



GENOVA CITY AIRPORT

AEROPORTO di GENOVA S.p.A.

Sede Legale: Aeroporto "C. Colombo" – 16154 Genova
Numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Genova, C.F. e P.I.: 02701420107

Soggetto che esercita attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 C.C.:
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

al 31.12.2025

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Enrico Musso

Consiglieri

Alessandro Arvigo

Alessandro Cavo

Daniele Papone

Ilaria Queirola

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Ennio Celio Luglio

Sindaci Effettivi

Emanuela Gasparini

Gian Alberto Mangiante

Lucia Tacchino

Enrico Vassallo

DIREZIONE

Direttore Generale

Francesco D'Amico

SOCIETA' DI REVISIONE

EY S.p.A.



GENOVA CITY AIRPORT

INDICE

Lettera del Presidente agli Azionisti	pag.	4
Relazione sulla gestione	pag.	6
Bilancio al 31 dicembre 2025	pag.	51
Nota integrativa	pag.	57
Relazione della Società di Revisione	pag.	100
Relazione del Collegio Sindacale	pag.	103

LETTERA DEL PRESIDENTE

Egregi Azionisti,

È con soddisfazione che, a nome del Consiglio di Amministrazione, Vi sottopongo il bilancio di esercizio 2025, che riflette un anno di significativo progresso, sia sotto il profilo operativo sia sotto quello strategico.

L'esercizio 2025 si inserisce in una fase di profonda trasformazione per il settore del trasporto aereo, caratterizzata da una domanda in forte ripresa, da una crescente attenzione alla sostenibilità e da una competizione sempre più orientata alla qualità delle infrastrutture e dei servizi. In questo contesto dinamico, la Vostra Società ha saputo cogliere le opportunità del mercato, consolidando il proprio ruolo e rafforzando le basi per uno sviluppo duraturo.

Il 2025 rappresenta, infatti, un vero punto di svolta nel percorso di crescita della Società. Dopo un 2024 già positivo, chiuso con un incremento del traffico pari al +4,3%, l'esercizio appena concluso ha registrato un'accelerazione significativa, raggiungendo 1.577.159 passeggeri, con una crescita del +18,1% rispetto all'anno precedente. Un risultato che non solo permette di superare il record storico oltrepassando i livelli pre-pandemici del 2019, ma si colloca ben al di sopra della media nazionale, confermando l'attrattività dello scalo e la validità delle scelte strategiche intraprese.

Questi risultati non sono il frutto di una congiuntura favorevole, ma derivano da un lavoro strutturato e coerente, orientato al miglioramento continuo dell'efficienza operativa e alla valorizzazione degli asset infrastrutturali. In tale ottica, assume particolare rilievo il completamento della nuova ala est del terminal passeggeri, inaugurata il 17 marzo 2025: un intervento strategico che ha ampliato la capacità dello scalo e migliorato in modo tangibile la qualità dell'esperienza dei passeggeri.

Parallelamente, la Società ha proseguito con determinazione nel proprio percorso di innovazione, investendo nell'adozione di nuove tecnologie e nella digitalizzazione dei processi, con l'obiettivo di rendere i servizi più efficienti, accessibili e in linea con gli standard internazionali. Tali iniziative si inseriscono in una visione più ampia che vede lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico come leve fondamentali per sostenere la crescita futura.

Sotto il profilo economico-finanziario, i principali indicatori confermano la solidità della Società e una significativa convergenza con il percorso delineato nel Piano Industriale 2024–2029. L'esercizio si chiude con un utile netto pari a 105 mila euro, risultato che, pur in un contesto di importanti investimenti, evidenzia la capacità dell'azienda di generare valore e di mantenere un equilibrio economico sostenibile.

I traguardi raggiunti sono il risultato dell'impegno congiunto del management e di tutte le persone che operano quotidianamente nella Società. A loro va il più sentito ringraziamento per la professionalità, la competenza e la dedizione dimostrate, elementi essenziali per affrontare con successo le sfide di un settore in continua evoluzione.

Guardando al futuro, la Società intende proseguire lungo il percorso intrapreso, rafforzando ulteriormente il proprio posizionamento competitivo. Gli investimenti previsti, l'attenzione all'innovazione e la centralità dell'esperienza del passeggero continueranno a guidare le nostre scelte, con l'obiettivo di sviluppare uno scalo sempre più moderno, efficiente e sostenibile, capace di generare valore per tutti gli stakeholder.

In conclusione, Egregi Azionisti, esprimo, a nome del Consiglio di Amministrazione, piena soddisfazione per i risultati conseguiti e Vi invito ad approvare il bilancio di esercizio 2025, che sottoponiamo alla Vostra attenzione.

RingraziandoVi per la fiducia e il continuo supporto, porgo i miei più cordiali saluti.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Enrico Musso

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LO SCENARIO

Scenario economico e andamento del mercato del trasporto aereo

Il 2025 conferma la crescita del trasporto aereo a livello mondiale, con un mercato che consolida la forte ripresa iniziata nel 2024. Secondo IATA, la domanda passeggeri globale è aumentata del 5,3% rispetto al 2024, con un coefficiente di riempimento dell'83,6%. Il traffico internazionale rimane il principale motore della crescita, mentre i mercati domestici mostrano un'espansione più moderata. Parallelamente, il cargo aereo registra un anno molto positivo: i volumi globali crescono del 3,4%, spinti dall'e-commerce e da nuovi equilibri nelle catene logistiche internazionali.

Le compagnie aeree continuano ad ampliare capacità e collegamenti, ma il 2025 è segnato anche da criticità: ritardi nelle consegne degli aeromobili, inferiori del 26% rispetto alle attese, che frenano i piani di espansione delle flotte. Aumento delle rotte intercontinentali e rafforzamento dei collegamenti tra hub globali. Crescita delle low-cost, che continuano a guadagnare quote di mercato, pur affrontando pressioni sui margini e costi operativi elevati.

Il settore aereo in Italia beneficia ancora della forte domanda turistica, ma con alcune novità: le città d'arte restano tra le destinazioni più richieste, con un incremento dei flussi internazionali. Le low-cost mantengono un ruolo dominante, ma devono affrontare l'aumento dei costi e l'obbligo europeo di utilizzo del 2% di carburante SAF a partire dal 2025. Le previsioni IATA indicano un nuovo record globale di 5,2 miliardi di passeggeri, con un aumento del 6,7% rispetto al 2024, che si riflette anche sul mercato italiano.

Premesso quanto sopra, il 2025 però presenta un quadro ancora misto: il costo del carburante mostra un leggero calo rispetto al 2024, contribuendo a sostenere i profitti del settore, previsti a 979 miliardi di dollari di fatturato globale. Tuttavia, l'invecchiamento di parte della flotta mondiale aumenta consumi e manutenzione, incidendo sui costi operativi.

La sostenibilità diventa un pilastro strategico: dal 2025 entra in vigore l'obbligo europeo di utilizzo minimo di carburanti sostenibili (SAF). Le compagnie investono in tecnologie più efficienti, digitalizzazione e ottimizzazione delle operazioni. ENAV in Italia avvia un piano industriale 2025-2029 con 570 milioni di euro di investimenti per nuove piattaforme di gestione dello spazio aereo e maggiore efficienza operativa.

Nonostante la crescita, tuttavia, le tensioni geopolitiche e commerciali continuano a influenzare rotte, costi e mobilità internazionale. Le compagnie devono gestire margini sotto pressione e carenza di aeromobili.

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO

Normativa in tema di appalti pubblici

Come noto il Dlgs. 209/2024 aveva modificato circa il 33% delle norme del nuovo Codice dei contratti pubblici, introducendo numerosi nuovi adempimenti per le stazioni appaltanti e gli operatori economici: i nuovi criteri per l'individuazione dei CCNL e la valutazione di equivalenza, la generalizzazione delle clausole di parità di genere e ricambio generazionale, la nuova disciplina della revisione prezzi, solo per citarne alcuni.

Nel corso del 2025 il D.L. 73/2025 –c.d. Decreto Infrastrutture 2025 – ha previsto misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

La legge di conversione 18 luglio 2025 n. 105 del Decreto Infrastrutture è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale 166 del 19 luglio 2025. Il provvedimento è in vigore dal 20 luglio 2025.

Il decreto ha rilevanti effetti sul Codice appalti pubblici.

In sintesi:

- revisione della disciplina della revisione prezzi con:
 - l'emendamento che limita alle sole lavorazioni eseguite o contabilizzate nel 2025 la possibilità prevista dalla legge di Bilancio 2025 di applicare i nuovi prezziari anche in diminuzione rispetto ai prezzi a base di gara (il calcolo delle variazioni tra i prezzi a base di gara, al netto dei ribassi, e i prezziari, potrà essere effettuato dalle stazioni appaltanti solo a decorrere dal 2025);
 - la riformulazione di un emendamento all'articolo 9 che fa rientrare nella revisione prezzi prevista dal Codice degli appalti i contratti pubblici aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione compreso tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023;
- importanti chiarimenti sul subappalto con riferimento ai certificati di esecuzione lavori;
- anticipazione del prezzo al 10% per le gare di progettazione;
- applicazione diretta e immediata dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) anche negli appalti per interventi di ristrutturazione;
- modifiche alle norme sugli incentivi per le funzioni tecniche: a) estensione anche alle gare avviate prima del 31 dicembre 2024 (data di entrata in vigore del Correttivo), a condizione che le attività incentivabili siano svolte dopo tale data (anche se relative a procedure avviate in precedenza); b) l'estensione dell'incentivo alle funzioni tecniche svolte da dirigenti in deroga al principio di onnicomprensività della retribuzione previsto per la retribuzione dirigenziale (art. 24, comma 3, D.Lgs. n. 165/2001); c) criteri di riparto ed eventuali decurtazioni, in caso di ritardi

o aumenti dei costi, definiti direttamente dalle stazioni appaltanti secondo i rispettivi ordinamenti;

- modifiche ai requisiti richiesti per far parte del Collegio consultivo tecnico.

Normativa NIS 2

Come noto con il D.Lgs. 138/2024 (decreto NIS), l'Italia ha dato attuazione alla nuova Direttiva Network and Information Security (NIS - Direttiva 2555/2022).

Il citato decreto prevede l'abrogazione del d.lgs. n. 65/2018, che recepiva la precedente Direttiva NIS (Direttiva 2016/1148).

La nuova normativa NIS mira a garantire un aumento del livello di sicurezza cibernetica comune, grazie all'armonizzazione delle norme applicabili ai diversi operatori nei diversi Stati membri e al rafforzamento dei livelli standard di sicurezza rispetto a quelli previsti dalla disciplina vigente.

L'adempimento più urgente è quello della registrazione all'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale. Dal 1° dicembre 2024 al 28 febbraio 2025 i soggetti pubblici e privati a cui si applica la NIS avevano l'obbligo di registrarsi sulla piattaforma digitale resa disponibile dall'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN).

Tale adempimento è funzionale a consentire ad Agenzia Cybersicurezza Nazionale di censire i soggetti operanti nei settori vigilati, anche al fine di fornire loro supporto in fase di implementazione degli obblighi, attraverso le articolate attività di monitoraggio e ausilio nel loro percorso condiviso di crescita, disciplinate dall'articolo 35.

La mancata registrazione è una violazione per la quale è prevista una sanzione amministrativa pecuniaria con un importo fino al 0.1% del fatturato annuo su scala mondiale del soggetto.

La Società rientra tra i soggetti ai quali si applica la suddetta normativa e ha provveduto alla registrazione di cui sopra.

EVENTI SOCIETARI

Piano industriale e programma di intervento a favore dell'Autorità di Sistema Portuale

Come noto in data 4 luglio 2019 era stata stipulata una Convenzione, a sensi dell'art. 15 L. 241/1990 e s.m.i. e della l. n. 130/2018, per l'attuazione del programma straordinario di investimenti urgenti per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova.

La Convenzione, sottoscritta dall'Autorità di Sistema Portuale, dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e il Commissario Straordinario per la ricostruzione, disciplinava i rapporti tra i soggetti pubblici e privati per la realizzazione dell'intervento inserito nel Programma straordinario di interventi urgenti ai sensi dell'art. 9-bis D.L. 109/2018 convertito in legge 16/11/2018 n. 130, denominato "Realizzazione del primo lotto funzionale dell'ampliamento della aerostazione aeroportuale".

Con tale atto le Parti avevano definito quindi le modalità amministrative e gestionali del programma di intervento. In particolare era previsto che Aeroporto di Genova S.p.A. svolgesse la funzione di Stazione appaltante, di Responsabile Unico del Procedimento e di Direzione Lavori, mentre le attività di progettazione definitiva e di esecuzione dei lavori erano affidate in regime di co-committenza con l'Autorità di Sistema Portuale.

Nell'ambito di quanto sopraesposto la Società ha provveduto nel corso del 2020 ad avviare e completare la procedura di gara per l'individuazione del soggetto appaltatore delle opere di ampliamento dell'aerostazione, sottoscrivere il relativo contratto nel corso del 2021. con il raggruppamento di imprese costituito tra il Consorzio Integra (mandatario) e Ceisis (mandante). Nel corso del 2022 è pervenuto il Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo da parte dell'Ente Regolatore ed a fine 2022 sono stati avviati i lavori.

Era stato concordato un atto aggiuntivo modificativo che aveva ridefinito le milestone del progetto e le modalità di revisione prezzi dell'appalto, alla luce del decreto n.50/2022, convertito nella legge n. 91/2022. Essendo state disattese anche le nuove milestones, Stazione appaltante ha provveduto all'applicazione delle penali per ritardo contrattualmente previste, oltre ad avviare un pressante controllo e monitoraggio quotidiano delle lavorazioni in cantiere.

I lavori relativi all'ampliamento sono proseguiti nel corso del 2024 e si sono conclusi nella prima parte dell'esercizio 2025.

A far data dal 19 marzo 2025 la parte di ampliamento dell'aerostazione è pienamente operativa e aperta ai passeggeri.

Sono stati avviati e proseguono i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione già esistente.

Interventi della Regione Liguria a sostegno degli investimenti sull'Aeroporto di Genova

Nel corso del 2024 la Regione Liguria ha inserito tra gli interventi ammessi a finanziamento sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2021 – 2027 uno stralcio funzionale di importo pari a euro 7 milioni del progetto complessivo di ampliamento e riqualifica del terminal passeggeri dell'Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova.

Nel corso del 2025 sono stati erogati tramite l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale euro 5 milioni. L'erogazione dei residui 2 milioni è prevista nel corso del 2026 in base allo stato avanzamento lavori.

Modello di organizzazione e gestione Ex-D.Lgs. 231/2001

Nel corso del 2025 l'Organo di Vigilanza di cui al D.lgs. 231/2001, non ha rilevato criticità dalle verifiche effettuate nel corso dell'esercizio. E' stato avviato il processo per l'aggiornamento del Modello di Organizzazione e Gestione.

LA GESTIONE AZIENDALE

Attività aeronautiche

Dopo un 2024 chiuso con numeri incoraggianti rispetto all'anno precedente (+4,3%), il 2025 si conferma come anno di svolta e di robusta crescita. Con 1.577.159 passeggeri e una crescita del 18,1% rispetto al 2024, viene oltrepassato il record di traffico del 2019. Un trend positivo ampiamente al di sopra della media nazionale e che rappresenta per l'aeroporto di Genova un chiaro segnale che il mercato aeronautico intende scommettere anche sugli aeroporti minori.

Tale crescita, in particolare sul piano internazionale che viene meglio descritto più avanti, risulta appena più contenuta sul comparto domestico, in particolare per quanto riguarda le frequenti ed improvvise cancellazioni da parte di ITA per Fiumicino, dovute principalmente al noto problema dei motori degli aeromobili di ultimissima generazione.

Continua, ottima, la performance del vettore spagnolo Vueling che prosegue e consolida la propria presenza presso l'hub di Barcellona collegato con Genova anche durante la Winter.

Il vettore ungherese Wizz Air è il grande protagonista del 2025 con l'apertura di ben 2 destinazioni internazionali, Cracovia e Varsavia che si confermano come le porte di accesso al dinamico ed in crescita mercato polacco. Da rilevare tuttavia, che lo stesso vettore riduce a stagionale il collegamento con Budapest pur mantenendo livelli di load factor estremamente alti.

Il trend di crescita è confermato anche nei mesi di spalla successivi alla già vivace stagione Summer, anche se con risultati per così dire "sporcati" come già detto dalle cancellazioni del vettore ITA.

Un ulteriore dato di rilievo viene da Volotea la quale, dopo il disimpegno di alcuni anni fa continua a mantenere Genova nel proprio radar e recupera, proprio sul finire dell'anno (5 dicembre) la rotta su Madrid con due frequenze settimanali.

Andamento stabile, in lieve crescita, per i vettori full service.

I vettori cosiddetti legacy, infatti, confermano le operazioni verso gli Hub di riferimento, Amsterdam per KLM e Monaco per Lufthansa che, ancorché operata dal vettore regional Air Dolomiti, consente ad una parte business di utenza aeroportuale di proseguire per il resto del network garantito dal gruppo tedesco. Stabile il load factor.

Nel complesso, il 2025 è stato un anno di crescita estremamente incoraggiante e che conferma che la città in particolare e la Regione in generale dimostrano attrattività e competitività. Molto ancora rimane da fare, in termini di connettività, per recuperare quella ampia fascia di traffico che per opportunità o comodità di viaggio continua a preferire aeroporti distanti pur originando all'interno della catchment area dell'aeroporto di Genova.

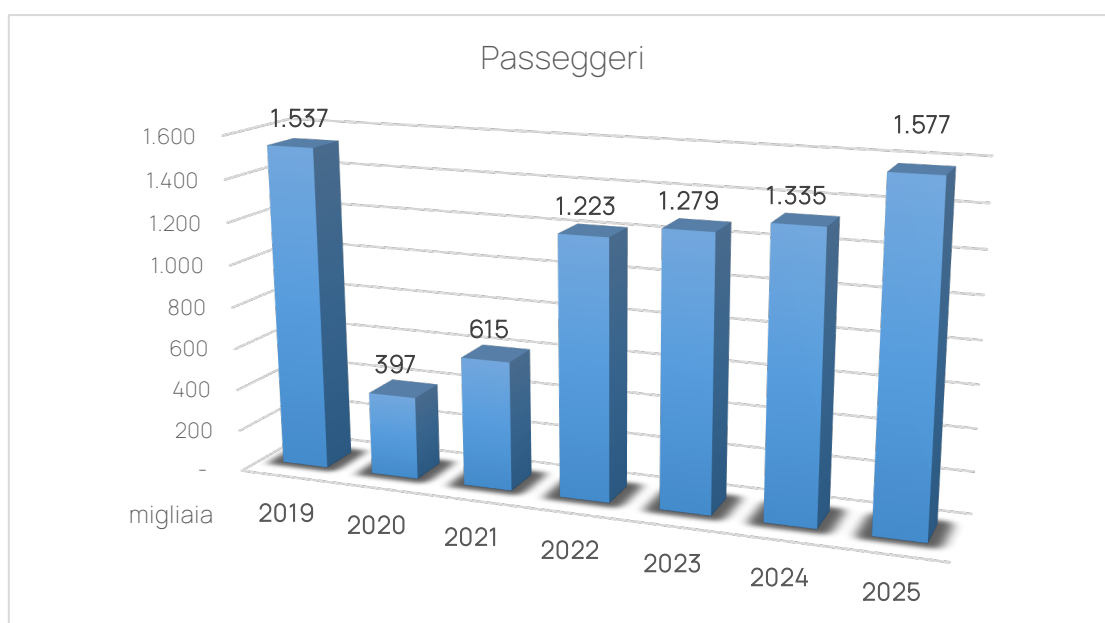
Da qui gli sforzi per migliorare la connettività attraverso il ripristino dei collegamenti con i principali hub europei come CDG, IST e LGW/LHR, senza dimenticare però i collegamenti point to point con le principali città europee, con il sud Italia e le isole.

Segnali di ripresa meno marcati per l'aviazione generale che registra numeri sostanzialmente in linea

con il 2024 con una leggera crescita in termini di movimenti +1,1% e passeggeri che si attestano ad un +1,5%.

Risultati deludenti dal traffico Cargo che segna un calo dei traffici che sfiora il -35%, in controtendenza con l'andamento degli scali italiani che segnano invece un +2% dopo la crescita estrema del 2023 pari al 15%.

Il trend di crescita registrato nel 2023 aveva fatto ben sperare ma, l'accordo siglato con Spediporto con nuovo progetto annesso e passaggio della gestione del traffico merci a GOAS, non ha ancora dato i frutti sperati.

