.



I **crediti** sono rilevati in Bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo in considerazione il fattore temporale ed il presumibile valore di realizzo. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del credito, al netto di tutti i premi, sconti e abbuoni ed inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. I costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell’interesse effettivo.

Il criterio del costo ammortizzato non viene applicato qualora dalla sua applicazione emergano risultati irrilevanti ai fini della rappresentazione veritiera e corretta.

Si presumono irrilevanti gli effetti qualora:

- la scadenza sia entro i 12 mesi;
- i costi di transazione siano minimi;
- il tasso di interesse effettivo non sia significativamente diverso dai tassi di mercato.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e anche il rischio paese, la cui congruità rispetto alle posizioni di dubbia esigibilità è verificata periodicamente ed, in ogni caso, al termine di ogni esercizio, tenendo in considerazione sia le situazioni di inesigibilità già manifestatesi o ritenute probabili, sia le condizioni economiche generali, di settore e di rischio paese.

Le **disponibilità liquide** rappresentano i saldi dei conti correnti bancari, postali, nonché della cassa e sono stati iscritti a Bilancio per gli importi effettivamente disponibili alla data di chiusura.

I **ratei e i risconti** sono determinati facendo riferimento alla componente economico-temporale di quote dei ricavi, proventi, costi ed oneri, di competenza di due o più esercizi.

I **fondi per rischi ed oneri** accolgono accantonamenti destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell’esercizio sono indeterminati o l’ammontare o la data di sopravvenienza.

Il **trattamento di fine rapporto** è stato determinato in conformità all’art. 2120 C.C. e rappresenta l’effettivo debito maturato nei confronti dei dipendenti al 31/12/2006 ed annualmente rivalutato, come da previsioni di Legge.

I **debiti** sono rilevati in Bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo in considerazione il fattore temporale. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del debito al netto dei costi di transazione e di tutti i premi, gli sconti e gli abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. I costi di transazioni, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell’interesse effettivo.

I **costi e ricavi** sono esposti in Bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. Le operazioni infragruppo sono avvenute a normali condizioni di mercato. Relativamente alla contabilizzazione dei ricavi si evidenzia che, in data 19 aprile 2023, il Consiglio di Gestione dell’Organismo Italiano di Contabilità (OIC) ha approvato il principio contabile OIC 34. Il principio

si rende applicabile ai bilanci relativi agli esercizi aventi inizio dal 1° gennaio 2024 o da data successiva. Tale principio, oltre ad omogeneizzare elementi che erano già contenuti in altri standard (principalmente l'OIC 15 "Crediti" e l'OIC 12 "Composizione e schemi del bilancio d'esercizio"), fornisce indicazioni su fattispecie che non erano precedentemente trattate in modo specifico. L'ambito di applicazione dell'OIC 34 riguarda tutte le operazioni che comportano la rilevazione di ricavi derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi, indipendentemente dalla loro classificazione nel Conto economico, mentre restano escluse le cessioni di azienda, i fitti attivi, i ristorni e i lavori in corso su ordinazione (per cui si continuerà ad applicare quanto disposto dall'OIC 23), nonché le transazioni che non hanno finalità di compravendita.

La rilevazione dei ricavi in bilancio avviene secondo il principio della competenza economica, distinguendo il metodo di rilevazione a seconda che si tratti di vendita di beni o prestazione di servizi. Con riferimento alla vendita di beni, i ricavi sono rilevati quando è avvenuto il trasferimento sostanziale dei rischi e dei benefici connessi alla vendita, nonché l'ammontare dei ricavi può essere determinato in modo attendibile.

Per quanto riguarda invece la prestazione di servizi, i ricavi sono rilevati in base allo stato di avanzamento se l'accordo tra le parti prevede che il diritto al corrispettivo per il venditore maturi via via che la prestazione è eseguita, nonché l'ammontare del ricavo di competenza può essere misurato attendibilmente.

In linea generale, quindi, il modello contabile introdotto dal nuovo principio è articolato nelle seguenti fasi:

- determinazione del prezzo complessivo del contratto;
- identificazione delle unità elementari di contabilizzazione, distintamente individuabili, contenute nel contratto;
- valorizzazione delle unità elementari di contabilizzazione;
- rilevazione del ricavo quando l'unità elementare di contabilizzazione viene adempiuta dall'entità, tenendo in considerazione il fatto che i servizi potrebbero essere resi non in uno specifico momento, ma anche nel corso di un periodo di tempo.

La Società ha effettuato una valutazione ad esito della quale sono state individuate fattispecie tali da impattare la modalità di rilevazione dei ricavi adottata in precedenza.

I contributi in conto esercizio vengono rilevati in seguito alla delibera dell'Ente erogatore, tenuto conto del principio di "correlazione di ricavi e costi dell'esercizio" (P.C. n. 11) in base a specifiche e dettagliate rendicontazioni, e pertanto solo quando sussiste la ragionevole certezza giuridica sulla loro esigibilità e maturazione. **I contributi in conto capitale** vengono contabilizzati in diretta diminuzione dei cespiti cui si riferiscono e vengono rilevati in seguito alla delibera dell'Ente erogatore e quando sussiste pertanto la ragionevole certezza giuridica sulla loro maturazione ed esigibilità.

Le imposte sul reddito sono rilevate tenendo conto delle attuali aliquote nonché delle norme vigenti, in base ad una realistica previsione del reddito imponibile, imputando le opportune variazioni negative o positive. Sono state altresì considerate, ove applicabili, norme agevolative. Come previsto dalla formulazione del Principio Contabile n. 25 si è tenuto conto delle variazioni temporali di imponibile fiscale analizzando, oltre alle imposte correnti, quelle prepagate e/o differite.

Si precisa che ai fini di offrire una più chiara esposizione dei dati di Bilancio, ci si è avvalsi della facoltà di omettere quelle voci che avrebbero riportato un saldo uguale a zero.

Tutti gli importi riportati nel presente Bilancio sono espressi, ai sensi del 5° comma dell'art. 2423 Cod. Civ., in unità di Euro senza cifre decimali.

Riesposizione dei dati comparativi

I dati relativi all'esercizio 2024 inerenti i ricavi dell'esercizio e costi per servizi sono stati riesposti ai sensi dell'OIC 29 al fine di garantire una rappresentazione più corretta e aderente alla sostanza economica delle operazioni, con particolare riferimento agli incentivi concessi ai vettori (il cui costo è stato pari a Euro 9.155.524 nel 2024). La riesposizione deriva dall'adozione di un più appropriato criterio di rilevazione e valutazione in conformità all'OIC 34, con l'obiettivo di migliorare la comparabilità e la significatività dei saldi, senza effetti sul patrimonio netto complessivo.

Infatti, il principio contabile OIC 34 prevede al paragrafo 10 che "nella determinazione del prezzo complessivo si tiene conto anche degli importi dovuti al cliente che sono assimilabili a sconti e quindi contabilizzati in riduzione del prezzo complessivo. Viceversa, gli importi dovuti al cliente relativi a prestazioni ricevute, inclusi nel medesimo contratto, sono da contabilizzare come costo." Inoltre, il paragrafo 15 dell'OIC 34 illustra che, "qualora i contratti prevedano sconti, abbuoni, penalità e resi, tali elementi devono essere contabilizzati in riduzione dei ricavi sulla base della migliore stima del corrispettivo, tenendo conto dell'esperienza storica e/o di elaborazioni statistiche".

A seguito della riclassifica in questione l'ammontare del dato comparativo al 31 dicembre 2024 della voce A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni si riduce da Euro 24.004.365 a Euro 14.848.840, e la voce B.7 Costi per servizi si riduce da Euro 13.412.801 a Euro 4.257.277.

ATTIVITÀ

B) IMMOBILIZZAZIONI

Le immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie ammontano complessivamente, al 31/12/2025, a € 37.940.610 rispetto ad € 35.051.718 del 2024.

B-I Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali ammontano al 31/12/2025 a € 36.927 a fronte di € 49.401 dell'esercizio 2024.

La composizione ed i movimenti delle immobilizzazioni immateriali sono analiticamente illustrate nell'allegata tabella "A" dalla quale si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli incrementi, ai decrementi, agli ammortamenti ed ai residui da ammortizzare distinti per categoria in conformità alle disposizioni del art. 2427 C.C..

I diritti di utilizzo licenze, pari a € 36.927 segnalano un decremento dovuto all'effetto combinato degli ammortamenti dell'esercizio e degli investimenti effettuati che si riferiscono esclusivamente a spese sostenute per l'acquisto, l'implementazione e il miglioramento di software gestionali ed operativi.

Le immobilizzazioni immateriali sono state ammortizzate in quote costanti in cinque esercizi.

B-II Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31/12/2025 a € 37.621.299 a fronte di € 34.732.015 dell'esercizio 2024.

Al fine di offrire una più chiara esposizione dei "beni di terzi", all'interno di ciascuna delle categorie previste dallo schema di cui all'art. 2424 C.C., si è proceduto, come già nei precedenti esercizi, a classificare i cespiti suddividendoli tra "beni di proprietà" e "beni in concessione". La composizione ed i movimenti delle immobilizzazioni materiali sono analiticamente illustrate nell'allegata tabella "B" dalla quale si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli incrementi, ai decrementi, agli ammortamenti ed ai residui da ammortizzare distinti per categoria di cespiti.

B-III Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano al 31/12/2025 a € 282.384 a fronte di € 270.302 dell'esercizio 2024, con un incremento di € 12.083 corrispondente al risultato netto d'esercizio della controllata "AFVG Security S.r.l." (valutata con il metodo del Patrimonio Netto). La Società valuta le partecipazioni in società controllate con il "metodo del patrimonio netto".

Detto metodo è ritenuto necessario ed opportuno al fine di consentire una corretta lettura del documento contabile in termini di competenza, tenuto soprattutto conto del fatto che la Società, in regime di gestione totale, è comunque tenuta a presentare le risultanze analitiche della propria contabilità in forma consolidata. Le movimentazioni delle immobilizzazioni finanziarie vengono elencate nel relativo prospetto allegato (all. "C").

Per una maggior comprensione si espongono, di seguito, le tabelle riassuntive relativamente alle partecipazioni possedute direttamente o indirettamente nelle imprese controllate e collegate.

Partecipazioni in imprese controllate:

Denominazione	Città o Stato Estero	Capitale sociale	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	% Possesso	Valore a bilancio al 31/12/2025
A.F.V.G. SECURITY S.R.L.	RONCHI DEI LEGIONARI (GO)	100.000	270.302	12.082	100%	282.384
Totale		100.000	270.302	12.082	100%	282.384

Denominazione	Valore a bilancio al 31/12/2024	Aumenti C.S. / Acquisto quote	Distribuzione di utili	Rivalutazione (Svalutazione)	Valore a bilancio al 31/12/2025
A.F.V.G. SECURITY S.R.L.	270.302	0	0	12.082	282.384
Totale	270.302	0	0	12.082	282.384

I dati sopra riportati si riferiscono ai prospetti di Bilancio chiusi al 31/12/2025, anche se non formalmente approvati. In merito alle società controllate, non esistono restrizioni alla disponibilità da parte della società partecipante, né esistono diritti di opzione o altri privilegi. Nessuna operazione significativa è stata posta in essere con società partecipate, ed i rapporti intrattenuti con le stesse, che sono dettagliatamente illustrati nella sezione della Relazione sulla Gestione, sono avvenuti a normali condizioni di mercato.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

L'attivo circolante ammonta complessivamente a € 15.486.241, rispetto a € 15.425.780 del 2024.