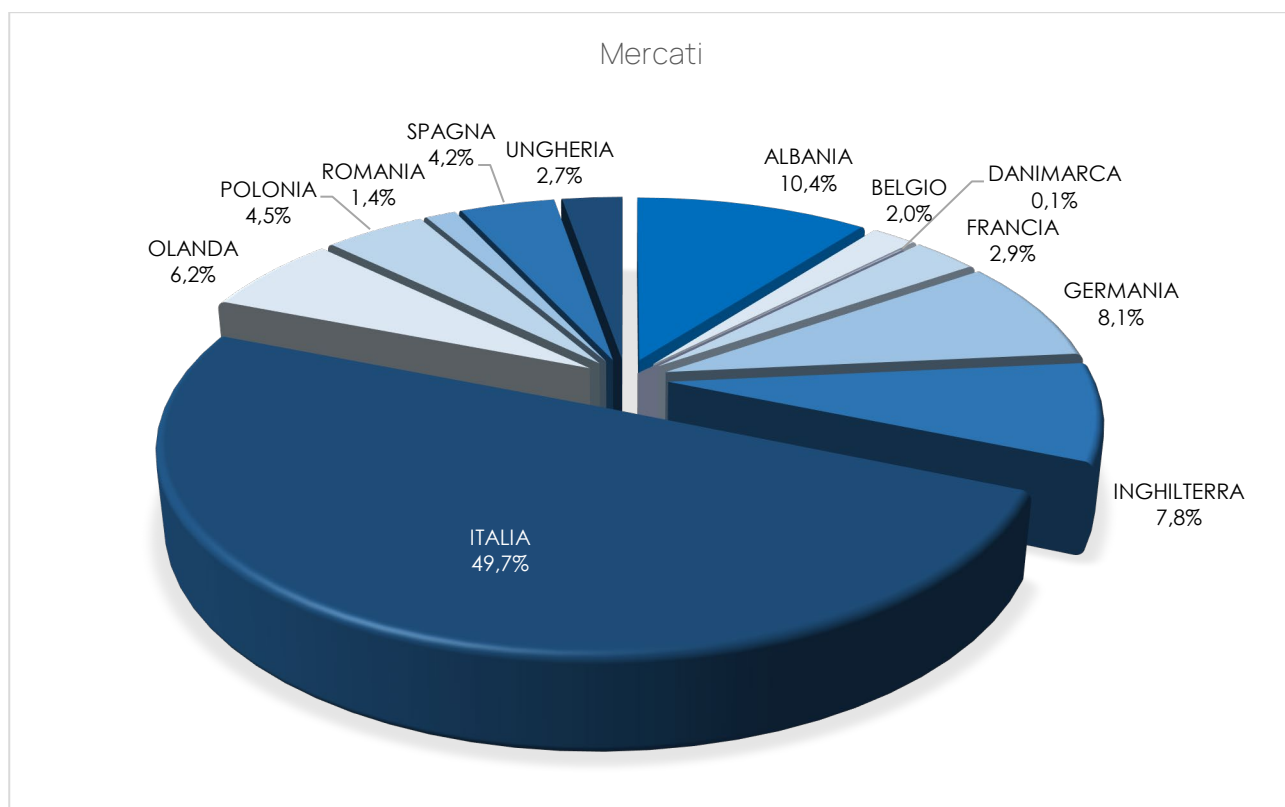


Analizzando le performance dei principali vettori che hanno operato sull'Aeroporto di Genova nel 2025, emerge quanto segue.

ITA AIRWAYS – Se nel 2024 il vettore italiano aveva fatto registrare una crescita del 10% in termini di passeggeri (a fronte di un incremento della capacità del 2,7%), migliorando notevolmente il coefficiente di riempimento che si attestava al 74,4%, nell'anno 2025 tale crescita rientra ed i numeri diventano negativi. Sia in termini di movimenti con un -6% sia in termini di passeggeri trasportati che si attestano su un -4,3%. Come ampiamente detto tali cancellazioni hanno interessato tutto il network domestico del Vettore che ha dovuto far fronte alla mancanza di numerosi aeromobili per un problema ai motori. Il traffico in connessione si mantiene stabile e colma il gap creato dalla mancanza di offerta dei competitors che operano sulle rotte maggiormente richieste (Palermo, Catania ed Atene tra le principali). L'estate 2025 vede inoltre il ripristino del collegamento diretto stagionale con Olbia.

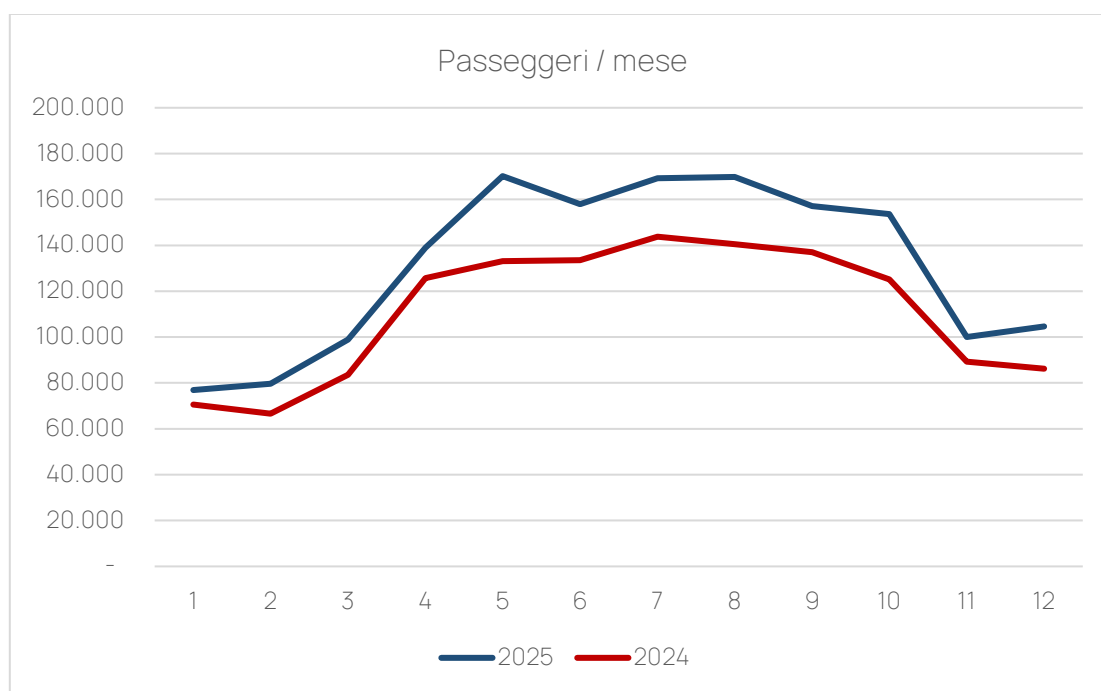
RYANAIR – Il 2025 si chiude con una performance in lieve ripresa da parte del vettore irlandese che recupera la leggera flessione del 2024 e chiude il 2025 con una lieve crescita nell'ordine del +2,9% in termini di movimenti e del 3,2% in termini di passeggeri trasportati. La compagnia si conferma ancora una volta primo vettore sullo scalo, sia per numero di destinazioni servite (11) sia per capacità offerta (654K posti offerti).

KLM – Sostanzialmente in linea con l'anno precedente il vettore olandese nei movimenti (-0,1%), ma cresce nei passeggeri trasportati del 3,9%. A questo proposito si registra un miglioramento del load factor dal momento che i passeggeri trasportati crescono più della crescita dei posti offerti, 1,1%.



LUFTHANSA – Anche il vettore tedesco conferma per la summer 2025 la reintroduzione del secondo volo giornaliero sull'hub di Monaco. Tale raddoppio si traduce per Lufthansa/Air Dolomiti in una crescita a doppia cifra rispetto al 2024: unitamente ad un aumento della capacità del 12,6% si registra una quasi corrispondente crescita dei passeggeri pari a +12,0%, mentre i movimenti crescono dell'8,4%.

VUELING – Il vettore spagnolo contribuisce al successo dello scalo di Genova con numeri incoraggianti ed in continuo aumento sul proprio hub di riferimento, Barcellona El Prat. L'estensione dei voli ai mesi invernali contribuisce alla riduzione della stagionalità sullo scalo e consente al vettore di segnare sulla tratta un +32,6% in termini di passeggeri. Nel complesso Vueling chiude il 2025 con 62.586 passeggeri.



VOLOTEA – Anche Volotea contribuisce alla generale crescita dello scalo. Dopo una serie negativa degli anni passati nel 2025 torna il segno più sulle rotte servite. Il bilancio del 2025 lascia ben sperare nel futuro ed il vettore spagnolo chiude con una crescita del 21,5% in termini di movimenti e del 20,4% in termini di passeggeri, sfiorando i 100.000 passeggeri trasportati da e per il nostro scalo. Come più sopra accennato il vettore ha aggiunto al proprio network di Genova la tratta per Madrid.

WIZZAIR – Il 2025 consegna al vettore ungherese numeri lusinghieri sulle 4 tratte che opera. A quelle già consolidate infatti (Tirana e Budapest che tuttavia passa da annuale a stagionale) Wizzair aggiunge due nuove rotte particolarmente strategiche perché accorciano le distanze tra Genova e la Polonia, una delle nazioni in maggior crescita all'interno dell'Unione Europea. Sono oltre 275.000 i passeggeri che hanno viaggiato sulle quattro rotte oggi servite dal Vettore.

DATI DI TRAFFICO	2025	2024	%
Tonnellaggio aeromobili			
• linea nazionale	370.857	377.683	-1,8%
• linea internazionale	363.075	256.408	41,6%
Linea	733.932	634.091	15,7%
Charters	12.149	7.822	55,3%
Altri (dvtd, cargo, scali tecnici, ecc.)	8.490	6.269	35,4%
Aviazione generale e taxi	83.843	82.890	1,1%
Totale tonnellaggio	838.414	731.072	14,7%
Movimenti aeromobili			
• linea nazionale	5.418	5.530	-2,0%
• linea internazionale	5.500	4.315	27,5%
Linea	10.918	9.845	10,9%
Charters	197	100	97,0%
Altri (dvtd, cargo, scali tecnici, ecc.)	165	112	47,3%
Aviazione generale e taxi	5.949	5.881	1,2%
Totale movimenti	17.229	15.938	8,1%
Passeggeri			
• linea nazionale	775.439	777.104	-0,2%
• linea internazionale	769.267	544.764	41,2%
Linea	1.544.706	1.321.868	16,9%
Charters	23.791	5.395	341,0%
Altri (dvtd, cargo, scali tecnici, ecc.)	882	165	434,5%
Aviazione generale e taxi	7.780	7.667	1,5%
Totale Passeggeri	1.577.159	1.335.095	18,1%
Merce e posta (Tons)			
Merce aerea	25,1	39,3	-36,1%
Merce via superficie	210,3	786,8	-73,3%
Totale merce	235,4	826,1	-71,5%
Totale posta	1,4	0,8	75,0%
Totale merce e posta	236,8	826,9	-71,4%

Attività non aeronautiche

Nel corso del 2025 i ricavi derivanti dalle attività non aeronautiche dell'Aeroporto di Genova S.p.A. hanno confermato il proprio ruolo strategico all'interno del modello economico societario, evidenziando un'ulteriore crescita rispetto all'esercizio precedente. Sulla base dei dati gestionali di consuntivo, le subconcessioni hanno registrato un incremento pari circa al 7% rispetto al 2024, a conferma della capacità della Società di sviluppare in modo progressivo e strutturale le fonti di reddito non direttamente connesse alle attività aviation.

Il risultato assume particolare rilievo in quanto si inserisce in un contesto di significativa evoluzione infrastrutturale e commerciale dello scalo. A partire dal 19 marzo 2025, con l'apertura della nuova ala est del terminal passeggeri, si è infatti registrato un sensibile incremento della superficie commerciale disponibile, che ha consentito di ampliare e qualificare l'offerta e di migliorare complessivamente l'esperienza del passeggero.

ANALISI PER MACRO AREE

L'andamento 2025 conferma il buon posizionamento del portafoglio non aviation e mette in evidenza alcune significative evoluzioni rispetto all'esercizio precedente. In tale contesto, le attività retail hanno beneficiato in misura significativa dell'ampliamento degli spazi, con particolare evidenza per il duty free, che ha registrato un'ottima performance, sostenuta sia dall'incremento della superficie commerciale sia dall'apertura del nuovo punto vendita Hudson, che ha contribuito ad arricchire l'offerta e a rafforzare la capacità di intercettare la spesa passeggero.

Retail e duty free

Le attività retail hanno registrato una crescita molto significativa, con un incremento del 79,5% rispetto al 2024, trainata dalla piena operatività delle nuove superfici commerciali e dal rafforzamento dell'offerta airside. L'apertura della nuova ala, circa 5.000 mq, ha inoltre consentito l'introduzione di un temporary shop retail, quale format innovativo e flessibile di valorizzazione commerciale degli spazi aeroportuali. Nel corso del 2025, tale spazio è stato gestito in modalità rotazionale, consentendo l'alternanza di diversi operatori in funzione della stagionalità e dei target di traffico. In particolare, durante il periodo estivo lo spazio è stato affidato alla società Kampos per la vendita di prodotti beachwear, successivamente nel periodo invernale viene assegnato al Genoa CFC Club per la commercializzazione dei prodotti ufficiali e del relativo brand.

L'esperienza maturata evidenzia come il temporary shop rappresenti un modello replicabile e scalabile, in grado di aumentare la redditività per metro quadro, intercettare brand emergenti e realtà territoriali ad alto potenziale, nonché rinnovare periodicamente l'offerta migliorando l'esperienza del passeggero. In tale ambito, la presenza del Genoa CFC Club assume una valenza strategica più ampia, configurandosi come primo esempio di partnership commerciale strutturata

con un primario stakeholder territoriale.

Tale collaborazione si inserisce in un percorso volto a sviluppare modelli integrati tra aeroporto e sistema sportivo locale, con potenziali ricadute in termini di valorizzazione retail e licensing, attivazioni promozionali e di comunicazione, nonché sviluppo di servizi dedicati, tra cui accoglienza squadre, charter ed esperienze hospitality. L'iniziativa conferma il ruolo dell'aeroporto quale piattaforma di visibilità e attivazione commerciale, in grado di generare valore economico diretto e indiretto e di rafforzare il legame con il territorio. L'incremento della spesa media per passeggero e la maggiore capacità di intercettare i flussi internazionali hanno contribuito a consolidare il ruolo del retail quale driver primario del non aviation.

Parcheggi

Il settore parcheggi si conferma una delle principali leve di crescita, con ricavi in aumento dell'8,5% rispetto al 2024. Il risultato riflette sia il buon andamento della domanda sia l'efficacia delle politiche di gestione e ottimizzazione tariffaria, con un progressivo rafforzamento della componente a canone fisso. Nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno, la gestione del comparto è stata affidata ad ADR Mobility, società del Gruppo Aeroporti di Roma, operatore di primaria rilevanza nel settore della gestione dei parcheggi aeroportuali. Tale passaggio rappresenta un'evoluzione significativa del modello gestionale, orientata a migliorare l'efficienza operativa e a valorizzare ulteriormente il potenziale dell'asset.

Il nuovo gestore ha avviato un programma di riqualificazione degli impianti di accesso e uscita, con il progressivo aggiornamento delle infrastrutture e l'introduzione di tecnologie innovative finalizzate a ottimizzare i flussi, migliorare l'esperienza utente e incrementare i livelli di automazione e controllo. In tale contesto sono state avviate le prime iniziative orientate allo sviluppo di modelli di pricing evoluto e data-driven, con l'obiettivo di introdurre progressivamente logiche di dynamic pricing, sistemi di prenotazione online e una gestione più flessibile e segmentata dell'offerta, in funzione della domanda e della stagionalità. Tali strumenti consentiranno di massimizzare la redditività per posto auto e rafforzare il posizionamento competitivo del parcheggio aeroportuale.

Car rental

Le attività di autonoleggio evidenziano un andamento positivo, con una crescita del +14,6% rispetto al 2024, sostenuta dal consolidamento della domanda e dal riassetto degli spazi e delle condizioni economiche applicate agli operatori.

Grazie all'ampliamento del terminal e all'apertura della nuova ala est, gli operatori hanno beneficiato di un nuovo asset dedicato: è stata realizzata una specifica area in zona arrivi, destinata ad accogliere in modo esclusivo gli uffici rent a car, migliorando l'accessibilità e l'organizzazione complessiva del servizio.

A seguito di una procedura selettiva conclusasi a fine 2025, è inoltre prevista l'assegnazione di un

numero di stalli operativi significativamente superiore rispetto alla configurazione precedente, fino al raddoppio degli spazi attualmente in utilizzo. Tale intervento consentirà di incrementare la capacità operativa e di sostenere una crescita strutturale dei proventi nei prossimi esercizi.

Food & Beverage

Il settore food & beverage presenta nel 2025 un andamento più prudente rispetto all'esercizio precedente, con una flessione del 4,4% rispetto al 2024, influenzata anche dalla presenza di diversi cantieri all'interno dello scalo, propedeutici alla riqualificazione della porzione più datata del terminal, nonché dall'avvio della procedura selettiva per l'affidamento dei nuovi spazi commerciali previsti a partire dal 2026.

Tale fase di transizione si inserisce in un più ampio percorso di rinnovamento dell'offerta, finalizzato a migliorarne qualità, varietà e capacità di intercettare i flussi passeggeri, anche in coerenza con il nuovo assetto infrastrutturale dello scalo.

In tale ambito, particolare attenzione è rivolta alla definizione di un mix merceologico bilanciato, che preveda l'integrazione di format quick service ad alta rotazione, concept premium e una selezione qualificata di operatori e brand locali, in grado di valorizzare le eccellenze del territorio.

Parallelamente, sono in corso valutazioni finalizzate al monitoraggio e al miglioramento dei principali indicatori di performance, tra cui la spesa media per passeggero, il tasso di conversione e il tempo di permanenza nelle aree commerciali, con l'obiettivo di massimizzare la redditività complessiva.

Servizi al passeggero (ancillary services)

Si registra nel corso del 2025 un andamento sostanzialmente stabile per i servizi cosiddetti ancillari (svolti in via diretta), con una variazione dello 0,1% rispetto al 2024, con una crescita più marcata dei servizi acquistati online o on demand, finalizzati a migliorare la passenger experience all'interno dello scalo. Tra questi si segnalano in particolare i servizi di meet & greet, fast track e le altre soluzioni dedicate all'assistenza personalizzata, che evidenziano un progressivo consolidamento della domanda e un crescente livello di apprezzamento da parte dell'utenza.

Tale dinamica conferma l'evoluzione del modello aeroportuale verso un'offerta sempre più orientata alla personalizzazione dei servizi e alla valorizzazione dei ricavi ancillary, anche attraverso canali digitali e modalità di acquisto integrate.

La variazione di cui sopra non tiene conto - per comparabilità - della dismissione, a fine maggio, della Genova Lounge, nell'ambito di un più ampio processo di riorganizzazione e riqualificazione dell'offerta di servizi premium dello scalo. L'intervento è propedeutico alla realizzazione di una nuova lounge panoramica di più elevato standard qualitativo, progettata per offrire un'esperienza di maggior valore, anche in termini di comfort, servizi e posizionamento commerciale.

In tale contesto, la Società ha avviato una procedura selettiva finalizzata all'individuazione di un

operatore specializzato, in grado di sviluppare e gestire il nuovo spazio secondo modelli gestionali innovativi e sostenibili, coerenti con le best practice del settore aeroportuale internazionale.

Le iniziative intraprese sono finalizzate a rafforzare il posizionamento dello scalo nel segmento dei servizi premium e a incrementare il contributo dei ricavi ancillari nei prossimi esercizi.

Real estate, magazzini e spazi in concessione

Le attività immobiliari e logistiche evidenziano nel complesso un andamento in lieve contrazione, con una variazione del -2,0% rispetto al 2024, pur contribuendo alla stabilità dei ricavi grazie alla valorizzazione degli spazi a reddito e alla razionalizzazione degli utilizzi.

Su tale andamento ha inciso in misura significativa anche la riconsegna dell'area esterna da parte di Derrick, che ha determinato una riduzione dei proventi riconducibili a tale asset. Tale dinamica risulta inoltre coerente con la destinazione originaria di una porzione dell'area a supporto della realizzazione del people walkway, nell'ambito del più ampio processo di riassetto infrastrutturale e funzionale dello scalo.

Nonostante tali elementi, il portafoglio immobiliare mantiene complessivamente un ruolo rilevante nell'equilibrio dei ricavi non aviation, anche in considerazione delle potenzialità di futura rifunzionalizzazione e valorizzazione degli spazi.

Pubblicità e attività accessorie

Il comparto pubblicitario evidenzia un recupero del +6,4% rispetto al 2024, beneficiando del miglioramento della visibilità e della fruibilità degli spazi all'interno del terminal ampliato.

In particolare, l'apertura della nuova ala imbarchi ha consentito l'installazione di nuovi impianti pubblicitari, caratterizzati da soluzioni tecnologiche innovative e da un maggiore impatto visivo, contribuendo ad aumentare l'appeal complessivo dell'offerta commerciale.

Tali interventi hanno permesso di rafforzare l'attrattività degli spazi nei confronti degli inserzionisti e di migliorare la qualità dell'esperienza per i passeggeri, anche attraverso una progressiva evoluzione verso formati digitali e dinamici (DOOH – Digital Out Of Home), in grado di garantire maggiore flessibilità, aggiornamento dei contenuti in tempo reale e una più efficace segmentazione delle campagne.

In tale contesto, sono in corso analisi volte a ottimizzare i principali indicatori economici del settore, tra cui il ricavo per metro quadro e lo yield pubblicitario, con l'obiettivo di massimizzare la redditività degli spazi e allineare le performance alle best practice dei principali aeroporti di riferimento.

Subconcessioni aviation e carburanti

Si registra un andamento positivo anche per le subconcessioni connesse ai servizi aeroportuali e al comparto fuel, quest'ultimo con una crescita addirittura del 29,3%, a conferma della buona tenuta complessiva delle attività operative e della componente business & private aviation.

Sintesi

Nel complesso, il 2025 evidenzia come il non aviation stia evolvendo da ambito ancillare a leva strutturale del modello economico aeroportuale, sostenuto dall'ampliamento infrastrutturale, dall'innovazione dei format commerciali e dallo sviluppo di nuove partnership strategiche. Tale percorso pone le basi per un ulteriore rafforzamento della redditività e della competitività dello scalo nei prossimi esercizi.

Sviluppo infrastrutturale

Durante il 2025, nel mese di marzo, è stato inaugurato ed aperto al pubblico l'ampliamento del terminal passeggeri, facente parte del più ampio progetto di ampliamento e riqualifica dell'aerostazione, tuttora in corso. L'opera, sviluppata su n.3 piani fuori terra per circa 5.000mq coperti, contiene le aree destinate a controlli di sicurezza passeggeri e bagagli a mano, le aree commerciali e tre nuove sale di imbarco, di cui due servite da torrino e passerella per imbarchi a piedi.

I nuovi spazi sono entrati subito in esercizio dopo l'inaugurazione ed hanno assicurato il soddisfacimento delle necessità in termini di spazi aggiuntivi e di miglioramento degli standard di servizio offerti ai passeggeri, ottenendo da subito un grande successo in termini di gradimento.