C-I Rimanenze

La voce si riferisce esclusivamente a materiale di consumo e pezzi di ricambio, l'ammontare delle giacenze è incrementato rispetto all'esercizio precedente di € 18.394, e risulta pari ad € 90.191 a fronte di € 71.797 del 2024.

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Scorte per rampa	49.499	28.910	20.589
Scorta intangibile	16.111	10.945	5.166
Scorte per officina	7.383	9.598	-2.216
Scorte per assistenza passeggeri	6.361	7.259	-898
Scorte per sala vip	6.117	10.372	-4.256
Scorte per cancelleria	2.359	3.315	-956
Scorte per vestiario e d.p.i.	2.050	680	1.371
Scorte per manutenzione	312	718	-407
Totale	90.191	71.797	18.394

C-II Crediti

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
1) Verso clienti	4.105.811	5.350.989	-1.245.178
- Clienti	6.816.829	7.734.583	-917.754
- Fatture da emettere	245.936	617.852	-371.916
- Note di accredito da emettere	-30.000	-69.672	39.672
- Fondo svalutazione crediti	-2.926.954	-2.931.773	4.819
2) Verso controllate	1.018	0	1.018
4) Verso controllanti	0	0	0
5 bis) Per crediti tributari	981.967	1.385.073	-403.106
5 ter) Crediti per imposte anticipate	816.350	862.235	-45.885
5 quater) Verso altri	3.416.509	1.559.628	1.856.882
- Crediti diversi	3.416.509	1.559.628	1.856.882
Totale crediti	9.321.656	9.157.925	163.730

I crediti verso clienti registrano, in termini assoluti (e quindi al netto del Fondo Svalutazione Crediti), una diminuzione di € 1.245.178.

Si evidenzia che al 31/12/2025 la distribuzione geografica dei crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione crediti) presenta un saldo di € 6.903.847 verso soggetti nazionali, di € 100.004 verso soggetti europei e di € 28.915 verso soggetti extraeuropei. Per la valutazione dei "Crediti verso clienti" si è operato con il "Procedimento analitico" determinando per ogni singola posta di credito la stima delle perdite presunte e l'effettiva inesigibilità della stessa. Tenuto conto dell'analisi dei crediti verso clienti e della capienza del relativo Fondo Svalutazione, in questo esercizio si è proceduto ad utilizzare parte delle somme accantonate in precedenza per chiudere posizioni più vecchie di 10 anni e ritenute non più recuperabili e, di contro, non si è proceduto ad accantonare somme aggiuntive ritenendo il fondo svalutazione crediti (le cui movimentazioni vengono di seguito riportate) congruo alla copertura di eventuali rischi per insolvenze.

Saldo al 1/1/2025	2.931.773
Utilizzi dell'esercizio 2025	-4.819
Accantonamento dell'esercizio 2025	0
Saldo al 31/12/2025	2.926.954

La contrazione dei crediti tributari (€ 981.967 nel 2025 contro € 1.385.073 del 2024) è prevalentemente riconducibile ai crediti fiscali acquistati, e non ancora utilizzati in compensazione alla data del 31/12/2024, nell'ambito dell' "Accordo Quadro per l'acquisto di crediti di imposta" sottoscritto nel 2024 dalla Società con Intesa San Paolo (ISP) come meglio descritto nel paragrafo Eventi di rilievo dell'esercizio della Relazione sulla Gestione (€ - nel 2025 contro € 390.000 nel 2024), oltre che alla variazione del credito IVA maturato che, alla fine dell'esercizio, ammonta a € 605.606 (€ 671.705 nel 2024), all'aumento del credito fiscale per ritenute applicate, pari ad € 328.523 (€ 298.462 nel 2024) e ad un credito IRAP (€ 39.127 nel 2025 ed € - nel 2024). Nell'esercizio, inoltre, si registra una diminuzione relativa a crediti tributari vari di modesta entità pari a € 16.196.

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate, € 816.350 nel 2025 contro € 862.235 nel 2024, riguardano fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondi rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti, oltre a componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi. Il Consiglio di Amministrazione, valutati i contenuti e la formulazione del Principio Contabile n. 25, e posto che nel rispetto del principio della prudenza, le "attività per imposte anticipate" vanno rilevate quando vi è la ragionevole certezza del loro futuro recupero, comprovata da una pianificazione fiscale e dalla previsione di sufficienti differenze temporanee imponibili, ritiene altresì utile esporre di seguito un prospetto dal quale si evincono anche le potenziali attività future.

Attività per imposte anticipate	
1. Importo iniziale	862.235
2. Aumenti	
2.1 Imposte anticipate sorte nell'esercizio	150.761
3. Diminuzioni	
3.1 Imposte anticipate scaricate nell'esercizio	196.646
4. Importo finale	816.350

La tabella seguente espone invece il dettaglio delle differenze temporanee al 31/12/2025 a norma di quanto disposto dall'art. 2427, co. 1, numero 14 lettera a del codice civile:

Differenze temporanee al 31/12/2025					
	Imponibile IRES	Imponibile IRAP	IRES	IRAP	Totale
Aliquota applicata			24,00%	4,20%	
Fondo VV.FF.	721.419	721.419	173.141	30.300	203.441
Fondo oneri P.S.A.	70.000	70.000	16.800	2.940	19.740
Fondo svalutazione crediti	1.788.572	0	429.257	0	429.257
Fondo rischi contenziosi con il personale	290.841	0	69.802	0	69.802
Imposte deducibili per cassa	54.603	0	13.105	0	13.105
Compensi amministratori	189.310	0	45.434	0	45.434
Variabili definiti l'anno successivo	93.419	0	22.421	0	22.421
Fondo rischi su contenziosi commerciali	54.800	0	13.152	0	13.152
TOTALI			783.111	33.240	816.350

I "crediti diversi" registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 1.856.882, largamente riconducibile a crediti verso Regione Friuli-Venezia Giulia relativamente al contributo in conto capitale relativo all'accordo di programma per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica nell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport, pari a € 1.486.113. Si precisa che tra i "crediti diversi" sono compresi i "crediti per l'addizionale comunale" ex Legge n. 350/2003 e n. 43/2005 e s.m.i., da incassarsi per conto dello Stato e da versarsi mensilmente alla Tesoreria. Detta voce va considerata unitamente all'analoga voce di debito rilevata fra i "debiti diversi". Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 1 commi 529 e 530 della legge n. 213 del 30/12/2023, a decorrere dal 1° gennaio 2024, nel territorio della regione Friuli Venezia Giulia non si applica più l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri. Il saldo dei crediti è così suddiviso per scadenza:

	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Totale
1) Verso clienti	4.105.811	0	4.105.811
- Clienti	6.816.829	0	6.816.829
- Fatture da emettere	245.936	0	245.936
- Note di accredito da emettere	-30.000	0	-30.000
- Fondo svalutazione crediti	-2.926.954	0	-2.926.954
2) Verso controllate	1.018	0	1.018
5 bis) Per crediti tributari	981.967	0	981.967
5 ter) Crediti per imposte anticipate	816.351	0	816.351
5 quater) Verso altri	3.411.854	4.656	3.416.509
- Crediti diversi	3.411.854	4.656	3.416.509
Totale	9.317.001	4.656	9.321.657

Non si rilevano crediti con esigibilità superiore ai cinque anni.

C-IV Disponibilità liquide

Il saldo delle disponibilità liquide registra un decremento di € 121.664, passando da € 6.196.057 del 2024 a € 6.074.393 del presente esercizio. Le variazioni di dettaglio delle disponibilità liquide sono meglio analizzabili nel Rendiconto Finanziario.

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
1) Depositi bancari e postali	6.024.387	6.151.529	-127.142
3) Denaro e valori in cassa	50.006	44.528	5.478
Totale disponibilità liquide	6.074.393	6.196.057	-121.664

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
- competenze su estratti conto bancari	77.269	57.311	19.958
- servizi e canoni da incassare	27.574	8.300	19.274
- competenze portale termico	2.175	6.699	-4.524
Totale Ratei attivi	107.018	72.309	34.709
- servizi e canoni anticipati	63.696	82.703	-19.006
- premi assicurativi e cauzioni	36.216	38.316	-2.100
- bolli e accise	114	1.061	-947
Totale Risconti attivi	100.026	122.079	-22.053
Totale	207.044	194.388	12.656

I risconti attivi rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza economica, e sono sostanzialmente costituite da ratei di assicurazioni pagati anticipatamente e da servizi la cui fatturazione è contrattualmente prevista in via posticipata. I ratei attivi sono principalmente riferiti a competenze sugli estratti conto che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi.

PASSIVITÀ

A) PATRIMONIO NETTO

Le movimentazioni del Patrimonio Netto sono illustrate nella tabella allegata, che riporta le variazioni intervenute negli ultimi tre esercizi (tab. "E"). Si rammenta che per effetto della valutazione delle partecipazioni con il "metodo del patrimonio netto", di cui si è già trattato, non incorre l'obbligo di accantonamento a riserva non distribuibile (art. 2426, n. 4, C.C.) in quanto sono emerse plusvalenze assorbite dal risultato dell'esercizio.

Il Capitale Sociale, alla data del 31/12/2025, è composto da n. 8.500.000 azioni ordinarie dal valore nominale di € 1,00 ciascuna, valore unitario modificato con delibera dell'Assemblea Straordinaria dei Soci in data 15/05/2009, e risulta così di seguito suddiviso:

	n. azioni	%
2i Aeroporti S.p.A.	4.675.000	55%
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	3.825.000	45%
Totale	8.500.000	100%

L'indicazione analitica delle voci del patrimonio netto con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità è fornita in allegato alla tabella "F".

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

La situazione relativa alla voce "Fondi per rischi ed oneri", al 31/12/2025, è la seguente:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
1) Fondi rischi per trattamento di quiescenza e simili			
Fondo rischi per contenziosi con dipendenti	290.841	0	290.841
Totale	290.841	0	290.841

La voce "Fondo rischi per contenziosi con dipendenti" accoglie l'accantonamento per posizioni pendenti in contenzioso e pre contenzioso con il personale come meglio specificato nel paragrafo "Il contenzioso" della Relazione sulla gestione cui si rimanda per l'approfondimento.

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
3) Altri Accantonamenti			
Fondo rischi canone VV.FF.	721.419	721.419	0
Altri fondi rischi	118.476	118.476	0
Fondo rinnovi contrattuali	0	104.856	-104.856
Fondo per oneri servizio P.S.A.	70.000	70.000	0
Totale	909.895	1.014.751	-104.856

Relativamente alla voce "Fondo rischi canone VV.FF.", di cui si è data ampia informativa nel paragrafo relativo al "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione, si precisa che la Società, nel corso del 2025, non ha effettuato movimentazioni e il fondo relativo alle annualità precedenti rimane dunque composto dalle somme di € 152.670 in riferimento alla annualità 2010, di € 180.172 in riferimento alla annualità 2012, di € 177.655 in riferimento alla annualità 2013, di € 141.322 in riferimento alla annualità 2015, e di € 69.560 in riferimento alla annualità parziale del 2016.

La voce "Altri Fondi" non è stata movimentata nell'esercizio 2025 ed accoglie:

- € 63.676 relativi alla stima di superamento del massimale previsto per le agevolazioni percepite come impresa unica di cui alla Autodichiarazione Aiuti di Stato - Covid 19, suddiviso per competenza delle singole entità partecipate;
- € 54.800 relativi a partite commerciali in disputa con un vettore per servizi erogati in anni precedenti.

Relativamente alla voce "Fondo rinnovi contrattuali" si evidenzia che in data 19/06/2025 è stato siglato il rinnovo del C.C.N.L. del settore del Trasporto Aereo. In tale sede è stata stabilita l'erogazione, oltre alle modalità di calcolo, di una "una tantum" a sanatoria del periodo di "vacatio" contrattuale da erogarsi ai dipendenti in forza alla società alla data indicata. L'importo accantonato lo scorso esercizio, pari a € 104.856, è stato pertanto integralmente utilizzato nel 2025 a fronte di quanto sopra indicato.

Relativamente alla voce "Fondo per oneri servizio P.S.A." di cui si è data ampia informativa nel paragrafo relativo al "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione, si precisa che la somma ancora accantonata è riferibile ad una ipotesi transattiva con il Ministero della Salute, tuttora in corso.

La Società ha negli anni costantemente valutato e monitorato l'opportunità di provvedere all'accantonamento di un fondo per le spese di ripristino o sostituzione nonché di manutenzione ciclica, anche in considerazione del fatto che nel corso del 2010 l'E.N.A.C. ha formalmente consegnato alla Società i beni insistenti sul sedime aeroportuale, come previsto dall'Art. 9 della Convenzione. Ad ogni modo, nella valutazione di cui trattasi, si segnala che si è tenuto conto del fatto che:

- il piano quadriennale predisposto dalla Società prevede l'effettuazione di interventi di investimento e/o di manutenzione straordinaria; tali opere sono oggetto di iscrizione nelle immobilizzazioni materiali;
- la stipula dei "Contratti di programma" (2016-2019, 2020-2023 e 2024-2027) non ha determinato ulteriori obblighi della Società nei confronti dell'Ente Concedente, anche in termini di manutenzioni cicliche, rispetto a quanto già previsto dalla "Convenzione" quarantennale;

- l'Art. 9, comma 5, della Convenzione prevede che, in caso di revoca, l'E.N.A.C. o il subentrante provvedono a rimborsare alla Concessionaria il valore delle opere non amovibili realizzate con fondi di quest'ultima, nei limiti della quota di valore residuo riferito al periodo di durata della concessione. Per questi motivi si ritiene che, anche per l'esercizio 2025, non sussistano i requisiti per procedere all'accantonamento di un fondo ripristino / sostituzione o di un fondo per manutenzioni cicliche.

La consistenza dei beni di terzi insistenti sul sedime aeroportuale è rilevabile nella sezione finale di commento dello Stato Patrimoniale (alla voce "Altre informazioni ai sensi dell'art. 2427 Cod. Civ."); nella medesima sezione sono altresì commentati gli impegni presi in ottemperanza degli obblighi di cui al "Contratto di Programma" ed al relativo "Piano Quadriennale degli Investimenti 2024-2027" approvato dall'E.N.A.C..

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il saldo ammonta al 31/12/2025 a € 686.230 a fronte di € 737.564 dell'esercizio 2024.

Si segnala che la Legge 296 del 27/12/2006 ha modificato sostanzialmente la disciplina del Trattamento di Fine Rapporto e pertanto i movimenti del fondo riguardano esclusivamente gli utilizzi del saldo maturato sino al 31/12/2006 e la sua rivalutazione. I movimenti dell'esercizio possono essere così riassunti:

Saldo Fondo T.F.R. Azienda al 1/1/2025	737.564
Utilizzi dell'esercizio per esodi e anticipazioni	-64.097
Accantonamenti dell'esercizio	12.763
Saldo Fondo T.F.R. Azienda al 31/12/2025	686.230

Di seguito si espone la composizione dell'organico medio della Società nel corso dell'esercizio calcolato in U.L.A. (o Full Time Equivalent) e in "teste" (o Head Count). La stessa esposizione è stata proposta anche avendo a riferimento l'organico puntuale alla data del 31/12/2025:

Organico Medio Anno	2025		2024		Δ	
	HC	FTE	HC	FTE	HC	FTE
Dirigenti	3,98	3,98	3,41	3,41	0,57	0,57
Impiegati	75,40	64,62	70,35	60,54	5,05	4,08
Operai	44,77	38,92	40,91	34,78	3,86	4,14
Totale	124,15	107,52	114,67	98,73	9,48	8,79

Organico Puntuale al	31/12/2025		31/12/2024		Δ	
	HC	FTE	HC	FTE	HC	FTE
Dirigenti	4,00	4,00	4,00	4,00	0,00	0,00
Impiegati	68,00	59,67	72,00	61,67	-4,00	-2,00
Operai	41,00	34,01	39,00	34,33	2,00	-0,33
Totale	113,00	97,68	115,00	100,00	-2,00	-2,33

Il trattamento economico e normativo del personale dipendente è regolato dal C.C.N.L. del Trasporto Aereo - Assaeroporti (cui aderisce la "Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A.") e FILT/CGIL-CISL-UIL del 8/07/2010, l'ultimo rinnovo decorre dalla data del 7/02/2025 per la Parte Generale e dal 04/06/2025 per la parte Specifica e produce effetti sino al 31/12/2027.

D) DEBITI

La voce "debiti" risulta così composta:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
4) Debiti verso banche	5.963.182	7.606.211	-1.643.029
6) Debiti per acconti ricevuti	68.848	218.462	-149.614
7) Debiti verso fornitori	8.107.890	7.458.904	648.986
9) Verso controllate	628.548	684.021	-55.473
11) Verso controllante	465.518	1.604.830	-1.139.313
12) Debiti tributari	148.690	303.222	-154.532
13) Debiti verso istituti di previdenza	532.897	386.899	145.998
14) Altri debiti	4.289.224	3.895.822	393.402
Totale debiti	20.204.797	22.158.371	-1.953.574

Non sussistono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali. Si evidenzia che al 31/12/2025 la distribuzione geografica dei debiti verso fornitori presenta un saldo di € 5.683.844 verso soggetti nazionali, di € 1.426.101 verso soggetti europei e di € 997.945 verso soggetti extraeuropei.

La voce complessiva registra una diminuzione di € 1.953.574 e lo scostamento è largamente riconducibile alla voce debiti verso banche, che si decrementa di € 1.643.029 a seguito dei rimborsi dei finanziamenti in essere come da piani di ammortamento sottoscritti ed alla voce debiti verso controllante (€ -1.139.313), le cui variazioni sono riferibili al rapporto in essere di consolidato fiscale con 2i Aeroporti S.p.A. (saldo e acconti IRES). Nel corso del 2020 infatti la Società ha comunicato alla consolidante la volontà di esercitare l'opzione per la tassazione di gruppo, di cui all'art. 117 del TUIR, per il triennio 2020-2022. Tale opzione è stata rinnovata anche per il triennio 2023-2025.

La contrazione della voce "debiti tributari" per complessivi € 154.532 è riconducibile alla voce debiti per I.R.A.P. che si azzerà (€ 187.236 nel 2024) ed alla variazione della quota di IRPEF trattenuta a dipendenti, professionisti e lavoratori autonomi da versare all'erario che si incrementa (€ 148.690 nel 2025 contro € 115.286 nel 2024).

La voce "altri debiti" risulta così composta:

14) Altri debiti	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
- Canone Vigili del Fuoco	1.313.707	1.108.964	204.743
- Addizionale comunale L.350/03	1.048.255	1.051.128	-2.873
- ENAC per canoni di concessione	632.621	528.376	104.245
- Dipendenti per ferie non godute	439.110	390.072	49.039
- Dipendenti competenze da liquidare	305.313	304.450	863
- Amministratori e sindaci	147.146	226.975	-79.829
- Dipendenti per mensilità aggiuntive maturate	108.523	100.509	8.014
- Servizio di biglietteria c/terzi	73.007	81.247	-8.241
- Cauzioni passive	47.579	42.579	5.000
- Regione FVG	30.899	0	30.899
- ENAC per contributi ricevuti relativi al bando per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di airside a trazione elettrica negli aeroporti regionali (art. 56 bis Reg. UE 651/2014)	445	445	0
- Debiti diversi	142.619	61.078	81.542
Totale Altri debiti	4.289.224	3.895.822	393.402

Si evidenzia la voce "Addizionale comunale ex L.350/03" pari a € 1.048.255 (€ 1.051.128 nel 2024) della quale si è già trattato nella sezione relativa ai "crediti verso altri" cui si rimanda. Relativamente ai "debiti verso E.N.A.C. per canoni di concessione" va rilevato che, con il "riconoscimento tariffario" entrato in vigore in data 11/07/2016, decadono gli effetti agevolativi dei c.d. "requisiti di sistema" di cui all'art. 11-decies della Legge 248/2005, che consentiva la riduzione del 75% del canone aeroportuale dovuto. Sempre per le motivazioni di cui sopra, e con effetto dalla stessa data, viene iscritto il debito relativo al "Canone Vigili del Fuoco", che, nell'esercizio, registra un incremento di € 204.743. Non ci sono, tra i debiti, importi con scadenza superiore ai cinque anni. Il saldo dei debiti è così di seguito suddiviso per scadenza:

	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	di cui durata residua > di cinque anni	Totale
4) Debiti verso banche	1.649.311	4.313.871	0	5.963.182
- BCC Financing (ex Mediocredito Friuli Venezia Giulia) (F.R.I.E.) Mutuo bancario a lungo termine	833.333	2.916.667	0	3.750.000
- ICCREA Mutuo bancario a lungo termine	602.195	969.702	0	1.571.897
- Mediocredito Centrale Mutuo bancario a lungo termine	213.783	427.502	0	641.285
6) Debiti per acconti ricevuti	68.848	0	0	68.848
- Anticipi da clienti	68.848	0	0	68.848
7) Debiti verso fornitori	8.107.890	0	0	8.107.890
- Fornitori	5.780.027	0	0	5.780.027
- Fatture da ricevere	2.444.193	0	0	2.444.193
- Note di accredito da ricevere	-116.329	0	0	-116.329
9) Debiti verso controllate	628.548	0	0	628.548
11) Debiti verso controllante	465.518	0	0	465.518
12) Debiti tributari	148.690	0	0	148.690
- Erario c/ritenute lavoro dipendenti, assimilati e autonomi	148.690	0	0	148.690
13) Debiti verso istituti di previdenza	532.897	0	0	532.897
- I.N.P.S.	464.532	0	0	464.532
- P.R.E.V.I.N.D.A.I.	22.679	0	0	22.679
- I.N.A.I.L.	45.686	0	0	45.686
14) Altri debiti	4.241.644	47.579	0	4.289.224
- Canone Vigili del Fuoco	1.313.707	0	0	1.313.707
- Addizionale comunale L.350/03	1.048.255	0	0	1.048.255
- ENAC per canoni di concessione	632.621	0	0	632.621
- Dipendenti per ferie non godute	439.110	0	0	439.110
- Dipendenti competenze da liquidare	305.313	0	0	305.313
- Amministratori e sindaci	147.146	0	0	147.146
- Dipendenti per mensilità aggiuntive maturate	108.523	0	0	108.523
- Servizio di biglietteria c/terzi	73.007	0	0	73.007
- Cauzioni passive	0	47.579	0	47.579
- ENAC per contributi ricevuti relativi al bando per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di airside a trazione elettrica negli aeroporti regionali (art. 56 bis Reg. UE 651/2014)	445	0	0	445
- Regione FVG	30.899	0	0	30.899
- Debiti diversi	142.619	0	0	142.619
Totale	15.843.347	4.361.450	0	20.204.797



E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi a fine esercizio erano così composti:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
- Interessi passivi su finanziamenti	32.207	70.001	-37.794
- Assicurazioni	13.884	16.100	-2.216
- Canoni posticipati	4.079	13.526	-9.447
- Altri risconti passivi	1.368	5.563	-4.195
- Commissioni e spese bancarie	1.126	4.687	-3.560
Totale Ratei Passivi	52.663	109.876	-57.213
- Risconti su contributi in c/impianti	72.873	79.498	-6.625
- Canoni di subconcessione anticipati	25.353	49.030	-23.677
Totale Risconti Passivi	98.226	128.528	-30.302
Totale	150.890	238.404	-87.515

I ratei passivi si riferiscono a conguagli e oneri bancari di competenza dell'esercizio ma pagati nel 2026, mentre i risconti passivi si riferiscono in gran parte a canoni di subconcessione (anche relativi a canoni pubblicitari) fatturati anticipatamente e di competenza futura, il risconto su contributi ricevuti in c/impianti è rilasciato a conto economico in base alla durata del piano di ammortamento del relativo cespite.

ANALISI DEL CONTO ECONOMICO

Si rappresentano di seguito le principali voci costituenti il risultato dell'esercizio, comparate con quelle dell'anno precedente.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

A-1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Viene di seguito esposta l'analisi delle voci che costituiscono il valore della produzione.

L'andamento delle voci di ricavo è strettamente correlato a quanto dettagliato nella Relazione sulla Gestione in termini di movimenti e di volumi di traffico (tonnellaggi e passeggeri assistiti).

Le tariffe applicate nello scalo nell'anno 2025 (secondo anno del quadriennio 2024-2027) sono state determinate come da previsioni regolamentari ed in applicazione del Modello tariffario di Regolazione "Modello B - Aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri" di cui all'Allegato "A" alla delibera ART nr. 38/2023 del 09/03/2023, come meglio dettagliato nel paragrafo Scenario Normativo (Convenzione E.N.A.C., Contratto di Programma e Dinamica Tariffaria Regolamentata) della Relazione sulla Gestione cui si rimanda per ogni approfondimento.

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Diritti passeggeri, aa/mm e merci	5.502.984	5.306.632	196.352
Canoni di subconcessione	3.512.360	2.836.040	676.321
Parcheggio	3.488.368	2.840.378	647.990
Handling standard	2.749.200	3.310.353	-561.153
Servizi accessori al passeggero	231.384	203.707	27.677
Handling standard a richiesta	174.720	181.281	-6.560
Servizio di biglietteria aerea	81.447	92.042	-10.595
Magazzinaggio e movimentazione merci	25.260	78.408	-53.148
Totale	15.765.723	14.848.840	916.883

La voce di Ricavi Aviation "Diritti passeggeri, aa/mm e merci" ammonta ad euro 5.502.984 (euro 5.306.632 nel 2024) e in ossequio alle nuove disposizioni dell'OIC 34 viene esposta al netto dei costi relativi di sviluppo traffico (incluso spese per marketing ex L.R. 12/2010) erogati alle compagnie aeree che ammontano al 31 dicembre 2025 ad euro 9.700.813 (euro 6.268.238 nel 2024). Analogamente le voci di Ricavi Aviation "Handling Standard" ammonta ad euro 2.749.200 (euro 3.310.353 nel 2024) e in ossequio alle nuove disposizioni dell'OIC 34 viene esposta al netto dei costi relativi di sviluppo traffico (incluso spese per marketing ex L.R. 12/2010) erogati alle compagnie aeree che ammontano al 31 dicembre 2025 ad euro 3.661.483 (euro 2.887.286 nel 2024).

A-4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

Ammontano ad € 141.695 contro € 145.835 dell'esercizio precedente. Si riferiscono alle attività, eseguite internamente dalla Direzione Infrastrutture di programmazione, progettazione, direzione lavori etc. riconducibili alla quota di investimenti realizzata nel 2025. Dette attività, rilevate quotidianamente ed analiticamente, sono state altresì comunicate ad E.N.A.C. attraverso il software gestionale di controllo e programmazione degli investimenti aeroportuali detto "M.I.A."

A-5 Altri ricavi e proventi

Rappresentano le voci reddituali per attività non caratteristiche e sono così di seguito composti:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Altri ricavi:	439.689	545.134	-105.446
Impianto Fotovoltaico	280.348	130.182	150.166
Rimborsi da utenti diversi	34.352	24.574	9.778
Servizi amministrativi esterni	26.582	26.582	0
Rimborsi mensa dipendenti	16.140	14.758	1.382
Rimborsi I.N.A.I.L.	11.188	273	10.914
Sopravvenienze attive	7.317	249	7.069
Rimborsi assicurativi	816	52.743	-51.927
Plusvalenze patrimoniali	8	0	8
Ricavi diversi	62.938	295.773	-232.835
Contributi in conto esercizio:	7.802.493	6.682.502	1.119.991
Contributo L.R. 12/2010 e s.m.i.	7.070.000	6.379.499	690.501
Contributo L.R. 29/2018 e s.m.i. Gestione CIMR	723.918	283.739	440.179
Contributo Portale Termico GSE	6.625	6.625	0
Contributo per Formazione Personale	1.950	1.650	300
Contributo L.R. 11/2009 art. 21	0	10.989	-10.989
Totale	8.242.181	7.227.636	1.014.545

Vista la rilevante incidenza sugli altri ricavi, si evidenzia:

- il contributo regionale di cui alla L.R. 12/2010 e successivi rifinanziamenti, iscritti a Bilancio per l'importo complessivo di € 7.070.000 (€ 6.379.499 nel 2024). Tale contributo è stato destinato ad attività di comunicazione e marketing rivolte alla promozione del territorio con principale riguardo alle nuove destinazioni. La parte contribuita trova la relativa componente di costo nella voce spese per marketing ex L.R. 12/2010 portata in compensazione dei Ricavi Aviation in ossequio alle nuove disposizioni dell'OIC 34. Come già detto nella parte introduttiva della presente Nota Integrativa, relativa ai "criteri di valutazione", per la loro iscrizione al bilancio d'esercizio si è tenuto conto del principio di "correlazione di ricavi e costi dell'esercizio" (P.C. n. 11) in base a specifiche e dettagliate rendicontazioni, e pertanto solo quando sussiste la ragionevole certezza giuridica sulla loro esigibilità e maturazione. Il saldo dei ricavi pareggia pertanto, a livello economico, con i relativi costi.

Adottando gli stessi principi sono stati altresì iscritti altri contributi di importo meno significativo.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

B-6 Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Sono così composti:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Materiali di consumo	399.844	396.877	2.967
Materiali per manutenzioni	70.405	101.551	-31.146
Materiali per automezzi	45.566	46.904	-1.337
Totale	515.815	545.331	-29.516

B-7 Costi per servizi

Presentano un saldo, al 31/12/2025, così strutturato:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Servizi industriali	3.353.172	3.030.187	322.985
Servizi amministrativi	1.162.765	1.054.589	108.176
Servizi commerciali	190.794	172.501	18.293
Totale	4.706.731	4.257.277	449.454

di cui si espone un dettaglio nelle tabelle seguenti:

Spese per servizi industriali:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Spese servizio "security"	1.196.646	1.001.892	194.754
Manutenzione beni propri e demaniali	482.807	478.190	4.617
Energia elettrica	327.528	303.620	23.907
Pulizia locali	271.084	256.820	14.264
Spese per servizi diversi	240.202	265.054	-24.852
Manutenzioni beni demaniali	190.098	181.978	8.120
Servizio mensa dipendenti	146.341	122.520	23.821
Asporto rifiuti	115.913	105.553	10.360
Altri costi del personale	115.164	128.997	-13.833
Corsi di qualificazione professionale	64.899	44.403	20.496
Trasferte dipendenti	36.406	28.745	7.661
Servizi igienico-sanitari	35.752	44.508	-8.756
Servizi P.R.M.	24.599	0	24.599
Consulenze tecniche	13.893	48.086	-34.193
Spese di falconeria	11.640	11.060	580
Telefonia - telex	10.521	8.760	1.760
Altri servizi industriali	69.680	0	69.680
Totale	3.353.172	3.030.187	322.985

La voce "costi per servizi industriali" registra un incremento pari ad €322.985, dovuto essenzialmente all'effetto della spesa per il servizio di "security" erogato dalla società controllata A.F.V.G. Security S.r.l..

Spese per servizi amministrativi:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Compensi ad Amministratori e Sindaci	389.002	376.407	12.595
Assicurazioni	243.314	238.102	5.212
Consulenze legali, fiscali, amministrative, etc.	237.740	150.224	87.516
Aggiornamento software e collegamenti informatici	48.137	73.344	-25.207
Spese bancarie	43.842	59.444	-15.603
Quote associative	35.441	27.447	7.995
Certificazioni ENAC	25.812	30.326	-4.514
Compensi ODV	17.160	17.160	0
Libri, riviste, quotidiani	4.601	5.184	-583
Spese postali	1.491	1.374	117
Rimborsi spese ad Amministratori e Sindaci	1.415	3.190	-1.775
Altri servizi amministrativi	114.810	72.388	42.422
Totale	1.162.765	1.054.589	108.176

Per quanto riguarda i costi per servizi amministrativi la voce complessiva risulta in aumento rispetto allo scorso esercizio, evidenziando uno scostamento pari ad € 108.176. I costi relativi alla "revisione legale" del presente esercizio, curata dalla Società "Pricewaterhousecoopers S.p.A.", sono pari ad € 27.000 e sono iscritti alla voce "Consulenze legali, fiscali ed amministrative".