Successivamente all'avvio delle operazioni nel nuovo ampliamento, è stata finalizzata ed approvata la perizia di variante n.2 (atto di sottomissione del 1°/10/2025) che ha compiutamente definito le restanti opere di riqualifica del terminal esistente, le quali si sono immediatamente attivate attraverso l'istituzione di n.3 cantieri distinti. La variante ha visto un incremento dell'importo contrattuale pari a €2.672.781,92, comprensivo di oneri per la progettazione e per la sicurezza. Si sono infatti avviate le demolizioni della precedente area controlli di sicurezza e duty free, dell'area uffici e sale riunioni al secondo piano e si è avviata la realizzazione dei nuovi uffici collocati al secondo piano del fabbricato ampliamento (all'interno di aree realizzate al rustico). Tali attività sono state opportunamente organizzate e segregate rispetto alle aree aperte al pubblico, non generando significativi disservizi ai passeggeri ed operatori.

Dal punto di vista amministrativo, si evidenzia che nel corso del 2025 sono stati emessi n. 3 Certificati di Pagamento Ordinari e n. 4 Certificati di Pagamento Straordinari, per un valore complessivo pari a € 4.926.041,78, completamente coperti dal Finanziamento Regionale inserito nel programma FSC 2024-2027.

Pare opportuno evidenziare inoltre che, nel mese di dicembre 2024 si è costituito il Collegio Consultivo Tecnico (CCT) istituito, ai sensi dell'art. 6 D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito in L. 11 settembre 2020, n.120 e, nel 2025, il medesimo ha avviato la propria operatività, producendo n. 5 determinazioni rispetto ad altrettanti quesiti posti dall'appaltatore. Al CCT non è stata attribuita valenza di lodo arbitrale. Il CCT, attraverso la determina n.4, ha espresso un parere specifico sull'applicazione

della penale all'appaltatore, come meglio precisato nel capitolo dedicato ai contenziosi.

A complemento della principale iniziativa di sviluppo, come negli anni precedenti è proseguito il percorso di graduale ammodernamento ed evoluzione tecnologica dell'azienda, ottenuto tramite l'implementazione di nuovi e più efficienti sistemi e tecnologie.

Tra le iniziative principali concluse nel corso del 2025 si segnala l'installazione e messa in esercizio dei nuovi chioschi Biometrici a supporto delle operazioni di immigrazione eseguite dalla Polizia di Frontiera nell'ambito del c.d. "Entry Exit System".

Si è inoltre concluso il completo upgrading HW e SW della Server Farm principale e della Server Farm di recovery, con la finalità di assicurare la piena e completa stabilità alle operazioni della Società, che si basano su di una solida struttura informatica centralizzata.

Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo nel sedime aeroportuale di competenza di terzi, nel corso dell'anno si sono concluse le opere civili relative al nuovo radar di avvicinamento (realizzato da ENAV) e si è sostanzialmente terminato il nuovo deposito carburanti AVIO (realizzato da AirBP). Entrambi gli impianti dovrebbero entrare in esercizio nei primi mesi del 2026.

Sempre nel corso del 2025 si è conclusa la completa sostituzione di tutti gli apparati di controllo e gestione parcheggi passeggeri ed operatori, eseguita dal nuovo Sub Concessionario ADR Mobiliy anche grazie al completo riordino di tutte le connessioni di rete a servizio degli impianti, realizzato dalla Società.

Nel corso del 2025 si è conclusa la fase di Progettazione di Fattibilità Tecnico/Economica del nuovo sistema semplificato di collegamento tra la fermata ferroviaria "Erzelli / Aeroporto" ed il terminal aeroportuale (c.d. "Moving Walkway"). Lo sviluppo della progettazione ha portato però ad una valorizzazione dell'opera eccedente la quota stanziata dal Contratto di Programma RFI, il che ha indotto il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a sciogliere con nota nr: 599 - del 12/01/2026 lo "Steering Committee" all'uopo costituito e a sospendere di fatto lo sviluppo del progetto, in attesa di nuove fonti di finanziamento.

Attività di Marketing & Commerciale

Nel corso dell'anno la Società ha mantenuto i livelli di interazione con la propria utenza attraverso le consuete attività di marketing di cui si riepilogano i numeri essenziali. Sono state 865.000 le email inviate agli iscritti alla nostra mailing list per informarli delle novità relativamente a nuove connessioni e nuove attività in generale.

Oltre 200 i contenuti tra post e reel (media mensile: 16,7 contenuti) su Instagram e Facebook e un numero minimo di 2 storie al giorno con picchi di 4 durante gli eventi sui medesimi canali social.

ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR

Security

Nel corso dell'anno 2025 è proseguito il continuo aggiornamento del Programma Aeroportuale di Sicurezza (PSA), e i relativi allegati. Tale documento è redatto ai sensi del Reg. UE 2015/1998 e ss.mm.ii. e del PNS, Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, in vigore, e viene inviato ad ENAC Direzione Territoriale Nord Ovest per la sua accettazione.

Le attività del gestore aeroportuale relative alla security, come di consueto in primavera sono state illustrate ad ENAC tramite la relazione annuale sui controlli di qualità security.

Nel mese di maggio 2025, il NCI Nucleo ispettivo nazionale di security, composto da ENAC e dal Ministero dell'Interno, ha effettuato il consueto l'audit annuale su tutto il sistema di sicurezza dello scalo e sul livello di efficacia dei controlli.

Non sono state evidenziate non conformità gravi ed è stato rilevato un buon livello di preparazione e attivazione di tutto il sistema. I pochi rilievi evidenziati, alcuni operativi e alcuni di attuazione di sistema, sono stati tutti oggetto di rientro all'interno delle tempistiche concordate con ENAC.

Nel mese di marzo 2025 al fine del controllo passeggeri e bagagli a mano ai sensi del reg. UE 2015/1998 e ss.mm.ii. e del PNS programma di sicurezza per l'aviazione civile, entrano in funzione gli apparati identificati come EDS C3. Tali strumentazioni di sicurezza consentono ai passeggeri di non rimuovere dal proprio bagaglio a mano i componenti elettronici ed i liquidi (seppur con le consuete limitazioni volumetriche). Gli apparati sono inoltre collegati a linee di ricircolo vassoi, molto funzionali per i passeggeri nell'ambito delle operazioni di predisposizione dei propri bagagli.

Nel mese di aprile 2025 si è verificato un avvicendamento nel ruolo di Security Manager.

Da maggio a dicembre 2025 Il sistema di controllo accesso elettronico è stato aggiornato inserendo la gestione delle scadenze corsi e reiterazione dei controlli dei precedenti personali, come previsto da normativa vigente. Le procedure diventano elettroniche, le notifiche di scadenza corsi diventano automatiche e tutti i Tesserini d'accesso aeroportuale vengono disabilitati qualora non fosse eseguita idonea formazione d'aggiornamento.

Nel corso di settembre 2025 viene implementato il sistema di gestione del contro flusso presso area arrivi, con inserimento di una telecamera capace di rilevare il passaggio diverso rispetto alla direzione d'uscita, generando allarme per intervento immediato GPG.

Nello stesso mese la control room del gestore è stata implementata con sistema di controllo in tempo reale di validità di tesserini durante l'attività di pattugliamento.

Come nell'anno precedente, anche il 2025 è stato caratterizzato da voli di particolare attenzione sotto il profilo della security, con l'applicazione di misure dedicate, calibrate sulle specifiche esigenze operative degli stessi. Tale necessità deriva dal fatto che la città di Genova e il territorio ligure sono frequentemente interessati da eventi organizzati dalle Autorità, oltre a rappresentare un rilevante punto di transito a livello territoriale.

Le suddette tipologie di voli sono state gestite in collaborazione con le Autorità di volta in volta coinvolte, prevedendo una supervisione rafforzata delle operazioni di assistenza a terra ad essi connesse, con particolare riguardo agli aspetti di protezione e security.

Non si riportano particolari eventi di violazione della security, i casi di manifestazioni e scioperi nel corso del 2025 non hanno avuto impatti negativi in termini di sicurezza.

Manuale di aeroporto:

La Società ha provveduto a predisporre e pubblicare la revisione n.6 della seconda edizione del Manuale di Aeroporto, resasi necessaria per un allineamento agli emendamenti normativi e per esigenze di miglioramento scaturite da un riesame interno finalizzato a perseguire i più alti livelli di safety. Tale documento contiene tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo sicuro, per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto e dei suoi equipaggiamenti nonché la rappresentazione delle superfici di protezione e limitazione degli ostacoli. Il continuo aggiornamento del Manuale è condizione essenziale al fine del mantenimento della certificazione e testimonia l'impegno della Società al mantenimento dei requisiti di sicurezza operativa dello scalo in conformità al Regolamento (UE) 2018/1139, alle Implementing Rules contenute nel Regolamento (UE) 139/2014 ed alle fonti primarie e secondarie della normativa nazionale vigente.

Safety & Compliance Management - Reg. (UE) 139/2014

In applicazione di quanto previsto dal Manuale di Aeroporto, la Società ha messo in atto tutte le azioni volte a garantire la sicurezza (safety) delle operazioni e la prevenzione degli inconvenienti ed incidenti aeronautici.

L'attività di controllo e di auditing, associata alle attività di formazione e di sensibilizzazione del personale, nonché l'analisi dei Ground Safety Report ricevuti, ha contribuito a fornire un numero sempre maggiore di informazioni, essenziali per l'analisi della safety nel suo complesso. Nell'anno 2025 la Società ha predisposto l'audit plan 2025-2026, facente parte del quarto ciclo di audit interni ed ha effettuato nel medesimo anno i n.12 audit programmati, ha verificato n. 472 turn around di aviazione civile (commerciale e generale) ed ha analizzato, nonché gestito 110 Ground Safety Report, attraverso approfondimenti delle cause che hanno portato alle segnalazioni con successiva adozione di azioni preventive e/o correttive.

Una gestione efficace del cambiamento è un altro aspetto importante della gestione della Safety in quanto si genera un rischio ogni qual volta un cambiamento viene introdotto in un sistema esistente. Nel 2025 sono stati attivati diversi processi di "*change management*" con approfondimenti circa la struttura organizzativa, le operazioni e le infrastrutture. Tra i cambiamenti più significativi analizzati, si evidenzia la revisione della categoria antincendio ICAO, introdotta mediante il Decreto del Ministero dell'Interno di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17 febbraio

2025 e ridefinita alla categoria 7 ICAO.

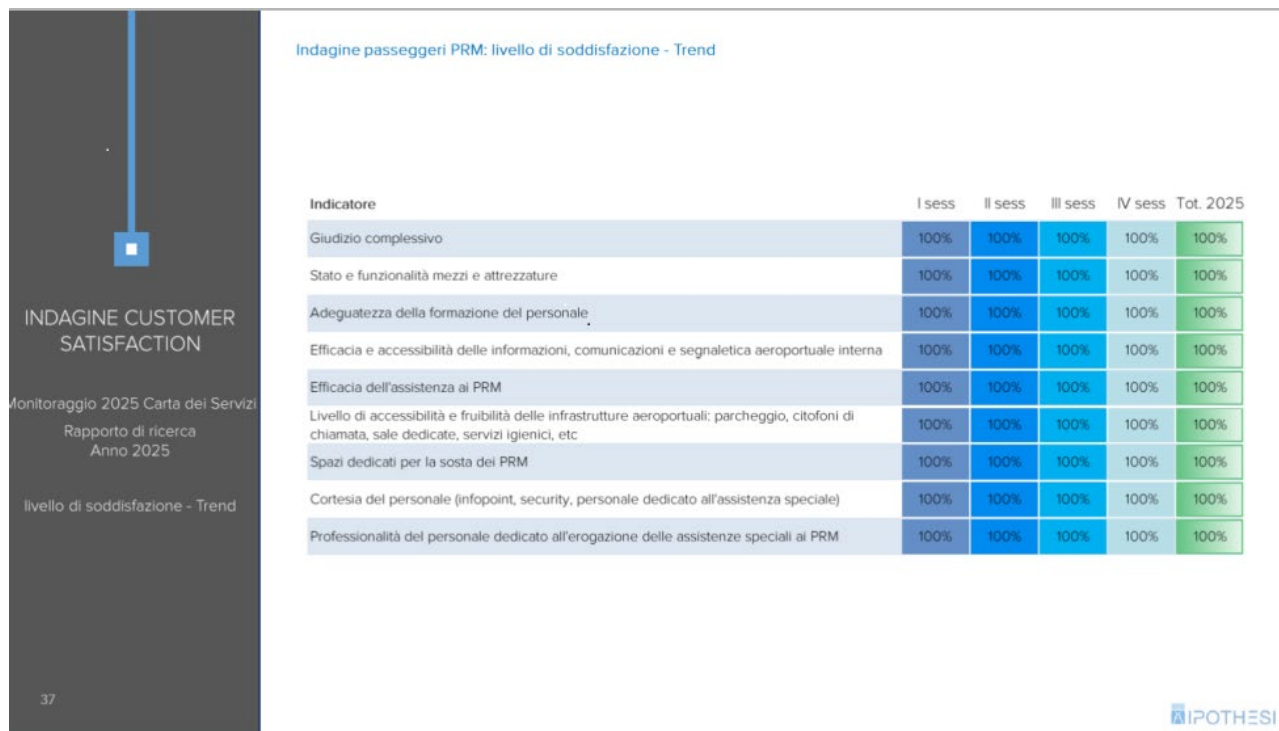
Nell'anno 2025 è proseguito il terzo ciclo triennale di sorveglianza da parte di ENAC, necessario all'Ente per verificare che la Società garantisca e mantenga nel tempo la sicurezza delle operazioni in conformità ai requisiti applicabili nonché alla base di certificazione.

Assistenza PRM (Passeggeri a mobilità ridotta)

Nel 2025 è continuata l'attività di assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità (PRM) sullo scalo; il personale ha frequentato corsi di formazione periodica sulla tematica sia dal punto di vista della gestione del passeggero a mobilità ridotta sia dal punto di vista strettamente tecnico. Il 2025 si è concluso con un totale di 13.900 assistenze (anno base 2019, 9.139 assistenze) prestate sui voli tra arrivi e partenze; non sono state rilevate criticità nella gestione del servizio che, altrimenti, avrebbero comportato sanzioni applicate dall'Autorità nei confronti della Società di Gestione anche grazie al supporto nei mesi estivi dei militi della Croce di San Giorgio. Dall'analisi dei dati emerge che i tempi di attesa presso i principali centri di servizio (check-in e varchi di sicurezza) dei PRM in arrivo sono particolarmente contenuti, con un tempo medio di 9'40" per i passeggeri in partenza e di 1'04" per i passeggeri in arrivo.

Nel corso dell'anno non è stato ricevuto alcun reclamo relativo alla gestione dei PRM.

Il livello di soddisfazione sui passeggeri PRM intervistati è, per tutti gli indicatori, pari al 100%



Qualità del servizio e Carta dei Servizi

In ottemperanza a quanto stabilito dalle Circolari ENAC Gen-06 del 31/10/2014 e Gen-02b del 13/05/2021, dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità, la Società ha proseguito l'attività di monitoraggio e rilevazione della qualità dei servizi offerti e della percezione da parte dell'utenza. Come negli anni precedenti, i principali obiettivi della Carta dei Servizi consistono nel dare visibilità ai servizi e informare l'utenza in maniera puntuale sulle caratteristiche infrastrutturali dell'aeroporto. A tale proposito è stata selezionata una società certificata per la realizzazione di 838 interviste suddivise nei mesi di marzo, giugno, settembre e novembre.



FOCUS INDICATORI / OBIETTIVI DI QUALITA'

L' aeroporto di Genova chiude il 2025 con 1.590.715 passeggeri (inclusa l'aviazione generale) contro i 1.335.095 del 2024, un aumento del traffico pari al 18,2% toccando il nuovo record storico per l'Aeroporto di Genova. Il numero dei movimenti è stato pari a 17.229, contro i 15.941 del 2024 (+8,06%).

Il Gestore ha monitorato l'indice di gradimento dei servizi erogati ai passeggeri e gli indicatori inseriti nel Cruscotto e organizzato i quattro incontri annuali del Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali. Tutti gli indicatori hanno registrato performance eccellenti nella qualità erogata, la quasi totalità degli indicatori registrano un indice di gradimento pari o superiore al 97%.



Livello di soddisfazione (% soddisfatti nella forbice $\pm$ margine di errore statistico calcolato puntualmente per singola componente)

	% soddisfatti	Lower	Upper
Giudizio Complessivo	100%	100%	100%
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	100%	100%	100%
Sicurezza personale e patrimoniale (furti, molestie)	100%	100%	100%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	100%	100%	100%
Pulizia e funzionalità toilettes	94%	92%	96%
Pulizia aerostazione	100%	100%	100%
Disponibilità carrelli portabagagli	90%	86%	94%
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	99%	98%	100%
Impianti di climatizzazione	100%	100%	100%
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	100%	99%	100%
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	100%	100%	100%
Disponibilità postazioni ricarica cellulari/laptop	95%	94%	97%
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	98%	94%	100%
Efficacia punti di informazione operativi	100%	100%	100%
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica Interna dell'aeroporto	100%	100%	100%
Professionalità del personale (infopoint, security)	100%	100%	100%
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	100%	100%	100%
Servizio biglietteria	98%	95%	100%
Tempi in coda check-in	99%	99%	100%
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	99%	99%	100%
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	100%	100%	100%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	99%	98%	100%
Tempi in coda passaporti	99%	98%	100%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	99%	98%	99%
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	88%	86%	90%
Disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	97%	95%	100%

IPOTHESI

I risultati del 2025 hanno risentito in parte dei lavori di ampliamento e ristrutturazione del terminal passeggeri che proseguiranno, secondo il piano lavori condiviso, fino a tutto il 2026 con il rilascio di nuove aree commerciali, nuova Genova Lounge e adeguamento architettonico che offriranno un livello di servizio sempre più elevato ai passeggeri.

L'esecuzione di tali lavori potrebbe portare a marginali disagi ai viaggiatori, in termini di spazi disponibili e servizi limitati. Come già avvenuto in passato per altri interventi di minore entità, sarà cura di Aeroporto di Genova S.p.A. assicurare la massima limitazione di tali disagi e garantire una efficace supervisione delle attività, tenendo in debita considerazione le esigenze dei viaggiatori e la regolarità delle operazioni.

La Carta dei Servizi, è pubblicata in formato digitale sul sito www.aeroporto digenova.it sia in italiano sia in inglese, mentre nei luoghi accessibili al pubblico, all'interno di espositori e in numero adeguato al traffico passeggeri, è disponibile in formato cartaceo la cartolina per i suggerimenti e reclami al fine di ottenere un maggior contributo da parte dei passeggeri sui servizi offerti.

Handling

Nel corso del 2025, ed esattamente in data 12.05.2025, viene pubblicata da ENAC la revisione dell'ultima Edizione del Regolamento di Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, ossia Ed. 8 Rev. 2 del 12.05.2025.

La revisione intervenuta da parte dell'Ente ha definitivamente accolto le diverse istanze registrate nel corso del periodo delle pubblicazioni precedenti dell'edizione 8 del suddetto Regolamento ed ha ridefinito i termini di certificazione delle società che intervengono nella gestione dei servizi

aeroportuali a terra.

Come di consueto anche al termine dell'anno 2025, nel mese di dicembre, la Società viene sottoposta alla verifica ispettiva annuale, intesa come attività di sorveglianza periodica da parte di ENAC sui requisiti di certificazione Handling di Aeroporto di Genova S.p.A.

Nel contempo la stessa attività di controllo è finalizzata ad un perimetro più ampio di verifica, per materia e competenza, data la prossima scadenza del certificato Handling n.160 di Aeroporto di Genova S.p.A. che avrà luogo nel mese di gennaio 2026.

Sentiti la Direzione Standardizzazione Attività di Handling e Security e il Process Management Nucleo Centrale Handling di Enac, tenuto conto delle risultanze degli audit di sistema e di prodotto svolti, la Direzione Territoriale Enac, conferma la proroga di validità del Certificato di idoneità di Aeroporto di Genova S.p.A. fino al 30/04/2026.

In termini di quantità di passeggeri transitati presso lo Scalo, il 2025 registra un incremento di traffico rispetto all'anno precedente in una misura del 18,1%.

Se è vero che l'incremento maggiore di traffico rispetta il profilo di stagionalità dell'aeroporto posizionandosi in misura importante nella summer aeronautica, è altrettanto vero che un aumento significativo dei passeggeri e dei movimenti dello scalo si registra in misura sensibile anche nei mesi così detti di "spalla" (aprile e maggio).

Il 2025 incrementa e consolida in misura importante la presenza di efficaci destinazioni domestiche ed internazionali di Ryanair: Napoli, Bari, Brindisi, Catania, Palermo, Lamezia, Cagliari, Londra Stansted, Bruxelles-Charleroi, Manchester e Bucarest e di rotte storicamente salde come quelle di ITA Airways, con 4 voli giornalieri su Roma Fiumicino, di Wizzair con le rotte su Tirana e Budapest e le nuove destinazioni Varsavia e Cracovia, di KLM e Lufthansa, rispettivamente verso Amsterdam e Monaco (ciascuna con due rotazioni giornaliere per ognuno), di Volotea su Napoli, Olbia, Parigi Orly e la nuova rotta su Madrid, di Vueling con il volo su Barcellona.

Interessante integrazione è rappresentata dal vettore aereo Aurigny che apre al traffico da e verso l'isola di Guernsey, situata nel canale della Manica.

Importante elemento di novità è il ritorno sullo scalo di Genova di attività caratteristica, legata e rivolta all'assistenza di passeggeri crocieristi.

Nella primavera 2025, TUI Cruises torna a Genova con voli charter destinati a dedicati ai crocieristi della nave "Mein Schiff 4".

L'operazione vede il coinvolgimento di diverse compagnie aeree (TUI Fly, Eurowings, Sundair e Lufthansa) che trasferiscono i passeggeri da e verso Hannover, Francoforte, Dusseldorf, Hamburgo, Berlino e Monaco.

Nella stessa stagione anche Costa Crociere riporta a Genova voli charter per assistere i propri passeggeri coinvolgendo due compagnie aeree: Corendon con destinazione Amsterdam e Condor con destinazione Dusseldorf.

Per il volo di Condor viene applicata la procedura di Off-Airport checkin, previa autorizzazione di Enac ed in condivisione con gli Enti di Stato coinvolti, al fine di facilitare i trasferimenti dei passeggeri da e verso porto-aeroporto e viceversa, fisicamente sganciati dalla gestione dei propri bagagli durante tutte le fasi degli stessi trasferimenti.

Anche il 2025, dato l'incremento di traffico della stagione estiva, ha determinato la necessità di inserimento di ore di lavoro temporaneo, in forma di somministrazione, fornite da un'agenzia di lavoro interinale.

In tal senso, si è resa necessaria l'integrazione di personale nelle aree operative di Accettazione/Imbarchi, UCV (Ufficio Controllo Voli) e Rampa Tecnica.

Viene nel contempo applicato l'orario multi-periodale per il personale aeroportuale. Ciò a significare che, nei termini previsti dall'accordo siglato fra società e parti sociali, la Società ha predisposto la programmazione dell'orario di lavoro con un'articolazione multi-periodale che prevede prestazioni lavorative aggiuntive da parte dello staff nel corso dell'intero anno, declinabili in ore o giornate.

Dato il numero importante e crescente di assistenze dedicate a passeggeri PRM (passeggeri a ridotta mobilità), la Società usufruisce, nuovamente, del servizio effettuato da militi della Pubblica Assistenza, nelle giornate e nelle fasce orarie di maggior picco, sia nel periodo invernale, in misura minore, sia nel periodo estivo (giugno – settembre) in misura più consistente e continuativa.

Il progressivo e costante sviluppo del traffico di Aviazione Generale e Privata, che caratterizza e occupa buona parte delle attività di assistenza a terra nei mesi di picco della summer aeronautica, si verifica anche nel corso della stessa stagione nel 2025.

L'effetto positivo risultante dal subappalto delle attività di trasporto passeggeri ed equipaggi, a società FBO di Aviazione Generale, già applicato nel corso degli anni precedenti, viene ribadito anche nel 2025 con assegnazione dell'attività tramite gara.

Anche in questo caso la scelta ha significativamente migliorato il livello qualitativo del servizio rivolto alla utenza dei voli nella propria supervisione.

Continua e si consolida in senso positivo la collaborazione con il subappaltatore A.T.I. FC Handling S.r.l. & Europea Servizi Ambientali S.r.l., nell'espletamento dei servizi di carico/scarico aeromobili e pulizie di bordo.

Il 2025 registra buoni risultati di performance qualitativa della Società subappaltatrice in termini di rispetto degli orari di transito a terra degli aeromobili ed in riferimento alla idoneità tecnico-organizzativa delle risorse umane e tecniche messe in campo.

La sinergia fra tutti i comparti che intervengono nei processi di gestione operativa di assistenza a passeggeri ed aeromobili ha complessivamente generato un livello positivo della performance dello scalo dimostrando buone capacità di conduzione delle operazioni, in qualità e sicurezza.

Manutenzioni

Anche nel corso del 2025 le attività manutentive ordinarie e straordinarie su attrezzature, impianti ed infrastrutture sono proseguite secondo i programmi previsti, in quanto anche oggetto di attività di audit interni e sorveglianza ENAC ai sensi del Reg. 139/2014 e s.m.i. ed audit dei clienti (vettori).

Le attività hanno riguardato gli immobili e le aree in concessione e si sono concentrate anche sulle infrastrutture di volo, dove sono stati completati interventi straordinari di riqualifica profonda di conglomerato bituminoso e sono proseguiti gli interventi notturni di sigillatura con materiale speciale di caratteristiche adeguate e di rimozione della segnaletica in disuso con idropulitrice ad altissima pressione. Si sono inoltre completati alcuni interventi di manutenzione straordinaria relativi al distaccoamento Vigili del Fuoco, così come alcune opere relative alla sistemazione di alcuni tratti di viabilità aeroportuale.

Tutela Ambientale

Come negli anni precedenti, nel 2024 la Società ha dato seguito alle previste obbligazioni procedurali derivanti essenzialmente dall'Autorizzazione Unica Ambientale in vigore e dalle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale, così come dagli altri obblighi normativi. Le procedure in atto consistono essenzialmente in una serie di monitoraggi di vari parametri fisico/chimici, tra cui rumore, qualità dell'aria, emissioni in atmosfera, scarichi superficiali, ecc.

Ai sensi di quanto previsto nell'ottemperanza al Decreto di Compatibilità Ambientale, si è confermata la frequenza delle rilevazioni rumore (3 sessioni annuali). Come negli anni precedenti, non si sono registrati valori non conformi alla normativa vigente, anche in ragione della particolare conformità orografica che vede la zonizzazione acustica dello scalo non interessare alcuna residenza.

E' opportuno segnalare la conferma della riduzione generale dei consumi elettrici (principale fonte di energia aeroportuale) ottenuta negli anni precedenti grazie al continuo programma di efficientamento ed ammodernamento degli impianti. Nonostante l'entrata in esercizio del nuovo ampliamento del terminal passeggeri (circa il 30% di superficie coperta in più), nel corso del 2025, i consumi sono cresciuti soltanto del 12%, superando di poco la soglia dei 5 milioni di kWh (kWh 5.503.188). Anche i prelievi di gas naturale (smc 332.357) hanno registrato un calo del 30% circa rispetto ai dati del 2019, a conferma della tendenza sopra esposta, confermando i dati del 2024 e di fatto annullando l'effetto dell'ampliamento dell'aerostazione in termini di maggiori consumi.

Relativamente al sito ex Deposito ENI, come anticipato negli anni scorsi, dopo la conclusione del processo di aggiornamento dell'analisi di rischio il Sub Concessionario ha predisposto un aggiornamento del Piano Operativo di Bonifica, caratterizzato dalla rimozione di parte del terreno maggiormente contaminato e della predisposizione di un sistema c.d. "Pump&Treat" che rimarrà operativo per 48 mesi per poi essere dismesso al raggiungimento di parametri soddisfacenti. Il sistema

è tuttora in funzione ed il Sub Concessionario sta valutando anche l'introduzione di un sistema complementare di trattamento del sottosuolo, attraverso l'iniezione di carboni attivi, che dovrebbe accelerare l'ottenimento dei risultati attesi.

In tema di depositi carburante e relativa bonifica, è opportuno evidenziare come la futura conclusione dei lavori del nuovo deposito AirBP (rif. paragrafo precedente) consentirà a partire dal 2026 di procedere con la conseguente bonifica del sito come già in corso per l'ex Deposito ENI (di cui al paragrafo precedente).

PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

Organizzazione

Nel corso del 2025 si è proceduto al rafforzamento della struttura organizzativa aziendale attraverso la definizione e il consolidamento della Direzione Commerciale, con l'inserimento in organico del Direttore Commerciale. Parallelamente, è stato strutturato il reparto manutenzione delle attrezzature rotabili mediante l'assunzione di tre meccanici. Nel medesimo periodo si è inoltre provveduto alla sostituzione del Security Manager.

In occasione della stagione estiva, caratterizzata da un incremento significativo dei flussi di traffico, sono stati inseriti 41 lavoratori somministrati a tempo parziale e determinato, al fine di garantire un adeguato presidio operativo e il mantenimento degli standard di servizio.

Alla data del 31/12/2025 l'organico aziendale risulta composto da 173 unità, corrispondenti a 158 FTE.

Rinnovo CCNL

Il 4 giugno 2025 è stato firmato il rinnovo del CCNL Trasporto Aereo – Parte Specifica Gestori Aeroportuali, valido per il triennio 2025-2027. L'accordo prevede un aumento di 210 euro al 4° livello, 1.800 euro di una tantum per i periodi pregressi e il rafforzamento di diverse componenti retributive: indennità di presenza, maggiorazione domenicale, contributi aziendali alla polizza sanitaria e al fondo previdenziale PrevAer, oltre a uno scatto di anzianità aggiuntivo.

Tra le novità qualificanti: l'introduzione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nel premio di risultato, misure per la prevenzione delle aggressioni al personale, il raddoppio dell'aspettativa retribuita per le donne vittime di violenza e nuove forme di lavoro flessibile a sostegno della conciliazione vita-lavoro.

È stato avviato inoltre l'aggiornamento del sistema professionale per garantire piena inclusione di tutte le figure operative nelle società di gestione aeroportuale, in linea con l'evoluzione del settore.

Orario multiperiodale

L'applicazione della flessibilità della prestazione lavorativa come definita nell'accordo sull'orario multiperiodale ha raggiunto 5.400 ore di lavoro eccedente l'orario normale lavorativo diminuendo pertanto le prestazioni in regime di orario di lavoro straordinario.

Formazione e addestramento

La Società ha proseguito nel 2025 l'attività di formazione del proprio personale in ossequio alle disposizioni ENAC, EASA e delle compagnie aeree. L'impegno in ore-aula delle risorse rappresenta un onere costante in termini organizzativi e gestionali. Nell'esercizio sono state erogate al personale diretto oltre 6.000 ore di formazione, di cui circa 3.100 con formatore interno e sono state erogate alle ditte esterne ed Enti di Stato un totale di circa 3.400 ore (di cui circa 160 con formatori interni) relative a Airside Driving Permit, Airside Safety e Security. La formazione erogata a terzi ha prodotto complessivamente ricavi per circa 65.000 euro.

La Società ha attinto nel corso del 2025 dal conto formazione di Fondimpresa oltre euro 23.580,00

Tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività svolte in attuazione del D.lgs. 81/2008.

Alla luce delle verifiche e delle ispezioni effettuate nel corso dell'esercizio non sono emerse in azienda situazioni di particolare criticità dovute a carenze infrastrutturali e organizzative.

Sono stati effettuati come di consueto i controlli sanitari dei dipendenti sottoposti a sorveglianza.

CONTENZIOSI

Fondo antincendi

Come noto la Società, dopo l'entrata in vigore dell'art.4, comma 3 bis del Dl n. 185/2008, ha sempre contestato, a partire dal 2009, la legittimità dei provvedimenti relativi alla richiesta da parte di ENAC alla contribuzione del Fondo Antincendio.

Si precisa che le Amministrazioni hanno chiesto ed hanno provveduto ad inviare avvisi di accertamento in relazione alle sole sei (6) annualità 2007, 2008, 2009, 2010, 2012 e 2014 su un totale di diciotto (18) annualità, compreso il 2024.

Si ricorda che gli importi richiesti ed oggetto del contendere sono privi di qualsiasi forma di copertura tariffaria sino a tutto il 21 giugno 2016 in quanto, successivamente, è entrato in vigore il nuovo sistema tariffario ex Delibera ART n. 63/2016 in relazione al periodo tariffario 2016-2019 a cui ha fatto poi seguito l'ulteriore periodo tariffario 2020-2023 ai sensi della Delibera ART n. 97/20.

A seguito dei numerosi contenziosi instaurati avanti diverse giurisdizioni, la Società ha conseguito negli anni:

- 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*); nonché;
- l'annullamento definitivo dell'annualità 2009 (€ 249.279) ai sensi della sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/2014 e dell'annualità 2014 (€ 239.100) ai sensi della sentenza della Commissione tributaria provinciale di Roma n. 2517/2019 ed è potenzialmente titolata a far valere il materiale decorso del termine di prescrizione decennale in relazione alle annualità 2011 (€ 268.204) ed a breve anche dell'annualità 2013 (€ 257.396).

L'aggiornamento dei contenziosi più rilevante verificatosi nel corso del 2024 è relativo agli sviluppi conseguenti alla sentenza del 10 gennaio 2024 n. 990/2024 della Corte di Cassazione che si era espressa in termini particolarmente negativi per le società di gestione aeroportuale, statuendo il nuovo principio di diritto che il Fondo Antincendi Aeroportuale "ha natura di tributo vincolato al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito" e che tale "vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito".

La sentenza aveva accolto in parte il ricorso delle Amministrazioni e disposto il rinvio della causa alla Commissione Giustizia Tributaria (CGT) di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite.

In data 9 luglio 2024, si è proceduto a notificare ed iscrivere a ruolo il giudizio RGA n. 3405/2024 avente ad oggetto le annualità del Fondo 2007, 2008 e 2010 (*non la 2009 già definitivamente annullata*) ai sensi della sentenza della Corte di Cassazione del 10 gennaio 2024 n. 990/2024.

In data 4 settembre 2024 è pervenuta la fissazione di un'udienza cautelare per la data del 30 ottobre 2024, sebbene non fosse stata formulata alcuna istanza cautelare in sede di ricorso.

In data 8 ottobre 2024 si è provveduto a depositare tutta la documentazione utile, tra cui le ultime novità giurisprudenziali intervenute (*sentenza della Corte Costituzionale n. 80/2024 sulla natura tributaria dell'addizionale comunale; Ordinanza della CGT di secondo grado del Lazio n.1705/2024*).

In data 18 ottobre 2024 si è formulata e notificata un'apposita nuova istanza di legittimità costituzionale, allineata ai profili di costituzionalità già sollevati.

Nel corso dell'udienza cautelare del 30 ottobre 2024 la Corte si è limitata a prendere atto della mancata formulazione di una domanda cautelare e, ovviamente, della rinuncia ad una domanda mai formulata, non mostrando interesse ad una trattazione della questione di legittimità

costituzionale e, piuttosto, ravvisando il pendente procedimento n. 191/2024 innanzi la Corte Costituzionale quale valido motivo per sospendere il giudizio sino al pronunciamento di quest'ultima. In data 7 novembre 2024 la CGT di secondo grado del Lazio ha depositato apposita ordinanza con cui si è limitata a prendere *“atto della rinuncia presentata della parte ricorrente”* ed ha dichiarato il *“non luogo a provvedere”*.

Sostanzialmente, la Corte non ha voluto anticipare la trattazione di un ricorso depositato a luglio 2024 ed ha omesso qualsiasi valutazione sulla sollevata nuova e preliminare questione di legittimità costituzionale e sulla stessa alternativa ed obbligatoria sospensione del procedimento in attesa della pubblicazione della sentenza della Corte Costituzionale nell'ambito del procedimento n. 191/2024. Come noto nel 2023 era stata pubblicata anche la sentenza della Corte di Giustizia Tributaria di primo grado n.5768/2023 che aveva, inaspettatamente, respinto il ricorso presentato dalla Società. Si era, quindi, proceduto in data 4 dicembre 2023 a proporre ricorso per la riforma della suddetta sentenza (RGR n. 5921/2023). In data 3 settembre 2024 è pervenuta la fissazione di un'udienza cautelare per la data del 23 ottobre 2024. In data 23 ottobre 2024 si è tenuta l'udienza di discussione nel merito del ricorso.

A fronte del prolungato mancato pronunciamento dei Giudici, in data 13 gennaio 2025, è stata depositata un'apposita istanza di prelievo (sollecito) con la quale la Società ha richiesto alla Commissione Giustizia Tributaria (CGT) del Lazio un celere pronunciamento per motivate esigenze di economia processuale e tutela del diritto di difesa.

La CGT di secondo grado del Lazio (RGA 5921/2023) , in data 31 gennaio 2025, ha finalmente sciolto la riserva depositando l'Ordinanza interlocutoria n. 163/2025 con cui non ha ritenuto di dover rimettere ulteriori questioni di legittimità costituzionale nell'ambito del procedimento. La Corte ha dunque disposto *“la sospensione del giudizio sino al giorno di pubblicazione da parte della Corte costituzionale della decisione e si è riservata “anche all'esito dell'esame di tale decisione interlocutoria, ogni ulteriore e/o diversa valutazione relativamente alle prospettate eccezioni”*.

A seguito della pubblicazione della sentenza della Corte di Cassazione n. 990/2024 e del nuovo principio di diritto ivi statuito si sono ripresi i contatti con le Amministrazioni.

Assaeroporti nel mese di marzo 2024 ha avviato dei contatti con il Corpo dei Vigili del Fuoco e dopo alcune interlocuzioni in data 25 giugno 2024 si è tenuta un'apposita riunione interna tra le Amministrazioni a cui però ha mancato di partecipare il Ministero dell'Economia.

Le Amministrazioni hanno affrontato il tema dell'indisponibilità giuridica dei tributi e, quindi, della necessità di pervenire ad una soluzione legislativa, che contempli e consenta una soluzione transattiva delle controversie. In via informale hanno richiesto l'invio di una ipotesi transattiva in via legislativa da parte delle Società di gestione.

Si è quindi lavorato all'elaborazione di una nuova proposta di composizione agevolata in via legislativa dell'intera tematica del Fondo Antincendi Aeroportuale incentrata sui nuovi principi di diritto statuiti dalla Corte di Cassazione.

Tale nuova e complessiva proposta transattiva è stata presentata a tutte le società di gestione tramite Assaeroporti, ma poi la tematica non è stata ulteriormente trattata in attesa della definizione della sollevata questione di legittimità costituzionale nell'ambito dei due giudizi pendenti nonché in attesa del pronunciamento della Corte Costituzionale nell'ambito del nuovo giudizio di legittimità costituzionale n. 191/2024.

la Corte Costituzionale si è pronunciata con la sentenza n. 100/2025, depositata in data 8 luglio 2025, con la conseguenza che il giudizio sospeso avanti la CGT di secondo grado del Lazio (RGA 5921/2023) dovrà essere riassunto da una delle parti entro il termine ultimo del 9 febbraio 2026 per non incorrere nella sua estinzione.

Sono state riprese le trattative per una definizione in via legislativa dell'intera tematica.

Alitalia Linee Aeree Italiane SPA (procedura in A.S. 2008)

Aeroporto di Genova spa era stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria apertasi nel 2008.

Il credito insinuato dalla Società per complessivi € 3.043.718 di cui € 1.194.632 in privilegio, è stato ammesso soltanto parzialmente (€ 2.972.893) e totalmente in chirografo.

Era stata proposta tempestiva opposizione allo stato passivo al precipuo fine di ottenere il riconoscimento della natura privilegiata di crediti limitatamente all'importo complessivo di € 764.111. Con decreto del 28.07.2016 il Tribunale di Roma aveva solo parzialmente accolto l'opposizione ammettendo al passivo il maggior credito di € 279.580 a titolo di addizionale comunale sui diritti d'imbarco, respingendo il motivo di opposizione concernente la mancata collocazione in privilegio del credito di € 484.531.

Avverso tale capo è stato proposto ricorso per Cassazione.

In data 16 giugno 2023 la Suprema Corte con ordinanza interlocutoria ha sollevato questione di illegittimità costituzionale della norma dell'art. 39 bis del D.L. 159/07 che afferma la natura non tributaria dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco.

La Corte Costituzionale si è pronunciata, con declaratoria di incostituzionalità, con la sentenza n. 80 emessa in data 16 aprile 2024 e deposita in data 09 maggio 2024.

All'esito di tale declaratoria di incostituzionalità della disposizione, la Cassazione, con sentenza n. 7682 del 22 marzo 2025 ha confermato la sentenza di primo grado che aveva riconosciuto la natura privilegiata dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco.

Alitalia Line Aeree/Air BP Italia S.p.A./Aeroporto di Genova S.p.A. – Alitalia Line Aeree/Esso Italiana S.p.A./Aeroporto di Genova S.p.A.- Alitalia Line Aeree/ENI S.p.A./ Aeroporto di Genova S.p.A.

Come noto le cause sono state promosse da Alitalia Linee Aeree in A.S. contro Air BP Italia S.p.A., contro Esso Italiana S.p.A. e contro ENI S.p.A., i quali hanno chiamato in causa Aeroporto di Genova S.p.A., ed altri gestori aeroportuali, nonché ENAC e il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Le vertenze, tutte simili, riguardano la nota vicenda delle royalties carburante.

Considerato che risultava pendente il regolamento di giurisdizione nella causa RG 61874/13, controversia che presenta le stesse problematiche in ordine alla statuizione della giurisdizione, il Giudice, nell'ambito del procedimento contro Air BP, aveva rinviato la causa in attesa della definizione del predetto giudizio. La Corte di Cassazione a sezioni unite ha confermato, nell'ambito del diverso procedimento nel quale era stata sollevata la questione, la giurisdizione del Giudice Ordinario. Il contenzioso è proseguito con l'ammissione della CTU.

Con sentenza 5015/2020 il Tribunale di Roma ha rigettato la domanda proposta da Alitalia.

Con atto di citazione in appello notificato tra gli altri alla Società, Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. ha proposto appello avverso la citata sentenza chiedendo alla Corte di Appello di Roma di accertare e dichiarare la nullità della clausola di pagamento delle airport fees e in ogni caso il difetto di causa e/o di causa lecita delle relative attribuzioni patrimoniali da parte di Alitalia a AIR BP Italia S.p.A., nel periodo dal gennaio 1999 al gennaio 2009, e per l'effetto, condannare AIR BP Italia S.p.A. al pagamento in favore di Alitalia di una somma pari ad € 2.292.524,25, ovvero a quella maggiore o minore che sarà accertata in corso di causa e/o ritenuta di giustizia.

Aeroporto di Genova S.p.A. si è ritualmente costituita con deposito di comparsa di costituzione e risposta.

Alla prima udienza di trattazione ex art. 350 c.p.c. in data 11 ottobre 2021 il Collegio, ritenuto che le istanze istruttorie dovessero essere valutate unitamente al merito, ha rinviato al 25 settembre 2023 per la precisazione delle conclusioni. Tale udienza è stata rinviata al 26 maggio 2025 per i medesimi incombeni.

La Corte di Appello di Roma, con sentenza n. 4391/2025, pubblicata il 10 luglio 2025, ha respinto l'appello principale e quello proposto in via incidentale da Air BP s.p.a. e ha confermato la sentenza impugnata.

Nel contenzioso contro ENI, la Corte di Appello di Roma, in accoglimento della impugnazione fatta da Alitalia, ha riconosciuto la sussistenza di giurisdizione del Tribunale ordinario (in contrasto con quanto deciso dal Tribunale in primo grado) e ha pertanto rimesso la causa nuovamente avanti al Tribunale di Roma per la prosecuzione del giudizio. La Società ha provveduto a costituirsi nel giudizio di riassunzione. Il giudice ha avviato le operazioni peritali connesse alla disposta CTU. A causa dell'emergenza Covid il giudizio ha subito rallentamenti.