La procedura amministrativa di affidamento per il triennio 2023-2025 si è svolta nel corso del 2023 e l'Assemblea dei Soci, ai sensi dell'art. 2409-bis del C.C., così come modificato dal D. Lgs. 39/2010, su parere motivato del Collegio Sindacale, aveva formalizzato l'affidamento dell'incarico nella adunanza del 22/05/2023 alla società "EY S.p.A.". L'incarico è stato risolto anticipatamente e consensualmente tra le parti nel corso del 2025 nell'interesse della società controllante 2i Aeroporti S.p.A. che ha manifestato interesse affinché le società da essa partecipate e/o controllate abbiano il medesimo revisore legale dei conti per motivi di opportunità ed efficienza dei controlli. La nuova procedura amministrativa di affidamento per il triennio 2025-2027 si è svolta nel corso del presente esercizio 2025 e l'Assemblea dei Soci, ai sensi dell'art. 2409-bis del C.C., così come modificato dal D. Lgs. 39/2010, su parere motivato del Collegio Sindacale, ha formalizzato l'affidamento dell'incarico nella adunanza del 07/07/2025 alla società "Pricewaterhousecoopers S.p.A".

Nel dettaglio, gli emolumenti spettanti ad Amministratori e Sindaci, risultano così composti:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Compensi:			
- agli Amministratori	343.901	331.246	12.654
- ai Sindaci	45.101	45.160	-59
Totale	389.002	376.407	12.595

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Rimborsi spese:			
- agli Amministratori	1.415	1.536	-120
- ai Sindaci	0	1.655	-1.655
Totale	1.415	3.190	-1.775

Si riporta la composizione degli organi sociali, variata a seguito del mutato assetto societario con l'ingresso di 2i Aeroporti S.p.A. quale socio di maggioranza. L'Assemblea dei Soci del 12/07/2019 infatti, con decorrenza dalla stessa data, ha modificato il numero dei consiglieri di amministrazione da 3 a 5 e dei sindaci effettivi da 3 a 5, delibera confermata poi dalla adunanza del 03/05/2022.

Nella stessa seduta sono stati stabiliti i compensi lordi su base annua oltre oneri di legge, se dovuti, per il Consiglio di Amministrazione:

- Presidente Consiglio di Amministrazione: € 70.000,00
- Amministratore Delegato: € 50.000,00
- Consigliere di Amministrazione: € 10.000,00

L'Assemblea dei Soci del 12/06/2023 ha provveduto a nominare il nuovo organo di controllo per gli esercizi 2023, 2024 e 2025 e contestualmente a definire i compensi lordi, oltre oneri di legge se dovuti, su base annua come segue:

- Presidente Collegio Sindacale: € 10.500,00
- Sindaco Effettivo: € 8.000,00

Spese per servizi commerciali:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Pubblicità e propaganda	91.170	33.229	57.941
Spese per marketing	33.892	67.215	-33.323
Spese di rappresentanza	21.640	12.170	9.470
Altre spese commerciali	44.092	59.887	-15.795
Totale	190.794	172.501	18.294

B-8 Costi per godimento beni di terzi

I costi per godimento beni di terzi sono così di seguito composti:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Canone di concessione aeroportuale	1.039.038	800.273	238.765
Canoni per utilizzo di licenze	226.503	217.002	9.501
Canone di concessione V.V.F.	204.743	179.263	25.481
Canone di concessione servizio security	57.202	45.675	11.527
Fitti passivi	25.000	29.613	-4.613
Canoni per noleggi	22.777	17.966	4.811
Noleggi diversi	59.880	44.239	15.640
Totale	1.635.143	1.334.031	301.112

I canoni per noleggi si riferiscono a contratti di noleggio di attrezzature aeroportuali e macchine fotocopiatrici, mentre quelli per utilizzo di licenze all'onere sostenuto per il collegamento e l'aggiornamento dei sistemi informatici esterni.

La voce "canoni di concessione aeroportuale" comprende l'importo del canone di concessione ordinario pari ad € 1.039.038 (contro € 800.273 per il 2024) direttamente riferito ai volumi di traffico (W.L.U.= Work Load Unit). L'importo del canone per la concessione dello svolgimento dei servizi di sicurezza è pari ad € 57.202 (€ 45.675 nel 2024), ed è stato istituito con Decreto Ministeriale 2/07/2005. Per quanto concerne "l'importo da destinare al fondo nazionale per il servizio antincendi, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato" introdotto dall'Art. 1, comma 1328, della Legge Finanziaria 2007, si fa riferimento a quanto trattato relativamente alla sezione "fondi rischi", nonché ai "debiti diversi", del Passivo e della sezione "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

B-9 Costi per il personale

Sono così di seguito dettagliati:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Salari, stipendi e lavoro straordinario	4.889.952	4.367.394	522.558
Oneri sociali	1.569.604	1.366.656	202.948
Trattamento di fine rapporto	272.848	262.718	10.129
Altri costi del personale	219.702	88.404	131.298
Totale	6.952.106	6.085.173	866.932

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente, ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute, accantonamenti di legge e/o previsti da contratti collettivi e premi di risultato. Per quanto riguarda il "Trattamento di fine rapporto", l'onere complessivo di € 272.848 è costituito dalla rivalutazione del fondo in azienda e dai versamenti di competenza dell'esercizio all'INPS o ad altri Fondi Pensione, così come previsto dalle disposizioni della Legge 296/2006. Le risultanze dell'organico della Società espresse sia in valori medi di F.T.E e di "teste" sia in valori puntuali al 31/12/2025 sono riportate al paragrafo di commento al trattamento di fine rapporto e nell'apposita sezione della Relazione sulla Gestione.

B-10 Ammortamenti e svalutazioni

L'importo complessivo degli ammortamenti e delle svalutazioni si attesta a € 3.081.391 rispetto a € 2.482.160 dell'esercizio 2024.

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	18.344	18.104	240
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	3.063.047	2.464.057	598.991
Totale	3.081.391	2.482.160	599.231

L'ammortamento dei beni materiali è stato operato per i beni di proprietà in base alle seguenti aliquote:

Beni propri	Aliquote
Costruzioni leggere	10%
Impianti e mezzi di sollevamento, carico, scarico e pesatura	7,50%
Macchinari, apparecchi e attrezzature varie	15%
Stigliatura	10%
Arredamento	15%
Impianti interni di comunicazione e telesegnalazione	25%
Pontili telescopici	10%
Impianti di allarme	30%
Mobili e macchine ordinarie di ufficio	12%
Macchine di ufficio elettromeccaniche ed elettroniche	20%
Autoveicoli da trasporto	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

Per i Beni di Terzi sono state utilizzate le aliquote tecnico economiche calcolate in base alla minor numero di anni tra la durata della concessione e la vita utile dei cespiti, come suggerito dall'ICAO nell' "Airport Economics Manual". Gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali pari a € 18.344 non evidenziano variazioni significative rispetto all'esercizio precedente (€ 18.104).

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali pari a € 3.063.047 (€ 2.464.057 nel 2024) hanno subito un incremento di € 598.991 dovuto all'effetto combinato della conclusione di alcuni piani di ammortamento e dell'aumento del costo storico legato all'entrata in esercizio degli investimenti completati nel corso dell'anno. Per i beni entrati in funzione nel corso dell'esercizio le aliquote sono state ridotte alla metà al fine di tenere conto, in via forfetaria, del loro minore utilizzo.

Per quanto concerne la svalutazione dei crediti non si registrano accantonamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2025. Per ulteriori note si rimanda alla sezione di commento dello Stato Patrimoniale alla voce "C-II Crediti" e alla sezione "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

B-11 Variazioni delle rimanenze di materie prime

Il saldo finale delle rimanenze registra un incremento della consistenza patrimoniale, pari ad € 18.394 di cui si è data informativa nella sezione Rimanenze della presente Nota Integrativa.

B-12 Accantonamenti per rischi

La voce nel 2025 è stata movimentata attraverso un accantonamento a "Fondo rischi per contenziosi con dipendenti" pari a € 290.841 relativo a posizioni pendenti in contenzioso e pre contenzioso con il personale come meglio specificato nel paragrafo "Il contenzioso" della Relazione sulla gestione cui si rimanda per l'approfondimento.

B-14 Oneri diversi di gestione

Sono così di seguito dettagliati:

	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Imposte e tasse deducibili	82.135	78.784	3.351
Altri oneri di gestione	76.054	105.800	-29.746
Totale	158.189	184.583	-26.395

C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

C-16 Altri proventi finanziari

Sono così di seguito dettagliati:

16) Altri proventi finanziari d) proventi diversi dai precedenti	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Interessi attivi su depositi e c/c bancari	144.085	240.141	-96.055
Altri proventi finanziari	36.385	27.728	8.657
Totale	180.470	267.868	-87.398

Gli interessi attivi su depositi e conti correnti bancari rappresentano l'importo maturato nell'anno sulle giacenze di liquidità e su operazioni di Time deposit a scadenze predeterminate effettuate durante l'esercizio per gestire la liquidità, mentre alla voce altri proventi finanziari sono stati iscritti, oltre ad altri proventi di importo residuale, € 36.385 relativi alle operazioni di acquisto a sconto di crediti fiscali pro-soluto, come meglio descritto nel paragrafo Eventi di rilievo dell'esercizio della Relazione sulla Gestione.

C-17 Interessi ed altri oneri finanziari

Presentano al 31/12/2025, il seguente dettaglio:

17) Interessi e altri oneri finanziari	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Interessi passivi su mutui	174.500	329.897	- 155.397
Altri oneri finanziari	1.302	448.963	- 447.661
Totale	175.802	778.861	- 603.058

Gli interessi passivi su mutui rappresentano la competenza dell'esercizio legata ai finanziamenti in corso di ammortamento alla data del 31/12/2025. In particolare si tratta di € 68.624 (€ 148.731 nel 2024) relativi al finanziamento concesso da Banca BCC Financing (ex Banca Mediocredito Friuli Venezia Giulia) nel 2019 (a valere su fondi F.R.I.E. regionali) di originari € 7.500.000, € 74.571 (€ 126.971 nel 2024) relativi al finanziamento chirografario sottoscritto in data 05/08/2020 con un pool di banche, di cui ICCREA è capofila, per un importo originario di € 4.000.000, ed infine € 31.305 (€ 54.195 nel 2024) relativi all'ulteriore finanziamento chirografario sottoscritto in data 21/12/2020, con Mediocredito Centrale S.p.A., per un importo originario di € 1.500.000.

Alla voce altri oneri finanziari, nel 2024, erano stati contabilizzati € 446.008 di interessi moratori di legge relativi al giudizio in contenzioso con Impresa Bacchi S.r.l. definito con sentenza n. 1000/2024 del 03/12/2024 di cui si è data ampia e dettagliata informativa nel paragrafo "Il Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

Presentano al 31/12/2025, il seguente dettaglio:

D-18 a) Rivalutazioni di partecipazioni	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Rivalutazione / svalutazione di partecipazione di controllate	12.083	71.448	- 59.365
Totale	12.083	71.448	- 59.365

Per quanto riguarda questa voce si rimanda alla sezione, già trattata in precedenza, "Partecipazioni in imprese controllate e collegate" dello Stato Patrimoniale.

RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE

Il risultato prima delle imposte si attesta ad un valore di € 6.844.529 rispetto ad € 6.787.284 del passato esercizio.

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Il calcolo della stima delle imposte correnti è stato operato in modo accurato e ha tenuto conto delle variazioni di imponibile sia definitive che temporanee.

IMPOSTE	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
IRES corrente	1.586.986	1.742.351	- 155.365
IRAP corrente	348.264	387.013	- 38.749
Rigiro imposte anticipate	196.646	74.689	121.956
Imposte relative a esercizi precedenti - IRES - IRAP	947	750	197
Proventi/Oneri da consolidato fiscale	-6.000	-6.000	0
Imposte anticipate	- 150.761	- 182.688	31.926
Totale	1.976.081	2.016.116	- 40.035

a) Imposte correnti:

Grazie alle novità introdotte dalla Legge di Stabilità 2015 (art. 11 - comma 4-octies del D. Lgs. 446/1997), dall'esercizio di imposta 2015 è possibile portare in deduzione ai fini IRAP il costo del lavoro a tempo indeterminato. Il calcolo della stima delle imposte evidenzia un carico fiscale "corrente" per IRAP pari ad € 348.264 e per IRES pari ad € 1.586.986.

b) Imposte relative ad esercizi precedenti:

Tale voce accoglie una rettifica di imposte relative a esercizi precedenti pari a € 947.

c) Imposte differite o anticipate:

Per quanto concerne le "imposte differite o anticipate" dell'esercizio con un saldo netto pari a € 816.350, si rimanda a quanto già trattato nella sezione di commento dello Stato Patrimoniale relativa ai "crediti per imposte anticipate".

Attività per imposte anticipate	
1. Importo iniziale	862.235
2. Aumenti	
2.1 Imposte anticipate sorte nell'esercizio	150.761
3. Diminuzioni	
3.1 Imposte anticipate scaricate nell'esercizio	196.646
4. Importo finale	816.350

d) Proventi da consolidato fiscale:

Con riferimento all'IRES si segnala che la Società ha comunicato alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A. la volontà di esercitare l'opzione per la tassazione di gruppo, di cui all'art. 117 del TUIR, per il triennio 2023-2025. L'importo netto iscritto a conto economico per il 2025 è pari a € 6.000.

UTILE D'ESERCIZIO

L'utile di esercizio ammonta pertanto ad € 4.868.448 rispetto ad € 4.771.168 del passato esercizio.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEL BILANCIO DELLA SOCIETÀ CHE ESERCITA L'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

La Vostra Società appartiene ad un gruppo che esercita la direzione e coordinamento tramite la società 2iAeroporti S.p.A.. Nel seguente prospetto vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato della suddetta società che esercita l'attività di direzione e coordinamento (ex art. 2497-bis, quarto comma, C.C.). Segnaliamo peraltro che la società 2iAeroporti S.p.A. redige il bilancio consolidato.

STATO PATRIMONIALE	31/12/2024	31/12/2023
Attivo		
Capitale Fisso	1.052.710.710	814.025.446
Capitale Circolante	34.778.780	25.443.473
Totale Impieghi	1.087.489.490	839.468.919
Passivo		
Capitale Netto	616.297.579	620.319.601
Passivo Consolidato	441.040.877	208.956.267
Passivo Corrente	30.151.034	10.193.051
Totale Fonti	1.087.489.490	839.468.919

CONTO ECONOMICO	31/12/2024	31/12/2023
Costi per servizi	- 284.713	- 242.797
Costi per godimento beni di terzi	- 113	- 120
Oneri diversi di gestione	- 39.359	- 21.899
Valore aggiunto	- 324.186	- 264.816
Costi per il personale	-	-
Margine operativo lordo (MOL)	- 324.186	- 264.816
Ammortamento immobilizzazioni	-	-
Svalutazioni	-	-
Margine operativo netto (MON)	- 324.186	- 264.816
Proventi finanziari	115.944.114	57.732.675
Rettifiche di attività finanziarie	8.095.961	1.245.694
Oneri finanziari	- 21.446.064	- 12.709.691
Risultato ordinario prima delle imposte	102.269.825	46.003.862
Imposte dell'esercizio	3.572.882	2.372.805
Utile (perdita) dell'esercizio	105.842.707	48.376.667

FATTI DI RILIEVO DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio.

INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 1 – COMMI 125-129, DELLA LEGGE 124/2017

In conformità a quanto previsto dalla Legge 124/2017, si espongono di seguito, indicati con il "criterio di cassa" i contributi, sovvenzioni, e/o altri vantaggi economici, ricevuti nel 2025 da Pubbliche Amministrazioni e/o da soggetti previsti dalla normativa.

Data incasso	Ente erogante	Descrizione	Incasso netto	Ritenuta	Contributo lordo
CONTRIBUTO OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ - PISTA CICLABILE					
24/03/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	42.329,54	-	42.329,54
28/05/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	199.543,98	-	199.543,98
31/07/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	52.392,76	-	52.392,76
31/07/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	181.713,80	-	181.713,80
05/12/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	99.985,52	-	99.985,52
05/12/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	300.000,00	-	300.000,00
05/12/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	500.000,00	-	500.000,00
05/12/2025	REGIONE FVG	CONTR. OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ PISTA CICLABILE INTERVENTO 5.1.1 PQI	297.607,24	-	297.607,24
Totale parziale			1.673.572,84	-	1.673.572,84
CONTRIBUTO REGIONALE PER MARKETING					
28/03/2025	REGIONE FVG	CONTR.REG.LR 20/2015	5.529.600,00	230.400,00	5.760.000,00
28/03/2025	REGIONE FVG	CONTR.REG.LR 20/2015	986.112,00	41.088,00	1.027.200,00
28/03/2025	REGIONE FVG	CONTR.REG.LR 20/2015	230.400,00	9.600,00	240.000,00
28/03/2025	REGIONE FVG	CONTR.REG.LR 20/2015	41.088,00	1.712,00	42.800,00
Totale parziale			6.787.200,00	282.800,00	7.070.000,00
CONTRIBUTO REGIONALE PER LA GESTIONE E LO SVILUPPO DEL CIMR					
20/02/2025	REGIONE FVG	CONTR.REG. LR N. 29/2018 ART. 6 COMMA 22 TER E L.R. N. 24/2019 ART. 5	128.389,44	5.349,56	133.739,00
01/07/2025	REGIONE FVG	CONTR.REG. LR N. 29/2018 ART. 6 COMMA 22 BIS E L.R. N. 24/2019 ART. 5	144.000,00	6.000,00	150.000,00
Totale parziale			272.389,44	11.349,56	283.739,00
CONTRIBUTO L.R. 11/2009 ART. 21					
29/01/2025	REGIONE FVG	CONTR. ALLE IMPRESE CHE STIPULANO CONTRATTI DI SOLIDARIETA'	2.193,84	91,41	2.285,25
29/01/2025	REGIONE FVG	CONTR. ALLE IMPRESE CHE STIPULANO CONTRATTI DI SOLIDARIETA'	8.355,60	348,15	8.703,75
Totale parziale			10.549,44	439,56	10.989,00

FOTOVOLTAICO CONTO ENERGIA

31/01/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO COMPENSAZIONE RETTIFICHE 2024	- 355,81	89,32	- 266,49
28/02/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO GENNAIO	2.143,52	89,32	2.232,84
31/03/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO FEBBRAIO	14.793,59	616,40	15.409,99
30/04/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO MARZO	2.143,53	89,31	2.232,84
03/06/2025	GSE	GSE FOVOLTAICO APRILE	2.143,53	89,31	2.232,84
30/06/2025	GSE	GSE FOVOLTAICO MAGGIO	2.026,76	84,45	2.111,21
31/07/2025	GSE	GSE FOVOLTAICO GIUGNO	2.026,76	84,45	2.111,21
01/09/2025	GSE	GSE FOVOLTAICO LUGLIO	2.026,76	84,45	2.111,21
30/09/2025	GSE	GSE FOVOLTAICO AGOSTO	2.074,41	86,43	2.160,84
31/10/2025	GSE	GSE FOVOLTAICO SETTEMBRE	2.074,41	86,43	2.160,84
01/12/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO OTTOBRE	2.074,41	86,43	2.160,84
31/12/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO NOVEMBRE	132,84	5,53	138,37
31/12/2025	GSE	GSE FOTOVOLTAICO DICEMBRE	2.039,74	84,99	2.124,73
Totale parziale			35.344,43	1.576,84	36.921,27

CONTRIBUTO PER LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

24/11/2025	FONDIMPRESA	PIANO FORMATIVO CODICE Piano 403451	1.950,00	-	1.950,00
Totale parziale			1.950,00	-	1.950,00

TOTALE GENERALE

8.781.006,15 296.165,96 9.077.172,11

ALTRE INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 2427 CODICE CIVILE

Si riportano di seguito i commenti relativi alle aree "beni di terzi in concessione", "impegni per opere da eseguire" ed "altri rischi". In data 18/06/2010 è stato sottoscritto fra E.N.A.C. e la Società il "Verbale di consegna dei beni insistenti sul sedime aeroportuale di Ronchi dei Legionari".

Tale adempimento era previsto dalla convenzione di affidamento della concessione totale ed era correlato all'accatastamento, da parte della Società, dei beni stessi. La voce "Beni demaniali in concessione" presenta un saldo pari a € 83.803.962 (€ 82.740.554 nell'esercizio precedente). Il dato è desunto dalla Perizia di stima redatta annualmente da società specializzata, consegnata il 30/04/2025, aggiornata con le risultanze contabili a fine esercizio del "Piano degli investimenti" al 31/12/2024 escluse le lavorazioni in corso. Come riportato nella Relazione sulla Gestione, nel corso dell'esercizio 2024 è stato siglato il Contratto di Programma per il quadriennio 2024-2027. Tra i documenti propedeutici alla sottoscrizione del Contratto di Programma la Società ha presentato, con nota prot. 612/2023 del 30/06/2023 integrata da nota prot. 701/2023 del 26/07/2023, ad E.N.A.C. il Piano Quadriennale degli Interventi, le Previsioni di Traffico, il Piano della Qualità, il Piano della Tutela Ambientale e il Piano Economico Finanziario ricevendone parere tecnico favorevole con nota prot. 0139065-P di data 24/10/2023. L'aumento del traffico generato soprattutto dalla decisione della compagnia Ryanair di istituire una base operativa presso lo scalo di Trieste ha avuto l'effetto di creare nuove necessità di interventi infrastrutturali legati alla nuova dimensione di traffico gestito, e una conseguente richiesta di revisione del Piano Quadriennale degli Investimenti. La revisione del PQI è stata proposta

a E.N.A.C. il 25/03/2025 e ha ottenuto parere favorevole dalla stessa E.N.A.C. con nota prot. n. 0103656-P del 18/07/2025 L'importo complessivo di investimenti, al netto di contributi pubblici, del quadriennio 2024-2027 ancora da realizzare alla data del 31/12/2025 era pari a € 28.532.814 ed è rappresentato alla voce "opere da eseguire".