All'udienza del 23 marzo 2023 la Società ha provveduto a depositare memorie contestando le risultanze della perizia depositata che ha oggettivamente elevato notevolmente - rispetto alla domanda iniziale - gli importi che dovrebbero rappresentare la differenza tra quanto corrisposto da Eni all'Aeroporto di Genova per lo svolgimento dell'attività di erogazione del carburante e gli effettivi costi sostenuti dal gestore nel periodo indicato (ampiato agli anni 1999-2005). L'udienza per la precisazione delle conclusioni era stata fissata in data 18 aprile 2024.

A seguito della intervenuta dichiarazione di morte dell'unico difensore costituito di Eni s.p.a., all'udienza di cui sopra il giudizio veniva interrotto.

Con ricorso in riassunzione Alitalia Linee aeree italiane s.p.a. in A.S. chiedeva la prosecuzione del giudizio e, a tal fine, il Giudice ha fissato per la prosecuzione del processo l'udienza del 27 marzo 2025. Alla successiva udienza del 28 gennaio 2026 il Giudice ha assegnato i termini per il deposito degli atti conclusivi: termine per la conclusionale 30 marzo 2026 e termine replica 20 aprile 2026

Nel contenzioso avverso ESSO, il Tribunale di Roma, Sezione XVII Civile, Sezione Specializzata in materia di impresa, con sentenza n. 19319/2021, depositata il 14 dicembre 2021, aveva rigettato la domanda proposta da parte convenuta nei confronti della terza chiamata Aeroporto di Genova S.p.A. compensando, tuttavia, interamente le spese di lite.

In particolare, il Tribunale aveva ritenuto che, in esito alla CTU, nei confronti di Aeroporto di Genova non fossero emerse violazioni nella determinazione delle airport fees che sono risultate in linea o inferiori a quelle ritenute congrue da ENAC.

Alitalia ha proposto appello avverso la sentenza e la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. Con comparsa di costituzione e risposta è stata richiesta la conferma della sentenza n. 19319/2021, relativamente ai capi che riguardano Aeroporti di Genova e per l'effetto il rigetto della domanda proposta dai rispettivi appellanti nei confronti della terza chiamata Aeroporti di Genova.

Nel frattempo, con provvedimento emesso il 18 maggio 2022 nel procedimento RG. n. 308-1/2022 la Corte d'Appello ha sospeso l'esecutività della sentenza impugnata nei confronti di S.E.A.

All'esito della prima udienza di comparizione del 7 giugno 2022, la Corte ha concesso la sospensione dell'esecutività della sentenza impugnata anche nei confronti di Exxonmobil LTD e rinviato per la precisazione delle conclusioni al 12 marzo 2024.

Con provvedimento emesso nel giudizio 399/2022 il Presidente della Sezione, ritenuto che i procedimenti RG. n. 308/22 e n. 399/22 hanno ad oggetto impugnazioni avverso la medesima sentenza, ne ha ordinato la riunione e rinviato per la prosecuzione all'udienza del 12 marzo 2024, già fissata per la precisazione delle conclusioni.

La suddetta udienza è stata successivamente rinviata d'ufficio al 14 luglio 2026.

Decreto di retrocessione impianti AVL ed aree/beni ENAV

Si ricorda che la Società aveva proposto ricorso contro il D.M. 14/11/00, che aveva individuato i beni mobili e immobili costituenti il patrimonio dell'ENAV. In discussione, in particolare, vi era l'area di pertinenza del "blocco tecnico".

Il TAR Liguria, dopo un lungo procedimento, con sentenza del 9/1/2014 n. 27, aveva dichiarato il difetto di giurisdizione del giudice amministrativo. A fronte di tale decisione, si sarebbe reso necessario procedere alla riassunzione della causa avanti il giudice ordinario.

Si era quindi ritenuto opportuno procedere a un accordo transattivo con ENAV per risolvere la vicenda che si protraeva ormai da svariati anni. Con l'occasione era stato richiesto anche il trasferimento di alcuni locali oggi inutilizzati da ENAV e d'interesse per la Società. Nell'attesa della formalizzazione degli atti da parte di tutti i soggetti coinvolti è stato elaborato il decreto di retrocessione di alcuni beni da ENAV alla Società che dovrebbe risolvere l'annosa questione disponendo il trasferimento, tra l'altro, anche dei beni oggetto del citato contenzioso.

Con Decreto del 3 aprile 2020, pubblicato in G.U.R.I. in data 30 novembre 2020, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha disposto la retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva assegnazione ad ENAC, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale.

Tale decreto, adottato in totale assenza di contraddittorio con i gestori aeroportuali:

- ha disposto la retrocessione al demanio aeronautico dello Stato dei "sistemi di aiuto visivo luminosi" (c.d. "sistemi AVL"), nonché di altri "beni" e "aree" finora appartenenti alla titolarità di ENAV S.p.A., per la successiva assegnazione ad E.N.A.C. e conseguente affidamento in concessione al gestore aeroportuale;
- ha previsto un obbligo in capo ai Gestori aeroportuali di prendere in consegna, rispettivamente, nel termine di 18 mesi e di 60 giorni, i medesimi "sistemi AVL" e gli altri "beni" ed "aree" oggetto di retrocessione, nonché di "provvedere a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali".

Per quanto riguarda la Società il decreto prevede la retrocessione e il successivo affidamento in concessione alla ricorrente non solo dei sistemi AVL, ma anche dei beni ed aree trasferiti con il D.M. 2000 e già oggetto di un ricorso (conclusosi con la dichiarazione di incompetenza da parte del giudice amministrativo) e per i quali, essendo d'interesse per Aeroporto di Genova, si cercava da tempo una definizione stragiudiziale.

Il decreto, oltre ad essere impreciso in alcuni casi nell'individuazione dei beni, non contiene una precisa previsione circa le modalità di consegna e relative garanzie per il Gestore. La mancata previsione di un contraddittorio "a valle", dunque, aggrava la situazione di incertezza già in essere, ponendo il Gestore di fronte alla concreta possibilità di vedersi assegnati i beni in questione

(peraltro in tempi assai stringenti) e di doverne assumere la relativa responsabilità, senza aver previamente accertato l'esatta consistenza ed il regolare funzionamento degli stessi.

Per tale ragione si è proceduto, come quasi tutti gli altri aeroporti coinvolti dal decreto, ad impugnare il decreto avanti il TAR al fine di contestare non tanto l'"an" del trasferimento, ma piuttosto le modalità, evidenziando la totale assenza di garanzie, e la necessità di sostenere costi non indifferenti, in relazione alla manutenzione degli stessi, non potendo usufruire dei vantaggi delle economie di scala attuato da ENAV attraverso una "centralizzazione" di tutte le gare di appalto. Nell'attesa della fissazione dell'udienza, si è proceduto, insieme ad ENAC, alla definizione degli atti relativi al trasferimento dei beni ed aree per i quali non vi è motivo di contestazione.

L'udienza per la discussione del merito è stata fissata per il 4 giugno 2026.

Si ricorda che nel corso del 2022 era stata messa favorevole sentenza del TAR Sicilia – Catania in accoglimento del ricorso promosso da SAC sulla questione degli AVL, impugnata da Enav.

Contenzioso giuslavoristico

Alla data attuale risultano pendenti presso il Tribunale di Genova n. 2 contenziosi promossi da dipendenti aventi ad oggetto il riconoscimento di qualifica, uno per il riconoscimento del c.d. "tempo tuta" e l'impugnazione di un licenziamento per superamento del periodo di comporto. È infine pendente in sede civile il ricorso promosso dagli eredi di un dipendente deceduto in servizio; con riferimento ai medesimi fatti, il procedimento penale è stato archiviato su richiesta del Pubblico Ministero, non ravvisandosi profili di rilevanza penale.

Aeroporto di Genova Spa / ENAC – TAR Lazio

Con ricorso notificato in data 13.12.2022 Aeroporto di Genova ha impugnato, in parte qua, il Regolamento ENAC sulla "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra", Ed. n. 7 – Em. 1, pubblicato sul sito Enac in data 7 novembre 2022 approvato con delibera del CdA dell'ENAC n. 31/2022, con specifico riferimento alle previsioni del regolamento indicate nel corpo del ricorso (art. 10, commi 4 e 6 e art. 23) chiedendone l'annullamento previa sospensione dell'efficacia. In particolare, Aeroporto di Genova ha contestato il divieto di subappalto per la categoria 5.4. dell'Allegato A) al D.lgs. 18/1999 previsto dall'art. 10, comma 4, del Regolamento anche per gli aeroporti c.d. sotto soglia come quello di Genova. Nel predetto giudizio si è costituita l'ENAC con atto del 20.1.2023. In vista della camera di consiglio del 25.01.2023 l'ENAC, tenuto conto del ricorso promosso da Aeroporto di Genova SPA, ha pubblicato, sul proprio sito internet, una FAQ del seguente tenore "In proposito si osserva che se per gli aeroporti c.d. sopra soglia l'applicazione della normativa vigente (d.lgs. 18/99) è obbligatoria - per cui la categoria 5.4, ai fini della safety va esercitata solo da soggetti in possesso dei requisiti organizzativi ed economici (ossia soggetti certificati) - per gli aeroporti sotto soglia - dove non si applica il d. lgs. n. 18/99, ammettendosi il ricorso

ai soli principi generali - è ammissibile il sub appalto della categoria 5.4 ad un soggetto terzo, munito di attestazione di idoneità e/o certificazione". Alla camera di consiglio il difensore dell'ENAC ha dichiarato che l'ENTE "in attesa della pronuncia di merito non provvederà a chiedere la conversione dei certificati e dunque l'applicazione del regolamento". Il Collegio ha pertanto fissato la trattazione del merito del ricorso all'udienza pubblica del 7 giugno 2023.

Nel corso del 2023 sono state pubblicate le prime cinque sentenze favorevoli con le quali il TAR del Lazio, in accoglimento del ricorso presentato da varie società di gestione con l'intervento ad adiuvandum di Assaeroporti, ha annullato il Regolamento ENAC sui depositi carburante.

L'udienza di discussione si è tenuta in data 22 gennaio 2025 e la causa è stata trattenuta in decisione. Nel frattempo la Società ha concordato con ENAC le modalità per dare esecuzione al contratto di subconcessione che prevedeva la costruzione del nuovo deposito carburanti, i cui lavori sono stati avviati.

Con sentenza del 27 gennaio 2025 il TAR ha annullato il Regolamento, compensando le spese di lite. Nel corso del 2025 ENAC ha adottato, in data 24 marzo 2025, un nuovo Regolamento, 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 2025.

La Società ha impugnato anche il sopracitato nuovo regolamento e con sentenza del 22 dicembre 2025 il Tar ha annullato anche tale Regolamento ritenendo che "con l'adozione del regolamento impugnato l'Enac abbia agito in violazione di legge ed esorbitando dalle proprie attribuzioni, con difetto d'istruttoria e incidendo unilateralmente (e illegittimamente) sulle convenzioni in essere, e sulla libertà di iniziativa economica dei gestori", condannando ENAC al pagamento delle spese legali nella misura di euro 5.000.

Ricorso TAR Liguria/ Derrick

La Società Derrick S.r.l., subconcessionaria di alcune aree in virtù di Convenzione stipulata con Enac e Regione Liguria e oggetto di numerose proroghe, ha impugnato l'esito della gara per l'affidamento di tali aree (avviata a seguito della scadenza del contratto in essere).

Nelle more dell'aggiudicazione Derrick s.r.l. si è resa disponibile a versare l'importo offerto dalla Società aggiudicataria, superiore del 50,20% al corrispettivo oggetto del contratto scaduto.

A seguito della sentenza del TAR che ha statuito l'annullamento degli atti di gara per mancata verifica della sussistenza di un interesse pubblico alla permanenza di Derrick sulle aree de quo, confermata successivamente dal Consiglio di Stato, Derrick ha contestato la debenza del corrispettivo nella misura di cui sopra.

La Società ha provveduto a presentare istanza al Comune per verificare la sussistenza o meno dell'interesse pubblico alla proroga dell'affidamento delle aree e nel contempo a diffidare Derrick al pagamento del corrispettivo nella misura maggiorata di cui sopra.

Il Comune di Genova ha comunicato l'insussistenza dell'interesse pubblico e la Società, conseguentemente, ha provveduto ad inviare determinazione con la quale richiede il rilascio dell'area.

Nel corso del 2024 la società Derrick ha impugnato il provvedimento di rilascio dell'area emesso da Aeroporto di Genova e la nota del Comune di Genova che dichiarava l'insussistenza dell'interesse pubblico.

A fine marzo 2025 è stato sottoscritto un accordo transattivo che ha messo fine al contenzioso con la Società Derrick S.r.l. L'accordo fissava gli importi dovuti per l'occupazione delle aree dal termine del contratto di subconcessione in avanti e prevedeva il completo rilascio delle aree entro il 30 giugno 2025, data in cui le aree sono state effettivamente rilasciate.

Ricorso Collegio Consultivo Tecnico (CCT) contratto d'appalto per ampliamento aerostazione

In data 27 marzo 2025 il Consorzio Integra, in qualità di appaltatore del contratto d'appalto per l'ampliamento ed il rifacimento dell'aerostazione, adiva il Collegio Consultivo Tecnico per dirimere contestazioni relative all'applicazione delle penali da parte della stazione appaltante.

La determinazione è stata assunta all'unanimità dei componenti del CCT ed ha analizzato due aspetti:

- Applicabilità della penale solo sulla prima fase relativa all'ampliamento.
- Riduzione dei giorni di ritardo attribuiti dalla stazione appaltante per l'applicazione delle penali, in virtù di un'asserita "forza maggiore"

In relazione a questi due aspetti il CCT ha espresso un parere per il quale ritiene legittima la richiesta di riduzione delle penali applicate presentata dall'appaltatore, quantificandola in complessivi euro 1,152 ML, comprensivi di interessi.

In data 4 settembre 2025 l'appaltatore Consorzio Integra ha inviato atto di diffida per la restituzione delle penali applicate dalla Società, a seguito della determinazione del CCT.

Anche in considerazione della natura non vincolante della determinazione la Società ha respinto integralmente la richiesta.

LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

Il 2025 fa segnare un nuovo record, in termini di passeggeri transitati per lo scalo, con un incremento rispetto all'esercizio precedente del 18,1%. La crescita è trainata dalla linea internazionale (+41,2%) mentre la linea nazionale rimane sostanzialmente stabile. Mentre le tonnellate aeromobili riflettono andamenti speculari, Il maggior impiego di aeromobili di grossa capacità determina un aumento

del rapporto passeggeri/movimento pari complessivamente al 5,2% (+11,1% sulla sola linea internazionale) e quindi una crescita più contenuta del numero di movimenti. Ciò si riflette in parte anche sul fatturato, e specificatamente sul comparto di assistenza a terra, mentre la componente regolata mostra un incremento in linea con i passeggeri. I ricavi aviation aumentano così dell'8% al lordo delle attività di incentivazioni, che erodono un ulteriore 1,9%.

Per quanto riguarda i proventi non aviation, si registrano risultati diversificati in gran parte connessi con i lavori di ampliamento e riqualifica del terminal. Le attività svolte dalla Società in maniera diretta subiscono una flessione del 28,6% (che vale 200k euro) riconducibile essenzialmente alla chiusura della vip lounge alla fine del mese di maggio. Le attività in subconcessione mostrano invece un incremento del 7,0% (che vale però 657k euro): alcune attività hanno in effetti beneficiato più di altre della situazione in divenire del terminal (e dell'incremento di passeggeri), è il caso della voce retail, che grazie soprattutto alla nuova collocazione e al nuovo layout del duty free è di fatto raddoppiata, ma anche dei rent-a-car (+14,6%). Deludenti i risultati del food & beverage, i cui punti vendita non sono ancora stati interessati dai lavori e che, fatta eccezione per il BriccocaFFè in area Schengen, mostrano una flessione che non può essere giustificata solo con le condizioni ambientali del terminal durante i lavori e la modifica dei flussi al suo interno.

I costi espongono un generalizzato incremento, ma è quasi fisiologico se si considerano i due fenomeni già ricordati: apertura della nuova ala del terminal con considerevole aumento delle superfici e incremento del traffico. Complessivamente, i costi della produzione aumentano più del 10,0%, anche a causa delle attività straordinarie necessarie per l'apertura delle nuove aree. Vale la pena ricordare anche la firma, nel corso dell'esercizio, del rinnovo del CCNL di riferimento (costo del personale +4,4%).

Il non trascurabile incremento degli ammortamenti è mitigato dai contributi in conto impianti ricevuti, rilevati con il metodo indiretto, così che beneficiando anche di altri proventi straordinari, l'EBIT rimane saldamente positivo e consente di assorbire sia il risultato negativo della gestione finanziaria sia la fiscalità corrente e differita.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO					importi in euro
	2025	%	2024	%	Differenza
• Proventi aviation	12.344.178	51,97	11.637.895	51,39	706.283
• Proventi non aviation	11.407.192	48,03	11.006.527	48,61	400.665
Ricavi vendite e prestazioni	23.751.370	100,00	22.644.422	100,00	1.106.948
Valore produzione	23.751.370	100,00	22.644.422	100,00	1.106.948
Acquisti e prestazioni di servizi	8.875.798	37,37	7.867.903	34,75	1.007.895
Godimento di beni di terzi	1.700.031	7,16	1.363.506	6,02	336.525
Oneri diversi di gestione	516.091	2,17	486.779	2,15	29.312
Valore aggiunto	12.659.450	53,30	12.926.234	57,08	-266.784
Costo del personale	11.122.715	46,83	10.648.963	47,03	473.752
EBITDA	1.536.735	6,47	2.277.271	10,06	-740.536
Amm. e svalutazione cespiti	2.424.347	10,21	2.057.526	9,09	366.821
Acc. e altre svalutazioni	104.205	0,44	42.949	0,19	61.256
Saldo ricavi/oneri diversi	1.469.077	6,19	459.429	2,03	1.009.648
EBIT	477.260	2,01	636.225	2,81	-158.965
Risultato gestione finanziaria	-122.994	-0,52	-250.902	-1,11	127.908
Risultato lordo	354.266	1,49	385.323	1,70	-31.057
Imposte sul reddito	248.816	1,05	130.068	0,57	118.748
Risultato netto	105.450	0,44	255.255	1,13	-149.805

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO				importi in euro
	2025	2024		Differenza
Magazzino	277.399	262.293		15.106
Crediti commerciali	6.473.916	4.873.291		1.600.625
Debiti Commerciali	-11.034.449	-5.970.062		-5.064.387
Altre attività correnti	1.571.281	163.772		1.407.509
Altre passività correnti	-18.539.227	-13.411.807		-5.127.420
Capitale circolante netto operativo	-21.251.080	-14.082.513		-7.168.567
Immobilizzazioni materiali	16.426.361	8.540.944		7.885.417
Immobilizzazioni immateriali	7.872.961	8.309.461		-436.500
Immobilizzazioni finanziarie	1.335.446	5.152.660		-3.817.214
Crediti per imposte anticipate	2.276.055	2.463.003		-186.948
Capitale immobilizzato	27.910.823	24.466.068		3.444.755
Fondi per rischi e oneri	-1.679.721	-2.053.491		373.770
Fondo TFR	-2.130.378	-2.116.592		-13.786
Totale fondi	-3.810.099	-4.170.083		359.984
TOTALE IMPIEGHI	2.849.644	6.213.472		-3.363.828
Debiti verso banche	3.658.435	5.622.929		-1.964.494
Disponibilità liquide	-8.692.621	-7.187.837		-1.504.784
Posizione finanziaria netta	-5.034.186	-1.564.908		-3.469.278
Capitale sociale	7.746.900	7.746.900		0
Riserve	31.480	0		31.480
Utili (perdite) portati a nuovo	0	-242		242
Utile (perdita) di esercizio	105.450	31.722		73.728
Patrimonio Netto	7.883.830	7.778.380		105.450
TOTALE FONTI	2.849.644	6.213.472		-3.363.828

Si riporta di seguito una serie di indicatori economici e finanziari al fine di agevolare la migliore comprensione della situazione societaria e sui risultati della gestione.

INDICI DI BILANCIO		2025	2024	2023
Quoziente primario di struttura	mezzi propri / attivo fisso	0,28	0,32	0,21
Quoziente secondario di struttura	mezzi propri + pass. cons. / attivo fisso	0,42	0,49	0,39
Quoziente di disponibilità	attivo circolante / passività correnti	0,58	0,64	0,65
Indipendenza finanziaria	mezzi propri / capitale investito	0,18	0,21	0,13
ROI (return on investment)	ris. operativo / cap. medio inv. area caratt.	1,74%	2,83%	-14,79%
ROE (return on equity)	ris. netto / valore medio dei mezzi propri	1,35%	4,13%	-34,03%
ROS (return on sales)	ris. operativo / val. produzione operativa	2,01%	2,81%	-7,86%

GESTIONE DEI RISCHI

La Società pone particolare attenzione ai rischi cui è potenzialmente esposta, siano essi intrinseci con qualsiasi attività aziendale che specificatamente connessi con l'attività del trasporto aereo. Di seguito vengono descritti i principali fattori di rischio e le azioni poste in essere per la loro mitigazione.

Rischi strategici

IL RISCHIO TRAFFICO E IL RISCHIO VETTORE

Il traffico costituisce l'elemento di maggior rilievo nella determinazione dei risultati economici della Società, avendo riflesso su tutte le principali aree di business: ricavi aeronautici, handling e servizi commerciali. Il traffico è condizionato da numerosi fattori quali, ad esempio, la situazione economica, la situazione sanitaria, le scelte strategiche delle compagnie aeree, la sovrapposizione del bacino di traffico con altri scali, l'incremento della concorrenza da parte di sistemi di trasporto alternativi (treno, pullman), le crisi internazionali, le minacce terroristiche. Si tratta nella maggior parte dei casi di elementi esterni al perimetro aziendale e quindi poco o per nulla influenzabili, che possono però comportare effetti significativi sulla performance nel tempo e quindi comportare cambiamenti nelle politiche di sviluppo aziendali. La Società monitora attentamente l'evolversi delle varie situazioni per anticipare le criticità, mitigandone quanto più possibile gli effetti, e cogliere le opportunità. La strategia generale è duplice: da un lato consiste nel fidelizzare gli utenti, vettori e passeggeri, attraverso l'offerta di un servizio di qualità e ponendo in essere gli opportuni interventi per rendere il terminal pienamente rispondente alle esigenze operative, di security e safety e per migliorarne la complessiva efficienza, dall'altro consiste nell'adattare la propria politica di incentivazione al fine di tradurre in attività operative le opportunità presentate di volta in volta dal mercato, in una logica di costante contatto con i vettori. Sotto il profilo del cosiddetto "rischio vettore" (legato all'eccessiva dipendenza rispetto un soggetto largamente prevalente e quindi anche contrattualmente dominante, dalle cui scelte strategiche dipenderebbe il destino dello scalo) è da evidenziare la quota di market share del primo vettore sullo scalo (Ryanair), che nel 2025 cuba il 31% del traffico complessivo.

Rischi operativi

I fattori di rischio operativo sono correlati alle modalità di svolgimento dell'attività aeroportuale e possono avere impatto anche significativo sulle performance, senza tuttavia comportare una revisione delle scelte strategiche.

SAFETY

La sicurezza, in tutti i suoi aspetti, è come detto uno degli aspetti fondamentali del trasporto aereo. Eventuali incidenti possono avere conseguenze dirette sulle persone (utenti, dipendenti, clienti/fornitori, altri soggetti) ed un impatto negativo sulle attività del gestore.

A tale proposito la Società ha implementato un Safety Management System (SMS) al fine di assicurare lo svolgimento delle operazioni aeroportuali in condizioni di sicurezza ed efficacia, garantendo altresì la rispondenza di infrastrutture e processi agli standard nazionali e internazionali. Inoltre, vengono attuati in via continuativa il monitoraggio degli standard di sicurezza applicabili, l'aggiornamento formativo del personale, le simulazioni periodiche di emergenza, nonché la revisione del registro dei rischi.

Tutti i cambiamenti nell'area Airside, anche temporanei, vengono analizzati e ove necessario vengono sviluppati specifici safety assessment per valutarne i rischi generati, come nel caso dell'installazione temporanea dei moduli prefabbricati da adibire ad ufficio richiesta della Guardia di Finanza ed effettuata nell'anno 2025. Nel caso specifico, è stato sviluppato un safety assessment che ha preso in considerazione sia gli aspetti di safety legati al coordinamento Gestore-Guardia di Finanza per l'installazione delle strutture che l'analisi del contesto operativo limitrofo.

Con lo scopo di garantire uno sviluppo migliorativo continuo dei livelli di sicurezza, la Società analizza inoltre le prestazioni di Safety attraverso indicatori denominati Safety Performance Indicator (SPI). Particolare attenzione viene riservata al pericolo "Presenza di volatili" ed al Rischio "Bird Strike", sia nella sua totalità attraverso il Bird Risk Index (BRI₂) che focalizzato alla specie "Gabbiano Reale". Seppur siano stati registrati diversi impatti nel periodo estivo con la specie "Gabbiano Reale", andando di fatto a compromettere l'obiettivo del safety performance indicator specifico, la Società, attraverso l'attività del personale dedicato (Bird Control Unit) ed ai sistemi di dissuasione ed allontanamento, è riuscita a mantenere l'indice di rischio "globale" denominato BRI₂ entro i limiti accettabili definiti dalla circolare ENAC APT 01-B e ad invertirne l'andamento registrato nell'ultimo triennio. Considerando la su citata criticità, la Società ha deciso di investire in un nuovo sistema di videocamere ad alta risoluzione per il monitoraggio in tempo reale della pista di volo con possibilità di interventi mirati da parte del personale della Bird Control Unit.

Il Certificato di aeroporto attesta la conformità e il buon funzionamento dell'organizzazione, delle infrastrutture e delle procedure.

SECURITY

La valutazione dei rischi, come nel caso della safety, deve essere fatta anche in materia di security prendendo in considerazione le varie situazioni che si possono presentare relativamente agli accessi, alla movimentazione nelle aree sterili, ai cantieri, alle forniture e a tutte le attività operative e tecniche che possono avere impatto sulla sicurezza, intesa come 'protezione'.

Nel corso del 2025 il documento 'valutazione della frequenza del rischio' redatto ai sensi del PNS (Programma di Sicurezza dell'Aviazione Civile) in vigore, che prende in considerazione i possibili eventi e rischi sulla base di parametri stabiliti, viene implementato di un allegato nel quale viene analizzato nello specifico il rischio di intrusione sul piazzale di personale non autorizzato.

Tale documento viene aggiornato sulla base dei tre anni precedenti per valutare il verificarsi di episodi o situazioni da considerare come 'rischi' effettivi.

La norma vuole che la Polizia di Stato fornisca eventuali elementi aggiuntivi al fine di rivalutare determinate situazioni sulla base di parametri non solo normativi, ma legati alla Forza di Polizia a capo del DSA (dispositivo di sicurezza aeroportuale).

Le valutazioni cambiano nel tempo e in relazione a situazioni anche particolari, quali ad esempio i cantieri che nel 2025 hanno continuato ad essere attivi. In questi casi, anche a causa del fatto che il materiale trasportato/utilizzato dalle varie società è di natura non controllabile con i normali apparati e metodi di controllo, vengono adottate procedure specifiche e condivise per la prevenzione di eventuali criticità.

Le azioni che sono state previste e implementate ad hoc per cantieri o altre situazioni non permanenti sono state previste ed elencate all'interno di un apposito 'documento di valutazione del rischio di security' allegato alla documentazione di progetto.

In relazione ai 'rischi' relativi all'attività operativa, se come rischio massimo, in generale, si può considerare 'l'attentato' alla struttura, all'aeromobile, ai passeggeri, tra le minacce che devono essere valutate è presente anche il fattore umano, che nei casi di abbassamento della soglia di attenzione o di riduzione di quello che viene definito 'comportamento virtuoso' rischia di creare un danno a persone e/o infrastrutture o di favorire eventuali azioni illecite. E' pertanto necessaria una costante verifica sull'applicazione dei corretti comportamenti in tema di sicurezza da parte di tutti gli operatori aeroportuali.

INTERRUZIONE DELL'ATTIVITA' E DEI SERVIZI

Se di carattere endogeno, le sospensioni ed interruzioni delle attività, possono derivare da blocchi di impianti ed infrastrutture aeroportuali che, solitamente, hanno un tempo relativamente breve e determinabile, a cui consegue un prolungamento dei tempi dei processi operativi, con effetti impattanti sui tempi di transito degli aeromobili e sui servizi di assistenza ai passeggeri (es. blocco infrastruttura nastro smistamento bagagli, mancato funzionamento di jet-way o mezzi GSE,

malfunzione o interruzione di funzionalità di sistemi informatici di accettazione e/o gestione aeromobili, non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi fornitori).

Diversamente, in caso di inagibilità della pista di volo in conseguenza di lavori di riqualificazione programmati o, ancora, a causa di scioperi del proprio personale, i tempi di interruzione delle attività hanno una misura prolungata e maggiormente impattante sui dati di traffico e sul servizio proprio dell'aeroporto.

Quando di carattere esogeno, invece, le cause dell'interruzione dei servizi possono trovare maggior riferimento in cattive condizioni meteo che determinano l'impossibilità di atterraggio e decollo dallo Scalo, possibile inagibilità della pista di volo in conseguenza di eventi causati da aeromobili in fase di atterraggio o decollo, scioperi di personale di compagnie aeree operanti sullo scalo ed enti/soggetti deputati ai servizi di controllo del traffico aereo o ai servizi pubblici di emergenza o, ancora, attività dolose di "hackeraggio" da parte di soggetti sconosciuti, esterni all'azienda.

Per tutta la casistica sopra elencata, Aeroporto di Genova S.p.A. fa fronte e provvede alla gestione ed al contenimento degli effetti che possono impattare sulla sicurezza dei passeggeri e degli aeromobili mettendo a disposizione del personale, specifiche procedure all'interno della manualistica aeroportuale.

Per quanto concerne attività da porre in essere al fine di superare le irregolarità derivanti da eventi contingenti come cancellazioni/dirottamenti di voli, il personale conosce ed applica le disposizioni del Regolamento (CE) 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Per qualunque evento che determini l'interruzione delle attività e dei servizi, gli uffici operativi di Aeroporto di Genova S.p.A. mantengono costante contatto con i referenti delle compagnie aeree i cui voli vengono impattati dagli effetti dell'occorrenza e, nel caso di specifiche conseguenze di ordine pubblico, con gli Enti e le Istituzioni preposte alla gestione del contesto.

In tutti i casi, in confronto e contatto con i vettori di riferimento, vengono attivate le procedure di contingency per attivare le operazioni con registrazione manuale.

Nel mese di dicembre 2025 Aeroporto di Genova S.p.A. ha registrato un'esperienza di fermo dei servizi aeroportuali, dovuta all'occupazione delle aree esterne del terminal e delle vie di accesso all'aerostazione, da parte di lavoratori di una Società esterna con sede limitrofa all'area aeroportuale.

Centinaia di persone hanno, di fatto, occupato la viabilità esterna all'aerostazione, generando l'interruzione di ogni attività in corso rivolta ai passeggeri in partenza.

Questo ha determinato la gestione contingente delle irregolarità prodotte e derivanti dalla situazione.

Si è fatto fronte alle gravi conseguenze operative, attingendo, appunto, dalle procedure note per la gestione di eventi di stesso genere in condizioni ordinarie e, contemporaneamente, a quanto

previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale e dalle procedure di contingency dei vettori aerei che operano sullo scalo.

RISORSE UMANE

Il raggiungimento degli obiettivi aziendali dipende dalla condotta dei propri dipendenti. Comportamenti illegali, non etici, o non appropriati possono avere conseguenze legali e/o finanziarie sulle attività aziendali. Con la costante formazione del personale e il dialogo continuo con le organizzazioni sindacali, la Società minimizza i rischi connessi con una gestione conflittuale delle risorse umane, favorendo un clima positivo.

INFORMATION TECHNOLOGY

Come già anticipato negli anni precedenti, l'elevato uso di tecnologia informatica in ambito aeroportuale e la continua e crescente diffusione ed aggressività degli attacchi cyber a livello globale innalzano il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi aziendali. A tal fine la Società ha nel tempo messo in atto una serie di misure tecnologiche e procedurali atte ad assicurare la salvaguardia dei sistemi essenziali per l'operatività e la protezione dei dati in essi contenuti.

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività di monitoraggio e gestione della rete, operate attraverso sistemi evoluti automatizzati e non, che hanno assicurato l'operatività continua, senza registrare alcuna criticità.

La Società, in quanto classificata come Operatore di Servizi Essenziali, è in costante contatto con l'Autorità NIS del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, finalizzati ad assicurare l'adeguamento all'entrata in vigore della normativa c.d. "NIS2", prevista per l'anno 2026 ed una continua comunicazione ed aggiornamento circa rischi e vulnerabilità presenti sui sistemi in commercio (es. posta, sistemi operativi, firewall, ecc.).

I contatti con l'Autorità avvengono tramite i canali previsti e tramite il portale dedicato, nel quale sono inseriti i punti di contatto aziendali ed i recapiti degli amministratori.

Come noto, la sicurezza informatica nell'aviazione civile è trattata attraverso il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 che, modificando il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, ha introdotto misure volte a proteggere i dati ed i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione da eventuali attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

ENAC, con nota del 19/10/2021-0119412-P "Implementazione delle misure di prevenzione in materia di cybersecurity" ha, a sua volta, ribadito i contenuti essenziali della normativa citata ed ha richiesto specifici adempimenti ai Gestori Aeroportuali.

Nella sostanza è previsto in primo luogo che i Programmi di Sicurezza Aeroportuali contengano dettagli circa la prevenzione dei rischi informatici, così come è stato richiesto che la formazione da

erogare ai detentori di Tesserino Identificativo Aeroportuale (TIA) per le categorie interessate contenga argomenti correlati ai rischi informatici ed alla loro prevenzione.

La Società ha pertanto integrato negli anni precedenti la propria documentazione (PSA) tramite uno specifico allegato del programma ed ha previsto il rilascio di formazione aggiornata secondo gli obiettivi sopra citata ai richiedenti permessi di accesso (TIA).

In secondo luogo è richiesto che la Società, nell'ambito del Safety Management System, anche in ottemperanza a quanto previsto dal punto norma Reg. 1645/2022 - Ann.III OR.D.005.a, proceda alla strutturazione formale e documentata del proprio Information Security Management System (ISMS), in conformità al Regolamento (UE) 2022/1645. Ciò prevede che si proceda ad integrare l'attuale documentazione prodotta ai sensi del Reg.139/2014 con:

1. la redazione del Manuale di Gestione della Sicurezza delle Informazioni (ISMS Manual);
2. la conduzione di un Risk Assessment mirato sui sistemi software safety-related;
3. l'esecuzione di una Task Resource Analysis del sistema ISMS, funzionale alla corretta definizione delle responsabilità, delle risorse e delle competenze necessarie.

In tal senso, nel corso del 2025 si sono presi contatti con una Società di Consulenza specializzata nel settore, la quale è stata incaricata di redigere, nel corso del 2026, la documentazione citata al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2022/1645.

Rischi finanziari

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito è il rischio che un cliente, o una delle controparti di uno strumento finanziario, causi una perdita finanziaria non adempiendo a un'obbligazione.

L'esposizione della Società al rischio di credito dipende principalmente dai crediti commerciali. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti, la Società ha applicato condizioni di pagamento diversificate, richiedendo pagamenti cash per le operazioni effettuate con consumatori finali, con controparti occasionali e/o sprovviste di adeguate garanzie. Dilazioni di pagamento sono state concesse a favore dei clienti fidelizzati o attraverso il rilascio di idonea garanzia. In bilancio è stato iscritto un apposito fondo svalutazione, aggiornato attraverso un'analisi delle singole posizioni, tenendo conto dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del cliente, della sua collocazione geografica. La Società gestisce direttamente il rischio commerciale verso i clienti con riunioni periodiche che coinvolgono la direzione generale e le funzioni amministrativa, commerciale e legale.

La Società non procede ad operazioni di cessione di credito con modalità pro-soluto o pro-solvendo.

RISCHIO DI LIQUIDITA'

È il rischio che la Società abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività

finanziarie. L'approccio della Società nella gestione della liquidità prevede che vi siano sempre, per quanto possibile, fondi sufficienti per adempiere alle proprie obbligazioni alla scadenza, sia in condizioni normali sia in condizioni di tensione finanziaria, senza dover sostenere oneri eccessivi o rischiare di danneggiare la propria reputazione.

Nell'ottica dell'attenuazione del rischio di liquidità, la Società effettua una pianificazione finanziaria di breve-medio periodo, monitorando costantemente il fabbisogno di liquidità e ottimizzando il rendimento degli investimenti. Inoltre, la Società dispone di una linea di credito presso BPER Banca pari a 516.456 euro, nel corso del 2020 ha sottoscritto con Banca Carige (ora BPER Banca) un contratto di finanziamento per un importo pari a 5.500.000 euro, ammesso all'intervento del Fondo di garanzia costituito ex art. 2, comma 100, lettera a) della legge 662/96, infine nel corso del 2022 ha sottoscritto con Banco BPM un contratto di finanziamento per un importo pari a 4.000.000 euro con garanzia Italia Sace S.p.A. ai sensi del D.L. 8 aprile 2020 n. 23 – D.L. Liquidità art. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 5 giugno 2020 n. 40 e successive modifiche e integrazioni.

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della Società a tale rischio entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il rischio di mercato è rappresentato dai rischi di cambio e di tasso di interesse. La Società è soggetta a un rischio di cambio trascurabile in quanto le transazioni in valuta estera sono riconducibili soltanto ad alcuni rapporti di fornitura di beni e servizi di entità non significativa. Per quanto riguarda il rischio di tasso di interesse, il mutuo acceso con BPER Banca è stipulato a tasso fisso, il finanziamento con garanzia Sace, della durata di 60 mesi di cui 27 residui, è privo di coperture.

DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETÀ'

La Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 bis, V comma, del Codice Civile si conferma che la Società non detiene alcun rapporto con altre Società soggette all'attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il presente bilancio non è influenzato da alcun effetto derivante dall'attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

ATTIVITÀ' DI RICERCA E SVILUPPO

In rapporto alle caratteristiche di attività svolta, la Società non svolge attività di ricerca e sviluppo.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI, IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E ALTRE PARTI CORRELATE

La Società non detiene partecipazioni in imprese controllate o collegate. Nel corso dell'esercizio, in continuità con quanto accaduto nei precedenti anni, i rapporti con l'Ente controllante, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – (Ente che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 C.C.) hanno riguardato essenzialmente l'affidamento di un'area del demanio aeronautico destinata provvisoriamente alla sosta e al parcheggio di automezzi impegnati nelle operazioni portuali.

In data 4 luglio 2019 è stata sottoscritta la Convenzione con l'Autorità di Sistema Portuale, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ed il Commissario Straordinario per la ricostruzione, che disciplina i rapporti tra i soggetti pubblici e privati per la realizzazione dell'intervento inserito nel Programma straordinario di interventi urgenti ai sensi dell'art. 9-bis D.L. 109/2018 convertito in legge 16/11/2018 n. 130, denominato "Realizzazione del primo lotto funzionale dell'ampliamento della aerostazione aeroportuale" tutt'ora in corso. Nel corso del 2024 Autorità di Sistema ha provveduto all'erogazione dell'importo a suo carico, in qualità di Cocommittente, pari ad euro 11.300.000, in base allo stato di avanzamento dei lavori.

Nel corso del 2024 la Regione Liguria ha inserito tra gli interventi ammessi a finanziamento sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2021 – 2027 uno stralcio funzionale di importo pari a euro 7.000.000,00 del progetto complessivo di ampliamento e riqualifica del terminal passeggeri dell'Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova.

Nel corso del 2025 sono stati erogati euro 5.000.000, tramite l'Autorità di Sistema Portuale. I residui euro 2.000.000 saranno erogati nel corso del 2026, in base allo stato avanzamento lavori.

I saldi generati dai rapporti con la controllante vengono evidenziati in nota integrativa. Inoltre, sempre in nota integrativa, viene riportato un prospetto con i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2024 della controllante.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il 2026 si apre in linea con la crescita sostenuta con cui si era chiusi l'anno precedente 2025. Nei primi due mesi dell'anno la crescita continua e lascia segnali di ottimismo per il prosieguo dell'anno. Del resto, a febbraio, ha iniziato a volare una nuova compagnia aerea, Aeroitalia, che ha basato due aeromobili ATR72 sullo scalo e vola due volte al giorno (esclusi i sabati e le domeniche con una sola frequenza) verso Roma Fiumicino con ciò colmando il gap che si era venuto a creare con le cancellazioni di ITA sulla medesima destinazione. Il vettore ha altresì comunicato il lancio di ulteriori due rotte stagionali estive verso Obia ed Alghero oltre alla recentissima nuova rotta annuale verso Salerno.

Alla crescita del traffico contribuirà, inoltre, anche l'avvio delle prossime operazioni di Ryanair su

Tirana. Rotta questa già servita da Wizzair ma che, come hanno dimostrato in passato altri scali, riesce ad esprimere traffico aggiuntivo all'aumentare dell'offerta a prezzi contenuti.

Gli ottimi risultati conseguiti nei primi mesi del 2026 consolidano il percorso di crescita intrapreso dallo scalo nell'ultimo anno facendo prevedere una ulteriore crescita a quella già eccezionale del 2025.

La prevista crescita dell'aeroporto, e più in generale del trasporto aereo, si inserisce tuttavia in un contesto geopolitico e macroeconomico ancora incerto. A ciò si accompagnano le difficoltà che ancora permangono in relazione alla fornitura di nuovi aeromobili e agli interventi manutentivi di quelli in esercizio, elementi che frenano i piani di sviluppo delle compagnie aeree.

In questo contesto non semplice, Aeroporto di Genova S.p.A. continua a perseguire la propria politica di miglioramento continuo per quanto riguarda la qualità dei servizi erogati, i collegamenti con il territorio, la sostenibilità economica e ambientale, in modo da poter cogliere al meglio le opportunità offerte dal mercato.