	31/12/2025	31/12/2024
Beni demaniali in concessione	83.803.962	82.740.554
Opere da eseguire	28.532.814	14.727.197
Altri Rischi	7.957.736	7.957.736
Totale	120.294.512	105.425.487

Gli altri rischi si riferiscono ai contenziosi su appalti pendenti al 31/12/2025 di cui si è data ampia informativa nel paragrafo "il contenzioso" della Relazione sulla gestione cui si rimanda per ogni approfondimento. Per quanto concerne gli obblighi di cui all'Art. 2427 C.C. numero 22-ter), si ribadisce l'inesistenza di "Accordi fuori bilancio", mentre per quanto concerne le caratteristiche e tipologia delle operazioni poste in atto con le "Parti Correlate" di cui al numero 22-bis) del medesimo articolo, comunque concluse a "condizioni di mercato", si rimanda alla specifica sezione della Relazione sulla Gestione, parte relativa ai rapporti con le Società Controllate e Collegate, nella quale i rapporti sono dettagliatamente specificati. Non ci sono, con esclusione di quelle di cui si è appena trattato, altre "Parti Correlate".

CONCLUSIONI

Il presente Bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, nonché il risultato economico ed i flussi di cassa dell'esercizio, e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

A seguito delle risultanze esposte nel Conto Economico, l'utile dell'esercizio ammonta ad € 4.868.448, a fronte di un Capitale Sociale di € 8.500.000. Il Patrimonio Netto, al 31 dicembre 2025, si attesta pertanto ad € 31.391.243 (€ 26.552.795 dell'esercizio precedente).

Confidiamo di trovarvi d'accordo sui criteri cui ci siamo attenuti nella redazione del Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, sottoposto alla Revisione Legale ad opera della società di revisione Pricewaterhousecoopers S.p.A..

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEGLI UTILI O DI COPERTURA DELLE PERDITE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 22-septies Codice Civile, si propone all'Assemblea dei Soci di destinare l'utile di esercizio come segue:

- destinare il 5% dell'utile di esercizio, pari a € 243.422, a "riserva legale";
- destinare la restante parte, pari a € 4.625.026 alla riserva "utili portati a nuovo".

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia per la fiducia accordata ed invita i Soci ad approvare il Bilancio chiuso al 31/12/2025, così come proposto.

Ronchi dei Legionari, 30 marzo 2026.

L'Amministratore Delegato
Fabio Gallo



ALLEGATI

ALL. A - PROSPETTO DI VARIAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E DEI RELATIVI AMMORTAMENTI / SVALUTAZIONI

Immobilizzazioni immateriali	Valore 31/12/24	Variazioni dell'esercizio				Valore 31/12/25
		Acquisizioni	Rivalutazioni	Decrementi	Riclassifiche	
1) Costi di impianto e di ampliamento	98.979	-	-	-	-	98.979
Costi di impianto e costituzione	23.979	-	-	-	-	23.979
Costi di ampliamento business plan	75.000	-	-	-	-	75.000
2) Costi di ricerca e sviluppo	483.715	-	-	-	-	483.715
Costi di ricerca e sviluppo	483.715	-	-	-	-	483.715
3) Diritti di brevetto industr. e di util.ne opere dell'ingegno	24.740	-	-	-	-	24.740
Sito web Aeroporto	24.740	-	-	-	-	24.740
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.546.492	5.870	-	-	-	1.552.362
Diritti utilizzo licenze e software	1.541.327	5.870	-	-	-	1.547.198
Licenze e marchi	5.165	-	-	-	-	5.165
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	-	-	-	-	-	-
Studi e progetti in corso	-	-	-	-	-	-
7) Altre	69.669	-	-	-	-	69.669
Spese per ottenimento C.P.I.	40.164	-	-	-	-	40.164
Studio V.I.A. Piano di Sviluppo Aeroportuale	29.505	-	-	-	-	29.505
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	2.223.594	5.870				2.229.464

Variazione dei fondi	Fondo al 31/12/24	Variazioni dell'esercizio		Fondo al 31/12/25	Imm. Immateriali nette al 31/12/25
		Ammortamenti dell'esercizio	Utilizzi		
1) Costi di impianto e di ampliamento	98.979	-	-	98.979	-
Costi di impianto e costituzione	23.979	-	-	23.979	-
Costi di ampliamento business plan	75.000	-	-	75.000	-
2) Costi di ricerca e sviluppo	483.715	-	-	483.715	-
Costi di ricerca e sviluppo	483.715	-	-	483.715	-
3) Diritti di brevetto industr. e di util.ne opere dell'ingegno	24.740	-	-	24.740	-
Sito web Aeroporto	24.740	-	-	24.740	-
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.497.091	18.344	-	1.515.435	36.927
Diritti utilizzo licenze e software	1.491.927	18.344	-	1.510.270	36.927
Licenze e marchi	5.165	-	-	5.165	-
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	-	-	-	-	-
Studi e progetti in corso	-	-	-	-	-
7) Altre	69.669	-	-	69.669	-
Spese per ottenimento C.P.I.	40.164	-	-	40.164	-
Studio V.I.A. Piano di Sviluppo Aeroportuale	29.505	-	-	29.505	-
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	2.174.194	18.344		2.192.537	36.927

ALL. B - PROSPETTO DI VARIAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E DEI RELATIVI AMMORTAMENTI / SVALUTAZIONI

Immobilizzazioni materiali	Valore 31/12/24	Variazioni dell'esercizio					Valore 31/12/25
		Acquisizioni	Rivalutazioni	Decrementi	Riclassifiche	Contributi in conto capitale	
1) TERRENI E FABBRICATI	13.643.919	748.856	-	-	1.841.651	-	16.234.426
Beni di proprietà	140.439	-	-	-	-	-	140.439
Beni in concessione / Piano Interventi	13.503.480	748.856	-	-	1.841.651	-	16.093.988
2) IMPIANTI E MACCHINARI	11.317.110	1.310.177	-	-	436.118	-	13.063.404
Beni di proprietà	2.832.498	2.660	-	-	-	-	2.835.158
Beni in concessione / Piano Interventi	8.484.612	1.307.517	-	-	436.118	-	10.228.246
3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	3.398.543	124.271	-	- 317.192	-	-	3.205.622
Beni di proprietà	3.245.620	56.278	-	- 317.192	-	-	2.984.706
Beni in concessione / Piano Interventi	152.922	67.994	-	-	-	-	220.916
4) ALTRI BENI	25.664.017	884.379	-	- 222.293	144.594	-	26.470.697
Beni di proprietà	1.883.091	9.816	-	- 222.293	-	-	1.670.615
Beni in concessione / Piano Interventi	23.780.926	874.563	-	-	144.594	-	24.800.083
5) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	4.146.467	6.044.334	-	-	- 2.422.363	- 3.159.686	4.608.753
Beni in concessione / Piano Interventi	4.146.467	6.044.334	-	-	- 2.422.363	- 3.159.686	4.608.753
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	58.170.056	9.112.017	-	- 539.485	0	- 3.159.686	63.582.903

Variazione dei fondi	Fondo al 31/12/24	Variazioni dell'esercizio		Fondo al 31/12/25	Imm. Materiali nette al 31/12/25
		Ammortamenti dell'esercizio	Utilizzi		
1) TERRENI E FABBRICATI	5.969.831	1.021.024	-	6.990.856	9.243.571
Beni di proprietà	15.824	204	-	16.027	124.412
Beni in concessione / Piano Interventi	5.954.008	1.020.821	-	6.974.829	9.119.159
2) IMPIANTI E MACCHINARI	6.893.961	1.017.368	-	7.911.329	5.152.075
Beni di proprietà	2.828.841	1.391	-	2.830.232	4.927
Beni in concessione / Piano Interventi	4.065.121	1.015.977	-	5.081.097	5.147.149
3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	3.207.293	56.365	- 317.192	2.946.466	259.157
Beni di proprietà	3.127.388	34.549	- 317.192	2.844.745	139.961
Beni in concessione / Piano Interventi	79.904	21.816	-	101.720	119.196
4) ALTRI BENI	7.366.957	968.290	- 222.293	8.112.954	18.357.743
Beni di proprietà	1.836.631	17.258	- 222.293	1.631.596	39.018
Beni in concessione / Piano Interventi	5.530.326	951.032	-	6.481.358	18.318.725
5) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	-	-	-	-	4.608.753
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	23.438.041	3.063.047	- 539.485	25.961.604	37.621.299

ALL. C - PROSPETTO DI VARIAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Immobilizzazioni finanziarie	Valore 31/12/24	Variazioni dell'esercizio				Valore 31/12/25
		Versam. eserc.	Utilizzi	Rival./Sval.	Riclassifiche	
1) PARTECIPAZIONI IN:						
a) Imprese controllate	270.302	-	-	12.082	-	282.384
Totale immobilizzazioni finanziarie esigibili oltre l'esercizio successivo	270.302	-	-	12.082	-	282.384
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	270.302	-	-	12.082	-	282.384

ALL. D - CAPITALE CIRCOLANTE NETTO

Attività a breve	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Rimanenze	90.191	71.797	18.394
Crediti a breve:			
- Verso Clienti	4.105.811	5.350.989	- 1.245.178
- Verso Controllate	1.018	-	1.018
- Verso Controllanti	-	-	-
- Crediti tributari	981.967	1.378.612	- 396.645
- Per imposte anticipate	816.351	862.235	- 45.884
- Verso Altri	3.411.854	1.551.196	1.860.658
Totale crediti a breve	9.317.001	9.143.032	173.969
Disponibilità liquide:			
- Depositi bancari e postali	6.024.387	6.151.529	- 127.142
- Denaro e valori in cassa	50.006	44.528	5.478
Totale disponibilità liquide	6.074.393	6.196.057	- 121.664
Ratei e risconti attivi	207.044	194.388	12.656
TOTALE ATTIVITÀ A BREVE	15.688.630	15.605.275	83.354
Passività a breve	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Debiti a breve:			
- Verso banche	1.649.311	1.643.029	6.282
- Acconti	68.848	218.462	- 149.614
- Verso Fornitori	8.107.890	7.458.904	648.986
- Verso controllate	628.548	684.021	- 55.473
- Verso collegate	-	-	-
- Verso controllanti	465.518	1.604.830	- 1.139.313
- Debiti tributari	148.690	303.222	- 154.532
- Verso Istituti di previdenza	532.897	386.899	145.998
- Verso Altri	4.246.644	3.853.242	393.402
Totale debiti a breve	15.848.347	16.152.610	- 304.263
Ratei e risconti passivi	150.889	238.404	- 87.515
TOTALE PASSIVITÀ A BREVE	15.999.236	16.391.014	- 391.777
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	- 310.607	- 785.738	475.132