ALTRE INFORMAZIONI

In ottemperanza al disposto dell'art. 2427, comma 1, punto 22-ter) del Codice Civile, si informa che non esistono accordi non risultanti dallo stato patrimoniale di cui dare informativa in nota integrativa. Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile si attesta quanto segue: la Società non detiene e neppure sono state alienate e/o acquistate nel corso dell'esercizio né azioni proprie né azioni dell'Ente controllante, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona; la Società non possiede sedi secondarie.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Enrico Musso



GENOVA CITY AIRPORT

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2025

(valori in unità di euro)

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31.12.2025	31.12.2024
A	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
	Crediti verso soci per versamenti già richiamati	0	0
	Crediti verso soci per versamenti da richiamare	0	2.203.993
	Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	0	2.203.993
B	Immobilizzazioni		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3	Diritti di utilizz. di opere dell'ingegno	99.871	126.041
6	Immobilizzazioni in corso e acconti	4.248	4.248
7	Altre	7.768.842	8.179.172
	Totale	7.872.961	8.309.461
II	Immobilizzazioni materiali		
1	Terreni e fabbricati	9.732.133	1.459.387
2	Impianti e macchinari	3.667.817	2.792.367
3	Attrezzature industriali e commerciali	164.612	131.389
3 bis	Beni gratuitamente devolvibili	0	0
4	Altri beni	1.404.881	1.120.212
5	Immobilizzazioni in corso e acconti	1.456.918	3.037.589
	Totale	16.426.361	8.540.944
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1	Partecipazioni in altre imprese	184.758	183.228
2	Crediti verso altri	50.993	50.793
3	Altri titoli	1.099.695	2.714.646
	Totale	1.335.446	2.948.667
	Totale immobilizzazioni (B)	25.634.768	19.799.072
C	Attivo circolante		
I	Rimanenze		
1	Materiale di consumo	277.399	262.293
	Totale	277.399	262.293
II	Crediti		
1	Verso clienti	6.459.592	4.873.291
4	Verso controllanti	14.324	0
4 bis	Crediti tributari	46.076	5.351
4 ter	Imposte anticipate	2.276.055	2.463.003
5	Verso altri	1.239.035	19.359
	Totale	10.035.082	7.361.004
III	Attività finanz. che non costituiscono immob.		
	Totale	0	0
IV	Disponibilità liquide		
1	Depositi bancari e postali	8.675.864	7.168.712
3	Denaro e valori in cassa	16.757	19.125
	Totale	8.692.621	7.187.837
	Totale attivo circolante (C)	19.005.102	14.811.134
D	Ratei e risconti		
	Ratei e risconti attivi	286.170	139.062
	Totale ratei e risconti (D)	286.170	139.062
	TOTALE ATTIVO	44.926.040	36.953.261

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO		31.12.2025	31.12.2024
A	Patrimonio netto		
I	Capitale	7.746.900	7.746.900
II	Riserva da sovrapprezzo azioni	0	0
III	Riserva di rivalutazione	0	0
IV	Riserva legale	0	0
V	Riserve statutarie	0	0
VI	Altre riserve	31.480	0
VII	Riserva per operazioni di copertura di flussi finanziari attesi	0	0
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	-242
IX	Utile (perdita) di esercizio		
	Utile (perdita) dell'esercizio	105.450	255.255
	Utile in corso di formazione a cop. perdite pregresse	0	-223.533
	Utile residuo (perdita) di esercizio	105.450	31.722
X	Riserve negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0
	Totale patrimonio netto (A)	7.883.830	7.778.380
B	Fondi per rischi e oneri		
2	Fondo per imposte, anche differite	808.395	768.395
3	Altri fondi	871.326	1.285.096
	Totale fondi per rischi e oneri (B)	1.679.721	2.053.491
C	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.130.378	2.116.592
D	Debiti		
4	Verso banche	3.658.435	5.622.929
7	Verso fornitori	11.034.449	5.970.062
11	Verso Controllante	0	0
12	Tributari	320.848	444.390
13	Verso istituti previdenziali	1.391.344	1.619.367
14	Altri debiti	6.781.520	6.385.032
	Totale debiti (D)	23.186.596	20.041.780
E	Ratei e risconti		
	Ratei e risconti passivi	10.045.515	4.963.018
	Totale ratei e risconti (E)	10.045.515	4.963.018
	TOTALE PASSIVO E NETTO	44.926.040	36.953.261

CONTO ECONOMICO		31.12.2025	31.12.2024
A	Valore della produzione		
1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23.751.370	22.644.422
5	Altri ricavi e proventi	1.578.020	471.246
	Totale valore della produzione (A)	25.329.390	23.115.668
B	Costi della produzione		
6	Per materie prime, suss., di cons. e di merci	525.595	501.938
7	Per servizi	8.365.309	7.405.200
8	Per godimento di beni di terzi	1.700.031	1.363.506
9	Per il personale		
a.	<i>salari e stipendi</i>	8.141.866	7.675.674
b.	<i>oneri sociali</i>	2.188.080	2.144.478
c.	<i>trattamento di fine rapporto</i>	554.419	545.275
e.	<i>altri costi</i>	238.350	283.536
	Totale	11.122.715	10.648.963
10	Ammortamenti e svalutazioni		
a.	<i>amm.to delle immob.ni immateriali</i>	832.242	783.880
b.	<i>amm.to delle immob.ni materiali</i>	1.592.105	1.273.646
d.	<i>svalutaz. crediti dell'attivo circolante</i>	104.205	42.949
	Totale	2.528.552	2.100.475
11	Variazione delle rimanenze mat. di consumo	-15.106	-39.235
14	Oneri diversi di gestione	625.034	498.596
	Totale costi della produzione (B)	24.852.130	22.479.443
	Diff. tra valore e costi della produzione (A-B)	477.260	636.225
C	Proventi e oneri finanziari		
16	Altri proventi finanziari	119.548	100.210
17	Interessi ed altri oneri finanziari	244.205	350.476
17bis	Utile e perdite su cambi	133	-636
	Totale proventi e oneri finanziari (C)	-124.524	-250.902
D	Rettifiche di valore di attività finanziarie		
	Totale rettifiche di valore (D)	1.530	0
	Risultato prima delle imposte (A-B+C+D)	354.266	385.323
20	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, diff. e anticip.		
a.	Imposte correnti	61.868	96.285
b.	Imposte differite (anticipate)	186.948	33.783
	Totale	248.816	130.068
21	Utile (Perdita) dell'esercizio	105.450	255.255

RENDICONTO FINANZIARIO	31.12.2025	31.12.2024
A. Flusso finanziario derivante dalla gestione reddituale (m. indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	105.450	255.255
Imposte sul reddito	248.816	130.068
Interessi passivi (attivi)	132.533	252.510
(Dividendi)	0	0
(Plusv.) Minusv. derivanti dalla cessione di attività	-36.456	-5.459
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	450.343	632.374
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti al fondo TFR	554.419	545.275
Accantonamenti ad altri fondi	159.949	364.950
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.424.347	2.057.526
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Altre rettifiche per elementi non monetari	92.752	0
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	<i>3.231.467</i>	<i>2.967.751</i>
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	3.681.810	3.600.125
<i>Variazioni di capitale circolante netto</i>		
Decremento (incremento) dei crediti verso clienti	-1.515.872	169.516
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori	5.064.387	-1.486.782
Decremento (incremento) dei ratei e risconti attivi	-147.108	-21.905
Incremento (decremento) dei ratei e risconti passivi	5.082.497	35.115
Altre variazioni del capitale circolante netto	-1.227.418	-117.271
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	<i>7.256.486</i>	<i>-1.421.327</i>
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	10.938.296	2.178.798
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati (pagati)	-21.544	-152.168
(Imposte sul reddito pagate)	-190.347	-599
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo del fondo TFR)	-540.633	-564.706
(Utilizzo degli altri fondi)	-604.148	-70.957
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>-1.356.672</i>	<i>-788.430</i>
4. Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	9.581.624	1.390.368
B. Flusso finanziario derivante dall'attività di investimento		
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)	-9.498.567	-1.248.054
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. materiali	138.000	6.500
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)	-570.523	-361.508
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. immateriali	0	0
(Investimenti in immobilizzazioni finanziarie)	-572.253	-1.093.916
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. finanziarie	2.187.004	1.400
(Investimenti in attività finanziarie non immobilizzate)	0	-1.425.891
Prezzo di realizzo disinv. attività finanziarie non immob.	0	3.421.024
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-8.316.339	-700.445

►►►



GENOVA CITY AIRPORT

C. Flusso finanziario derivante dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	0	0
Accensione finanziamenti	48.539	29.829
(Rimborso finanziamenti)	-2.013.033	-2.179.751
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	2.203.993	734.664
Cessione (acquisto) azioni proprie	0	0
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	239.499	-1.415.258
<i>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)</i>	1.504.784	-725.335
Disponibilità liquide al 1 gennaio	7.187.837	7.913.172
Disponibilità liquide al 31 dicembre	8.692.621	7.187.837



GENOVA CITY AIRPORT

NOTA INTEGRATIVA

Signori Azionisti,

il presente documento è stato redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i 'principi contabili OIC').

Il presente bilancio d'esercizio si compone dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario.

Per ogni voce dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Rendiconto Finanziario sono indicati i corrispondenti valori al 31 dicembre 2024. Qualora le voci non siano comparabili, quelle relative all'esercizio precedente sono state adattate, fornendo nella Nota Integrativa, per le circostanze significative, i relativi commenti.

Il Rendiconto Finanziario è stato presentato secondo il metodo indiretto utilizzando lo schema previsto dal principio contabile OIC 10.

Lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e il Rendiconto Finanziario sono stati redatti in unità di Euro, senza cifre decimali. Anche i valori riportati nella Nota Integrativa sono espressi in unità di Euro, se non diversamente specificato.

Per quanto riguarda l'attività della Società, i rapporti con le imprese controllate, collegate, controllanti, consociate e altre parti correlate si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo del presente bilancio.

Si precisa che, ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Pertanto, nella Nota Integrativa, è presentato un prospetto che riepiloga i dati essenziali dell'ultimo bilancio disponibile dell'Ente.

PRINCIPI GENERALI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile ed in base ai principi e criteri contabili dei Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e dell'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).

Ai sensi dell'art. 2423 del c.c. il Bilancio di esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale (predisposto secondo lo schema previsto dagli artt. 2424 e 2424 bis c.c.), dal Conto Economico (elaborato in base allo schema di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) dalla presente Nota al bilancio di esercizio e dal Rendiconto Finanziario previsto dall'art. 2425 ter c.c. e disciplinato dall'OIC 10.

La Nota contiene, inoltre, tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico dell'esercizio, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

Al fine di illustrare in modo più efficace la situazione patrimoniale e finanziaria della Società e il risultato economico dell'esercizio sono stati elaborati, inoltre, i prospetti riclassificati di Stato Patrimoniale e Conto Economico esposti nella relazione sulla gestione.

Con il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 viene data piena applicazione al Principio contabile OIC 34 "Ricavi" approvato nella sua versione definitiva in data 19 aprile 2023 dal Consiglio di Gestione dell'Organismo Italiano di Contabilità. Il nuovo principio, applicabile ai bilanci relativi agli esercizi aventi inizio a partire dal 1° gennaio 2024 o da data successiva, era stato adottato nel precedente esercizio come previsto dal paragrafo 45, ovvero in modo prospettico, prendendo in considerazione solo i contratti di vendita stipulati nell'anno; i relativi valori sono stati opportunamente riclassificati per una piena comparabilità tra i due esercizi.

Il nuovo principio integra le modifiche intervenute a seguito dei pareri espressi dalle diverse autorità competenti prendendo il posto dei riferimenti contenuti nel principio contabile OIC 15 "Crediti", al fine di armonizzare la rilevazione dei ricavi con la prassi internazionale. L'obiettivo principale dell'OIC è stato quello di individuare un unico modello di rilevazione dei ricavi, applicabile a tutte le operazioni (vendita di beni e prestazioni di servizi), in tutti i settori di attività, con alcune specifiche esclusioni relativamente a cessioni di azienda, fitti attivi, ristorni e lavori in corso su ordinazione.

Il modello contabile introdotto dal nuovo principio è articolato nelle seguenti fasi:

- determinare il prezzo complessivo del contratto;
- identificare le unità elementari di contabilizzazione distintamente individuabili contenute nel contratto;
- valorizzare le unità elementari di contabilizzazione;
- rilevare il 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.

Si precisa che non si sono verificati casi eccezionali che abbiano richiesto deroghe alle norme di legge relative al bilancio ai sensi del 4° comma dell'art. 2423 c.c.

La valutazione delle voci di bilancio è basata sul principio della competenza economica, della prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività aziendale, tenendo conto della funzione economica di ogni elemento dell'attivo e del passivo.

Le voci non espressamente riportate nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico, previste dagli art. 2424 e 2425 del Codice Civile e nel Rendiconto Finanziario, si intendono a saldo zero.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo d'acquisto o di produzione e sono esposte al netto degli ammortamenti. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale l'immobilizzazione può essere utilizzata.

Gli oneri pluriennali, che includono i costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi, sono iscritti quando le migliorie e le spese incrementative non sono separabili dai beni stessi non avendo una loro autonoma funzionalità; in caso contrario i costi sono iscritti tra le "immobilizzazioni materiali" nella specifica voce di appartenenza.

I beni immateriali, costituiti da diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, sono iscritti nell'attivo patrimoniale solo se individualmente identificabili e il loro costo è stimabile con sufficiente attendibilità.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente e la quota di ammortamento imputata a ciascun esercizio si riferisce alla ripartizione del costo sostenuto sull'intera durata di utilizzazione. L'ammortamento decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso. La sistematicità dell'ammortamento è funzionale alla correlazione dei benefici attesi.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate, a quote costanti, come segue:

- I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno sono ammortizzati sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione in un periodo di 5 anni.
- I costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi sono ammortizzati nel periodo minore tra quello di utilità futura delle spese sostenute e quello residuo della concessione.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di

produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile all'immobilizzazione, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato.

I costi sostenuti per ampliare, ammodernare o migliorare gli elementi strutturali di una immobilizzazione materiale, incluse le modifiche apportate per aumentarne la rispondenza agli scopi per cui essa è stata acquisita, sono capitalizzati se producono un aumento significativo e misurabile della sua capacità produttiva, sicurezza o vita utile. Se tali costi non producono tali effetti, sono trattati come manutenzione ordinaria e addebitati al conto economico dell'esercizio.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante, sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Tali aliquote sono ridotte della metà nel primo esercizio in cui il bene è disponibile per l'uso, approssimando in tal modo il minor periodo di utilizzo dell'immobilizzazione. L'ammortamento è calcolato anche sui cespiti non utilizzati. Le immobilizzazioni materiali che la società decide di destinare alla vendita sono classificate separatamente dalle immobilizzazioni materiali in un'apposita voce dell'attivo circolante e valutate al minore tra il valore netto contabile e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato, senza essere più oggetto di ammortamento. Tale riclassifica viene effettuata se sussistono i seguenti requisiti: (i) le immobilizzazioni sono vendibili alle loro condizioni attuali o non richiedono modifiche tali da differirne l'alienazione, (ii) la vendita appare altamente probabile alla luce delle iniziative intraprese, del prezzo previsto e delle condizioni di mercato, (iii) l'operazione dovrebbe concludersi nel breve termine.

L'ammortamento inizia dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto per l'uso. Le aliquote di ammortamento applicate sono dettagliate in Nota Integrativa in sede di commento alla voce.

Le immobilizzazioni materiali condotte in locazione finanziaria vengono iscritte nell'attivo patrimoniale al momento dell'eventuale esercizio del diritto di riscatto. Nel periodo di locazione i canoni vengono rilevati a conto economico nei periodi di competenza e l'impegno finanziario ad effettuare i relativi pagamenti residui viene riportato in apposito paragrafo della Nota Integrativa, quando non esposto nei debiti. Nella Nota Integrativa vengono indicati gli effetti sul patrimonio netto e sul risultato d'esercizio che sarebbero derivati dall'applicazione del cosiddetto "metodo finanziario" (IAS 17).

Le immobilizzazioni materiali vengono rivalutate, nei limiti del loro valore recuperabile, solo nei casi in cui leggi speciali lo richiedano o lo permettano. Negli esercizi precedenti la Società non ha effettuato rivalutazioni monetarie dei cespiti patrimoniali.

Perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

In presenza, alla data del bilancio, di indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni immateriali e materiali si procede alla stima del loro valore recuperabile.

Qualora il loro valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il valore d'uso e il valore equo (fair value), al netto dei costi di vendita, è inferiore al corrispondente valore netto contabile si effettua la svalutazione delle immobilizzazioni.

Quando non è possibile stimare il valore recuperabile di una singola immobilizzazione tale analisi è effettuata con riferimento alla cosiddetta "unità generatrice di flussi di cassa" (nel seguito "UGC"), ossia il più piccolo gruppo identificabile di attività che include l'immobilizzazione oggetto di valutazione e genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata generati da altre attività o gruppi di attività.

La capacità di ammortamento è determinata sottraendo dal risultato economico previsto, non comprensivo degli elementi straordinari e delle relative imposte, gli ammortamenti delle immobilizzazioni.

Gli ammortamenti da contrapporre alla capacità di ammortamento sono determinati sulla base della struttura produttiva esistente. Non si computano nel calcolo gli ammortamenti che deriveranno da futuri investimenti capaci di incrementare il potenziale della struttura produttiva. Si tiene conto, invece, degli ammortamenti relativi a quegli investimenti che, nel periodo di riferimento, concorrono a mantenere invariata la potenzialità produttiva esistente.

Qualora, al termine del periodo di previsione esplicita della capacità di ammortamento, per alcune immobilizzazioni residui un valore economico significativo, tale valore, determinato sulla base dei flussi di benefici che si ritiene l'immobilizzazione possa produrre negli anni successivi all'ultimo anno di previsione esplicita, concorre alla determinazione della capacità di ammortamento.

Il valore equo (fair value) è determinato prendendo a riferimento prioritariamente l'eventuale prezzo pattuito in un accordo vincolante di vendita stabilito in una libera transazione o il prezzo di mercato in un mercato attivo. Se non esiste un accordo vincolante di vendita né alcun mercato attivo, il valore equo è determinato in base alle migliori informazioni disponibili per riflettere l'ammontare che la Società potrebbe ottenere, alla data di riferimento del bilancio, dalla vendita dell'attività in una libera transazione tra parti consapevoli e disponibili. Nel determinare tale ammontare, si considera il risultato di recenti transazioni per attività simili effettuate all'interno dello stesso settore in cui opera la Società.

Ai fini della determinazione del valore recuperabile, dal valore equo sono sottratti i costi di vendita. La svalutazione operata non è mantenuta negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della rettifica effettuata. Il ripristino di valore si effettua nei limiti del valore che l'attività avrebbe avuto ove la rettifica di valore non avesse mai avuto luogo, cioè tenendo conto degli ammortamenti che sarebbero stati effettuati in assenza di svalutazione. Non è possibile ripristinare la svalutazione rilevata sull'avviamento e sugli oneri pluriennali.

Immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni e i titoli di debito destinati a permanere durevolmente nel patrimonio dell'impresa

per effetto della volontà della direzione aziendale e dell'effettiva capacità della Società di detenerle per un periodo prolungato di tempo vengono classificate nelle immobilizzazioni finanziarie. Diversamente, vengono iscritte nell'attivo circolante.

Il cambiamento di destinazione tra attivo immobilizzato e attivo circolante, o viceversa, è rilevato secondo i criteri valutativi specifici del portafoglio di provenienza.

La classificazione dei crediti tra le immobilizzazioni finanziarie e l'attivo circolante è effettuata in base al criterio della destinazione degli stessi rispetto all'attività ordinaria e pertanto, indipendentemente dalla scadenza, i crediti di origine finanziaria sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie mentre quelli di origine commerciale sono classificati nell'attivo circolante. Il criterio di valutazione dei crediti è esposto nel prosieguo.

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni sono inizialmente iscritte al costo di acquisto o di costituzione, comprensivo dei costi accessori. I costi accessori sono costituiti da costi direttamente imputabili all'operazione, quali, ad esempio, i costi di intermediazione bancaria e finanziaria, le commissioni, le spese e le imposte.

Il valore di iscrizione delle partecipazioni si incrementa per effetto degli aumenti di capitale a pagamento o di rinuncia al credito da parte del socio. Gli aumenti di capitale a titolo gratuito non incrementano il valore delle partecipazioni.

Nel caso in cui le partecipazioni abbiano subito alla data di bilancio perdite di valore ritenute durevoli, il loro valore di carico viene ridotto al minor valore recuperabile, che è determinato in base ai benefici futuri che si prevede affluiranno alla Società, fino all'azzeramento del valore di carico. Nei casi in cui la Società sia obbligata a farsi carico della copertura delle perdite conseguite dalle partecipate può rendersi necessario un accantonamento al passivo per poter far fronte, per la quota di competenza, alla copertura del deficit patrimoniale delle stesse.

Qualora negli esercizi successivi vengano meno i motivi della svalutazione effettuata, il valore della partecipazione viene ripristinato fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

TITOLI DI DEBITO

I titoli di debito sono inizialmente iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori. I costi accessori sono costituiti da costi di intermediazione bancaria e finanziaria, spese di consulenza di diretta imputazione ovvero commissioni, spese e imposte di bollo.

Il costo di iscrizione dei titoli immobilizzati viene rettificato se il titolo alla data di chiusura dell'esercizio risulta durevolmente di valore inferiore al valore di costo.

Qualora vengano meno le ragioni che avevano indotto a rettificare il valore originario di iscrizione, si procede al ripristino di valore del titolo fino a concorrenza, al massimo, del valore originario, tenendo conto di eventuali scarti o premi di sottoscrizione/negoziazione maturati.

Le immobilizzazioni rappresentate da titoli sono rilevate in bilancio con il criterio del costo ammortizzato, ove applicabile. Il criterio del costo ammortizzato non si applica ai titoli i cui flussi non siano determinabili e può non essere applicato se gli effetti sono irrilevanti.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, relative a materiale di consumo, sono inizialmente iscritte al costo di acquisto e successivamente valutate al minore tra il costo ed il corrispondente valore di realizzazione desumibile dal mercato.

Per costo di acquisto si intende il prezzo effettivo di acquisto più gli oneri accessori, con esclusione degli oneri finanziari.

Il costo di acquisto dei materiali include, oltre al prezzo del materiale, anche i costi di trasporto, dogana, altri tributi e gli altri costi direttamente imputabili a quel materiale. I resi, gli sconti commerciali, gli abbuoni e premi sono portati in diminuzione dei costi.

Crediti

I crediti iscritti in bilancio rappresentano diritti a esigere, a una scadenza individuata o individuabile, ammontari di disponibilità liquide da clienti o da altri soggetti e sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo. Il valore dei crediti è pertanto rettificato per tenere conto di perdite previste per inesigibilità, rettifiche di fatturazione, sconti e abbuoni e altre cause di minor realizzo.

In sede di rilevazione iniziale, per tenere conto del fattore temporale, il tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali deve essere confrontato con i tassi di interesse di mercato. Qualora il tasso di interesse dell'operazione non risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale corrisponde al valore nominale al netto di tutti i premi, gli sconti, gli abbuoni e inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. Tali costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono distribuiti lungo la durata attesa del credito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Quando invece il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale è pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri più gli eventuali costi di transazione. In questo caso, per attualizzare i flussi finanziari futuri derivanti dal credito viene utilizzato il tasso di interesse di mercato.