ALL. E - PROSPETTO DI VARIAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

Anno 2023	Capitale Sociale	Altre Riserve	Riserva legale	Utili (perdite) a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldi al 1/1/2023	8.500.000	-	355.585	4.739.109	-	13.594.694
Destinazione risultato dell'esercizio precedente				4.962.740		4.962.740
Utile (perdita) dell'esercizio		-	-	-	3.194.194	3.194.194
Saldi al 31/12/2023	8.500.000	-	355.585	9.701.849	3.194.194	21.751.628
Anno 2024	Capitale Sociale	Altre Riserve	Riserva legale	Utili (perdite) a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldi al 1/1/2024	8.500.000	-	355.585	9.701.849	-	18.557.434
Destinazione risultato dell'esercizio precedente			159.710	3.034.484		3.194.194
Utile (perdita) dell'esercizio		-	-	-	4.771.168	4.771.168
Saldi al 31/12/2024	8.500.000	-	515.295	12.736.333	4.771.168	26.522.796
Anno 2025	Capitale Sociale	Altre Riserve	Riserva legale	Utili (perdite) a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldi al 1/1/2025	8.500.000	-	515.295	12.736.333	-	21.751.628
Destinazione risultato dell'esercizio precedente			238.558	4.532.610		4.771.168
Utile (perdita) dell'esercizio		-	-	-	4.868.448	4.868.448
Saldi al 31/12/2025	8.500.000	-	753.853	17.268.942	4.868.448	31.391.244

ALL. F - PROSPETTO DISTRIBUIBILITÀ DELLE RISERVE

	Importo	Origine - Natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi - per copertura perdite	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi - per altre ragioni
Capitale	8.500.000					
Riserva legale	753.853	di Utili	B	0		
Altre riserve						
Versamenti in conto capitale						
Totale altre riserve	0					
Utili portati a nuovo	17.268.942	di Utili	A, B, C	17.268.942		
Totale	26.522.795			17.268.942	0	

Legenda: A) per aumento di capitale; B) per copertura perdite; C) per distribuzione ai soci;

ALL. G - STATO PATRIMONIALE SINTETICO

ATTIVO	31/12/2025	31/12/2024
A) Crediti v/o Soci per versamenti dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni	37.940.610	35.051.718
C) Attivo circolante	15.486.241	15.425.780
D) Ratei e risconti attivi	207.044	194.388
Totale attivo	53.633.895	50.671.886

PASSIVO	31/12/2025	31/12/2024
A) Patrimonio netto	26.522.795	21.751.627
B) Fondi per rischi ed oneri	1.200.736	1.014.751
C) Trattamento di fine rapporto	686.230	737.564
D) Debiti	20.204.797	22.158.370
E) Ratei e risconti passivi	150.889	238.404
Totale passivo	48.765.448	45.900.716
Utile (perdita) dell'esercizio	4.868.448	4.771.170

ALL. G - CONTO ECONOMICO SINTETICO

ATTIVO	31/12/2025	31/12/2024
A) Valore della produzione	24.149.600	22.222.312
B) Costi della produzione	17.321.822	14.995.483
Differenza tra valore e costi della produzione	6.827.778	7.226.829
C) Proventi e oneri finanziari	4.668	- 510.993
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	12.083	71.448
E) Proventi e oneri straordinari	-	-
Risultato prima delle imposte	6.844.529	6.787.284
Imposte sul reddito	1.976.081	2.016.116
Utile (perdita) dell'esercizio	4.868.448	4.771.168





Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010

Agli Azionisti di

Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA



Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA (la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Ginna 72 Tel. 080 9640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it



Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 1 aprile 2025, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio. La nota integrativa, al paragrafo "Riesposizione dei dati comparativi", illustra gli effetti della riesposizione di alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati, a seguito di riclassifica, a riduzione dei ricavi, dei costi per incentivi concessi ai vettori.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.



Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento.



In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010

Gli amministratori di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA al 31 dicembre 2025, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA al 31 dicembre 2025.



Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Udine, 13 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Firmato digitalmente da: Manuel Forte

Data: 13/04/2026 12:49:50

Manuel Forte

(Revisore legale)

LIBRO VERBALI DEL COLLEGIO SINDACALE

AEROPORTO FRIULI VENEZIA GIULIA S.P.A.

Via Aquileia, 46 – 34077 Ronchi dei Legionari (GO)

Capitale Sociale Euro 8.500.000 i.v.

Cod. Fisc., Partita IVA e Iscr. Reg. Imp. Gorizia n°00520800319

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2025

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI IN OCCASIONE
DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2025
REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2 DEL CODICE CIVILE**

Ai Soci della Società AEROPORTO FRIULI VENEZIA GIULIA S.p.A.

Premessa

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

E' stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. al 31.12.2025, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro 4.868.448. Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Detto bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, è stato predisposto dal Consiglio di Amministrazione, deliberato ed approvato nella riunione del 30.03.2026 e consegnato al Collegio Sindacale da parte dello stesso Consiglio di Amministrazione in pari data. Il Bilancio è composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa unitamente alla Relazione sulla Gestione.

E' inoltre stato redatto il bilancio di sostenibilità 2025 unitamente al documento sulla Politica di Sostenibilità.

Gli amministratori hanno redatto il bilancio nel presupposto di continuità aziendale, tenuto conto del quadro congiunturale mondiale.

Il Collegio sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti la società PRICEWATERHOUSE COOPERS SPA ci ha consegnato la propria relazione contenente un giudizio senza modifica.

Pertanto, da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2025 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e alle riunioni del consiglio di amministrazione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo di amministrazione con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Con l'attuale soggetto incaricato della revisione legale, e con il suo predecessore, in ripetuti incontri, abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza e ricevuto informazioni e risposte ad ogni nostra richiesta.

Abbiamo incontrato l'organismo di vigilanza e preso visione della relazione dello stesso e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo e della evoluzione del suo adeguamento che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale ai sensi e per gli effetti di cui all'art.25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019 n.14.

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art.25-novies d.lgs. 12 gennaio 2019 n.14.

In data 18 giugno 2025, a seguito della risoluzione consensuale anticipata del contratto con la società di revisione EY SpA, il Collegio Sindacale ha rilasciato la propria proposta motivata per il conferimento dell'incarico di revisione, ex art. 13 del DLGS 27 gennaio 2010, n.39, alla Società PricewaterhouseCoopers SpA, poi accolta e deliberata dall'assemblea dei soci del 7 luglio 2025.

Il Collegio Sindacale ha emesso apposito parere in merito alla determinazione della componente MBO quando richiesto.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale altri pareri e osservazioni previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Abbiamo verificato che gli amministratori hanno dichiarato la conformità alle norme di riferimento che disciplinano la redazione del bilancio d'esercizio.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale, "il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. al 31.12.2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c..

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte dei soci, del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, così come redatto dagli amministratori.

Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa.

Ronchi dei Legionari, 13 aprile 2026

IL COLLEGIO SINDACALE

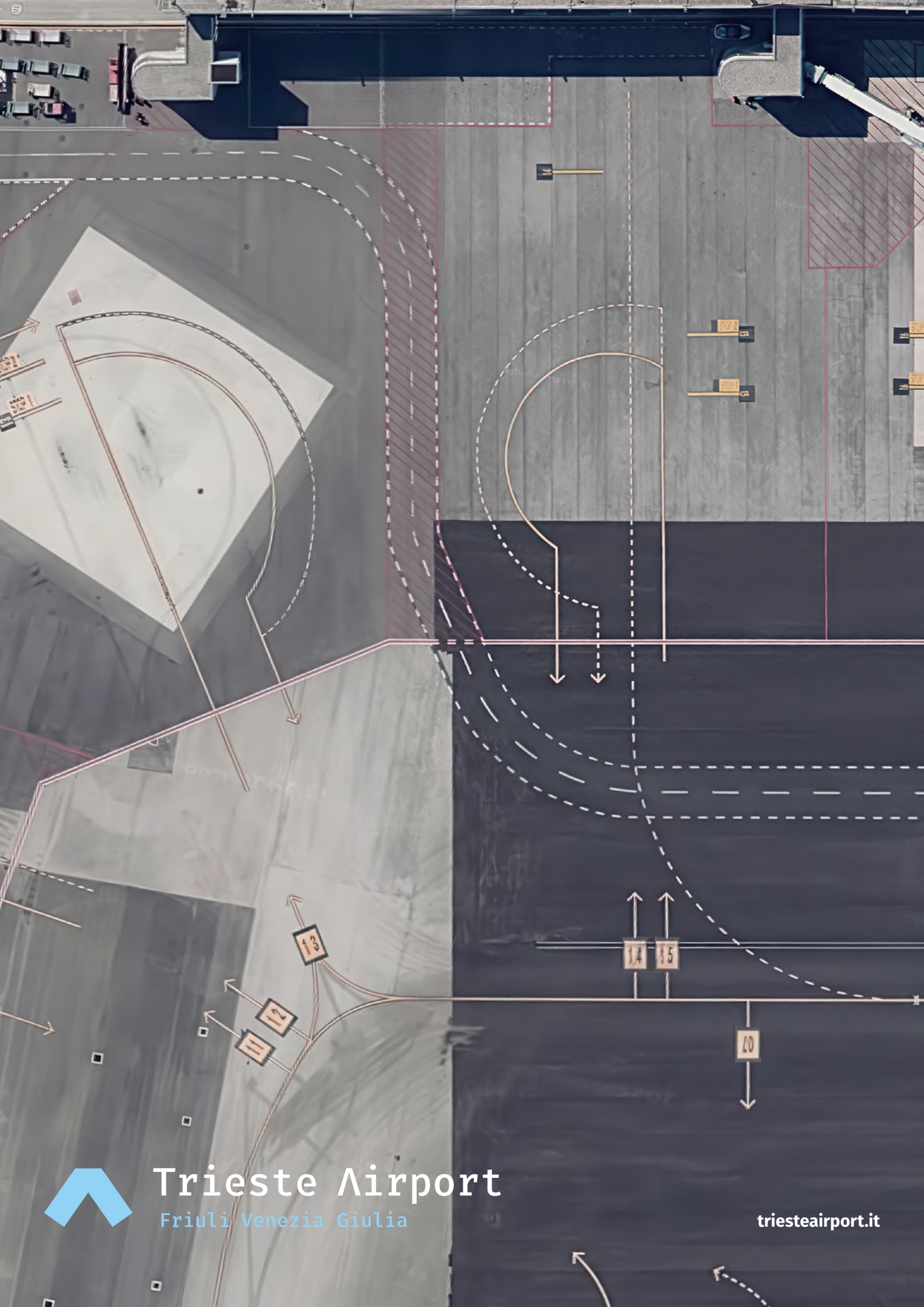
f.to Dott. Edgardo FATTOR

f.to Rag. Gabriella MAGURANO

f.to Dott. Maurizio DI MARCOTULLIO

f.to Dott.ssa Francesca SPITALE

f.to Dott. Attilio LEMMO



Trieste Airport
Friuli Venezia Giulia

triesteairport.it