Per i crediti commerciali, l'eventuale differenza tra il valore di rilevazione iniziale e il valore a termine viene rilevata a conto economico come provento finanziario lungo la durata del credito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso dei crediti finanziari, la differenza tra le disponibilità liquide erogate e il valore attuale dei flussi finanziari futuri viene rilevata tra gli oneri finanziari o tra i

proventi finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione non sono applicati se i relativi effetti sono irrilevanti. Si presume che gli effetti siano irrilevanti quando i crediti hanno una scadenza inferiore ai dodici mesi. Con riferimento alle perdite previste per inesigibilità, il valore dei crediti è rettificato tramite un fondo di svalutazione per tenere conto della possibilità che il debitore non adempia integralmente ai propri impegni contrattuali. La stima del fondo svalutazione crediti avviene tramite l'analisi dei singoli crediti, con determinazione delle perdite presunte per ciascuna situazione di anomalia già manifesta o ragionevolmente prevedibile, e la stima, in base all'esperienza e ad ogni altro elemento utile, delle ulteriori perdite che si presume si dovranno subire sui crediti in essere alla data di bilancio. L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti assistiti da garanzie tiene conto degli effetti relativi all'escussione di tali garanzie.

Le rettifiche di fatturazione sono tenute in considerazione nel rispetto del principio della competenza e della prudenza mediante lo stanziamento di note credito da emettere rettificando i crediti e i corrispondenti ricavi, ovvero mediante lo stanziamento di un apposito fondo rischi per i resi di merci o prodotti da parte dei clienti senza rettificare l'ammontare dei crediti.

Gli sconti e abbuoni commerciali che si stima saranno concessi al momento dell'incasso e le altre cause di minor realizzo sono oggetto anch'essi di apposito stanziamento. Gli sconti e abbuoni di natura finanziaria sono rilevati al momento dell'incasso.

I crediti vengono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito sono estinti oppure quando la titolarità dei diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito è trasferita e con essa sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. Ai fini della valutazione del trasferimento dei rischi si tengono in considerazione tutte le clausole contrattuali.

Quando il credito è cancellato dal bilancio in presenza delle condizioni sopra esposte, la differenza fra il corrispettivo e il valore di rilevazione del credito (valore del credito al netto delle eventuali perdite accantonate al fondo svalutazione crediti) al momento della cessione è rilevata a conto economico come perdita, salvo che il contratto di cessione non consenta di individuare altre componenti economiche di diversa natura.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni sono inizialmente iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori e successivamente valutate singolarmente in base al minor valore fra il costo d'acquisto e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica per effetto della ripresa del valore di mercato, il valore delle partecipazioni viene ripristinato fino a concorrenza del costo.

TITOLI DI DEBITO

I titoli di debito sono inizialmente iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e successivamente valutati in base al minor valore fra il costo d'acquisto e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

L'eventuale svalutazione a tale minor valore è effettuata singolarmente per ogni specie di titolo.

Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica per effetto della ripresa del valore di mercato, il valore dei titoli di debito viene ripristinato fino a concorrenza del costo.

Disponibilità liquide

Rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari, postali e gli assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio.

I depositi bancari e postali e gli assegni sono valutati al presumibile valore di realizzo, il denaro e i valori bollati in cassa al valore nominale mentre le disponibilità in valuta estera sono valutate al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi e passivi

I ratei attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di proventi e di costi di competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi.

I risconti attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di costi e di proventi che hanno avuto manifestazione finanziaria nel corso dell'esercizio o in precedenti esercizi, ma che sono di competenza di uno o più esercizi successivi.

Sono pertanto iscritti in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo fisico o economico.

Alla fine di ciascun esercizio sono verificate le condizioni che ne hanno determinato la rilevazione iniziale e, se necessario, sono apportate le necessarie rettifiche di valore. In particolare, oltre al trascorrere del tempo, per i ratei attivi è considerato il valore presumibile di realizzazione mentre per i risconti attivi è considerata la sussistenza del futuro beneficio economico correlato ai costi differiti.

Patrimonio netto

All'interno di tale voce vengono rilevate tutte le operazioni di natura patrimoniale effettuate tra la Società e i soggetti che esercitano i loro diritti e doveri in qualità di Soci. Sono escluse tutte le altre operazioni in cui i medesimi soggetti intervengono con qualificazioni diverse (ad esempio come clienti, fornitori o finanziatori).

Le operazioni tra Società e Soci (operanti in qualità di Soci) possono far sorgere dei crediti o dei debiti verso Soci. La Società iscrive un credito verso Soci quando i Soci assumono un'obbligazione nei confronti della Società (ad esempio, quando il Socio sottoscrive un aumento di capitale sociale). La

società iscrive un debito verso Soci quando assume un'obbligazione nei confronti dei Soci (ad esempio, quando l'assemblea dei Soci delibera una riduzione del capitale sociale).

Le azioni proprie sono iscritte in bilancio per un valore corrispondente al loro di costo d'acquisto tramite l'iscrizione di una riserva negativa "Riserva negativa azioni proprie in portafoglio" che ai sensi dell'art 2424 del codice civile è ricompresa tra le voci del patrimonio netto. La formazione di detta riserva è concomitante all'acquisto delle azioni stesse. Nel caso in cui l'assemblea decida di annullare le azioni proprie in portafoglio, la Società provvede a stornare la "Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio" riducendo contestualmente il capitale sociale per il valore nominale delle azioni annullate. L'eventuale differenza tra il valore contabile della riserva e il valore nominale delle azioni annullate è imputata ad incremento o decremento del patrimonio netto. Nel caso in cui l'assemblea decida di alienare le azioni proprie, l'eventuale differenza tra il valore contabile della "Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio" e il valore di realizzo delle azioni alienate è imputata ad incremento o decremento di un'altra voce del patrimonio netto.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi ed oneri rappresentano passività di natura determinata, certe o probabili, con data di sopravvenienza od ammontare indeterminati. In particolare, i fondi per rischi rappresentano passività di natura determinata ed esistenza probabile, i cui valori sono stimati, mentre i fondi per oneri rappresentano passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza, connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti nel conto economico prioritariamente fra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione, prevalendo il criterio della classificazione per natura dei costi.

L'entità degli accantonamenti ai fondi è misurata facendo riferimento alla miglior stima dei costi, ivi incluse le spese legali, ad ogni data di bilancio e non è oggetto di attualizzazione. Qualora nella misurazione degli accantonamenti si pervenga alla determinazione di un campo di variabilità di valori, l'accantonamento rappresenta la miglior stima fattibile tra i limiti massimi e minimi del campo di variabilità dei valori.

Il successivo utilizzo dei fondi è effettuato in modo diretto e solo per quelle spese e passività per le quali i fondi erano stati originariamente costituiti. Le eventuali differenze negative o le eccedenze rispetto agli oneri effettivamente sostenuti sono rilevate a conto economico in coerenza con l'accantonamento originario.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto (TFR) rappresenta la prestazione cui il lavoratore subordinato ha diritto

in ogni caso di cessazione del rapporto di lavoro, ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile e tenuto conto delle modifiche normative apportate dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296. Esso corrisponde al totale delle indennità maturate, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo, al netto degli acconti erogati e delle anticipazioni parziali erogate in forza di contratti collettivi o individuali o di accordi aziendali per le quali non ne è richiesto il rimborso. La passività per TFR è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi in cui alla data di bilancio fosse cessato il rapporto di lavoro. Gli ammontari di TFR relativi a rapporti di lavoro già cessati alla data di bilancio e il cui pagamento viene effettuato nell'esercizio successivo sono classificati tra i debiti.

Debiti

I debiti originati da acquisti di beni sono rilevati in base al principio della competenza quando si verificano entrambe le seguenti condizioni: (i) il processo produttivo dei beni è stato completato e (ii) si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e benefici.

I debiti originati da acquisti di servizi sono rilevati in base al principio della competenza quando il servizio è stato ricevuto, cioè la prestazione è stata effettuata.

I debiti di finanziamento e quelli che si originano per ragioni diverse dallo scambio di beni e servizi sono iscrivibili in bilancio quando sorge l'obbligazione della società al pagamento verso la controparte, da individuarsi sulla base delle norme legali e contrattuali.

L'iscrizione di un debito di finanziamento avviene all'erogazione del finanziamento. I prestiti obbligazionari sono iscritti al momento della sottoscrizione. I debiti per gli acconti da clienti vengono iscritti quando sorge il diritto all'incasso dell'acconto.

Nel caso dei debiti tributari, dei debiti verso istituti di previdenza e assistenza e degli altri debiti, l'iscrizione del debito avviene quando è sorta l'obbligazione al pagamento, da individuarsi sulla base delle norme legali e contrattuali.

I debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale. Il criterio del costo ammortizzato può non essere applicato ai debiti se gli effetti sono irrilevanti. Si presume che gli effetti siano irrilevanti quando i crediti hanno una scadenza inferiore ai dodici mesi.

In sede di rilevazione iniziale, per tenere conto del fattore temporale, il tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali deve essere confrontato con i tassi di interesse di mercato. Qualora il tasso di interesse dell'operazione non risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale corrisponde al valore nominale al netto di tutti i costi di transazione e di tutti i premi, gli sconti, gli abbuoni direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il debito. Tali costi di transazione, quali le spese accessorie per ottenere finanziamenti, le eventuali commissioni

attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono ripartiti lungo la durata del debito utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Quando invece il tasso di interesse dell'operazione desumibile dalle condizioni contrattuali risulti significativamente differente dal tasso di mercato, il valore di iscrizione iniziale è pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri più gli eventuali costi di transazione. In questo caso, per attualizzare i flussi finanziari futuri derivanti dal credito viene utilizzato il tasso di interesse di mercato.

Per i crediti commerciali, l'eventuale differenza tra il valore di rilevazione iniziale e il valore a termine viene rilevata a conto economico come onere finanziario lungo la durata del debito utilizzando il criterio del tasso di interesse effettivo. Nel caso dei debiti finanziari, la differenza tra le disponibilità liquide ricevute e il valore attuale dei flussi finanziari futuri viene rilevata tra i proventi finanziari o tra gli oneri finanziari del conto economico al momento della rilevazione iniziale, salvo che la sostanza dell'operazione o del contratto non inducano ad attribuire a tale componente una diversa natura. Il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione non sono applicati se i relativi effetti sono irrilevanti. Si presume che gli effetti siano irrilevanti quando i crediti hanno una scadenza inferiore ai dodici mesi.

In presenza di estinzione anticipata, la differenza fra l'ammontare residuo del debito e l'esborso complessivo relativo all'estinzione è rilevata nel conto economico fra i proventi/oneri finanziari.

Operazioni, attività e passività in valuta estera

Le attività e passività derivanti da un'operazione in valuta estera sono rilevate inizialmente in Euro, applicando all'importo in valuta estera il tasso di cambio a pronti tra l'Euro e la valuta estera in vigore alla data dell'operazione.

Le poste monetarie in valuta sono convertite in bilancio al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. I relativi utili e perdite su cambi sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Le attività e le passività in valuta aventi natura non monetaria rimangono iscritte nello stato patrimoniale al tasso di cambio al momento del loro acquisto e pertanto le differenze cambio positive o negative non danno luogo ad una autonoma e separata rilevazione.

L'eventuale utile netto derivante dall'adeguamento cambi delle poste monetarie in valuta concorre alla formazione del risultato d'esercizio e, in sede di approvazione del bilancio e conseguente destinazione del risultato, è iscritto, per la parte non assorbita dall'eventuale perdita d'esercizio, in un'apposita riserva.

Impegni e garanzie

Le garanzie e gli impegni sono indicati in Nota Integrativa al loro valore contrattuale.

Le garanzie sono iscritte per un valore pari a quello della garanzia prestata o, se non determinata,

alla miglior stima del rischio assunto alla luce della situazione esistente. Gli impegni sono rilevati per un valore pari al valore nominale mentre eventuali impegni non quantificabili sono commentati in nota integrativa. I beni di terzi presso la Società sono rilevati al valore nominale, al valore corrente di mercato ovvero al valore desunto dalla documentazione esistente a seconda della tipologia dei beni.

La congruità degli ammontari iscritti viene rivalutata alla fine di ciascun esercizio.

Ricavi

I ricavi della Società sono riconducibili essenzialmente alle attività "aviation" e "non aviation". Le prime sono quelle inerenti alle operazioni di volo e ai servizi strumentali mentre le altre comprendono i servizi commerciali offerti ai passeggeri all'interno dell'area aeroportuale, nonché la gestione delle aree facenti parte del sedime.

Per le unità elementari di contabilizzazione che rappresentano la vendita di beni, i ricavi sono rilevati quando entrambe le seguenti condizioni risultano soddisfatte: è avvenuto il trasferimento sostanziale dei rischi e dei benefici connessi alla vendita; l'ammontare dei ricavi può essere determinato in modo attendibile.

Per le unità elementari di contabilizzazione che rappresentano prestazione di servizi, i ricavi sono rilevati a conto economico in base allo stato di avanzamento se sono rispettate entrambe le seguenti condizioni: l'accordo tra le parti prevede che il diritto al corrispettivo per il venditore maturi via via che la prestazione è eseguita; l'ammontare del ricavo di competenza può essere misurato attendibilmente. Ove tali condizioni non siano soddisfatte, il ricavo per il servizio prestato è iscritto a conto economico quando la prestazione è stata definitivamente completata.

I corrispettivi variabili sono rilevati solo nel momento in cui divengono certi.

I ricavi e i proventi relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio a pronti alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

Costi

I costi e gli oneri sono iscritti nel rispetto dei principi di competenza e prudenza al netto dei resi, degli abbuoni, degli sconti e dei premi.

I costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio a pronti alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

Gli oneri finanziari sono rilevati per un importo pari a quanto maturato nell'esercizio.

Contributi

I contributi sono accreditati al Conto economico nella voce Altri ricavi e proventi nell'esercizio in cui si verifica il presupposto della ragionevole certezza della sussistenza del titolo alla loro ricezione e

rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi; tali risconti sono ridotti, al termine di ogni esercizio, con accredito al Conto economico da effettuarsi con la stessa aliquota utilizzata per effettuare l'ammortamento del cespite cui il contributo si riferisce.

Dividendi

I dividendi vengono rilevati in bilancio secondo il principio della competenza economica nell'esercizio nel quale, in conseguenza della delibera assunta dall'assemblea dei soci della società partecipata di distribuire l'utile o eventualmente le riserve, sorge il diritto alla riscossione da parte della Società.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono calcolate sulla base di una realistica previsione del reddito imponibile dell'esercizio, determinato secondo quanto previsto dalla legislazione fiscale, e applicando le aliquote d'imposta in vigore alla data di bilancio.

Il relativo debito tributario è rilevato nello stato patrimoniale al valore nominale, al netto degli acconti versati, delle ritenute subite e dei crediti d'imposta compensabili e non richiesti a rimborso; nel caso in cui gli acconti versati, le ritenute ed i crediti eccedano le imposte dovute viene rilevato il relativo credito tributario.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate sull'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee esistenti tra i valori delle attività e delle passività determinati con i criteri di valutazione civilistici ed il loro valore riconosciuto ai fini fiscali.

Le imposte differite relative a differenze temporanee imponibili correlate a partecipazioni in società controllate e a operazioni che hanno determinato la formazione di riserve in sospensione d'imposta non sono rilevate solo qualora siano soddisfatte le specifiche condizioni previste dal principio di riferimento.

Le imposte differite relative ad operazioni che hanno interessato direttamente il patrimonio netto non sono rilevate inizialmente a conto economico ma contabilizzate tra i fondi per rischi e oneri tramite riduzione della corrispondente posta di patrimonio netto.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono rilevate nell'esercizio in cui emergono le differenze temporanee e sono calcolate applicando le aliquote fiscali in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno, qualora tali aliquote siano già definite alla data di riferimento del bilancio diversamente sono calcolate in base alle aliquote in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le imposte anticipate sulle differenze temporanee deducibili e sul beneficio connesso al riporto a nuovo di perdite fiscali sono rilevate e mantenute in bilancio solo se sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero, attraverso la previsione di redditi imponibili o la disponibilità di sufficienti

differenze temporanee imponibili negli esercizi in cui le imposte anticipate si riverseranno.

Un'attività per imposte anticipate non contabilizzata o ridotta in esercizi precedenti, in quanto non sussistevano i requisiti per il suo riconoscimento o mantenimento in bilancio, è iscritta o ripristinata nell'esercizio in cui sono soddisfatti tali requisiti.

Nello stato patrimoniale le imposte differite e anticipate sono compensate quando ne ricorrono i presupposti (possibilità e intenzione di compensare), il saldo della compensazione è iscritto nelle specifiche voci dell'attivo circolante, se attivo, e dei fondi per rischi e oneri, se passivo.

In nota integrativa è presentato un prospetto delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate, specificando l'aliquota applicata e le variazioni rispetto all'esercizio precedente, gli importi addebitati o accreditati a conto economico o a patrimonio netto e le voci escluse dal calcolo nonché l'ammontare delle imposte anticipate contabilizzate in bilancio attinenti a perdite dell'esercizio o di esercizi precedenti e l'ammontare delle imposte non ancora contabilizzato.

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che modificano condizioni già esistenti alla data di riferimento del bilancio e che richiedono modifiche ai valori delle attività e passività, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, sono rilevati in bilancio, in conformità al postulato della competenza, per riflettere l'effetto che tali eventi comportano sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sul risultato economico alla data di chiusura dell'esercizio.

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che modificano situazioni esistenti alla data di bilancio, ma che non richiedono variazione dei valori di bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, in quanto di competenza dell'esercizio successivo, non sono rilevati in bilancio ma sono illustrati in nota integrativa quando necessari per una più completa comprensione della situazione societaria.

Il termine entro cui il fatto si deve verificare perché se ne tenga conto è la data di redazione del progetto di bilancio da parte degli Amministratori, salvo i casi in cui tra tale data e quella prevista per l'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea si verifichino fatti tali da rendere necessaria la modifica del progetto di bilancio.

Continuità aziendale

A seguito delle perdite realizzate nel 2020 e nel 2023, risultate complessivamente superiori al terzo del capitale sociale, l'Assemblea degli Azionisti, in data 6 novembre 2024, ha deliberato di approvare la situazione patrimoniale ed economica al 31 luglio 2024 e di coprire le perdite mediante i) integrale utilizzo delle altre riserve, ii) integrale utilizzo dell'utile di periodo 1° gennaio 2024 – 31 luglio 2024, iii) mediante riduzione del capitale sociale, e iv) rinviando a nuovo un importo residuo pari a euro

241,60, procedendo poi immediatamente a ricostituire il capitale sociale all'originario importo mediante l'emissione di nuove azioni riservate in opzione agli Azionisti. I due Soci hanno poi sottoscritto l'aumento, ognuno per la propria parte, mediante versamento del ricostituito capitale nella misura prevista dall'art. 2439 primo comma c.c. entro il termine fissato dall'Assemblea, ovvero entro il 31 dicembre 2024. Nel mese di giugno 2025 è stato versato il restante 75% sottoscritto.

Gli Amministratori, anche sulla base dei risultati in linea con le previsioni, facendo particolare riferimento alle prospettive economico-finanziarie di cui al Piano Industriale 2024-2029 approvato nella seduta del 4 ottobre 2024, hanno redatto il bilancio nella prospettiva della continuità aziendale.

Di seguito vengono esposti i "Prospetti di dettaglio" che consentono di analizzare, in maniera organica e con l'ausilio di commenti, tutte le informazioni necessarie per una corretta comprensione delle variazioni intervenute nelle poste dello stato patrimoniale.

Le voci e le sotto voci che non sono state riportate nei prospetti presentano un saldo uguale a zero sia al 31.12.2025 sia per l'anno a confronto.

VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

Crediti verso Soci per versamenti ancora dovuti

Come anticipato in premessa, nel mese di giugno 2025 la Società ha provveduto a richiamare e incassare la quota del 75% dell'aumento di capitale deliberato in data 6 novembre 2024 dall'Assemblea al fine di coprire la perdita residua 2020 e la perdita 2023, che complessivamente erano risultate superiori al terzo del capitale sociale. L'aumento era già stato sottoscritto dai Soci entro il termine fissato al 31 dicembre 2024. Per maggiori informazioni si rimanda al commento al Patrimonio Netto.

Immobilizzazioni

I prospetti di dettaglio che seguono forniscono le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile in merito alle immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Accolgono le categorie dei Diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno e dei Costi pluriennali per opere su beni di terzi.

	Diritti utilizzo opere dell'ingegno	Opere su beni di terzi	Immobilizz. in corso e acconti	Totali
2024				
Costo	1.200.710	21.646.919	4.248	22.851.877
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	1.074.669	13.467.747	0	14.542.416
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2024	126.041	8.179.172	4.248	8.309.461
Variazioni				
Incrementi	16.300	554.223		570.523
Riclassifiche				0
Decrementi	8.100	573.069		581.169
Rivalutazioni				0
Ammortamenti	42.470	789.772		832.242
Decrementi f. amm.	8.100	398.288		406.388
Svalutazioni				0
Altre variazioni				0
Totale variazioni	-26.170	-410.330	0	-436.500
2025				
Costo	1.208.910	21.628.073	4.248	22.841.231
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	1.109.039	13.859.231	0	14.968.270
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2025	99.871	7.768.842	4.248	7.872.961

Nel corso dell'esercizio, interventi di un certo rilievo hanno riguardato la copertura degli hangar, danneggiata da eventi atmosferici, la pavimentazione dei piazzali e delle vie di rullaggio, i locali della Dogana e della Guardia di Finanza all'interno del terminal.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Nel mese di marzo, è stata inaugurata e aperta al pubblico la nuova ala del terminal passeggeri. L'ampliamento dell'aerostazione si sviluppa su tre piani fuori terra per circa 5.000 mq coperti e ospita le nuove linee dei controlli di sicurezza passeggeri e bagagli a mano, le nuove sale di imbarco e alcune aree commerciali. La messa in esercizio del fabbricato ha comportato anche l'acquisizione, a cavallo tra il 2024 e il 2025 di diverse forniture indispensabili per il suo funzionamento, quali sedute per passeggeri, banchi check in e gate, apparati radiogeni per il controllo bagagli a mano, segnaletica statica e dinamica, arredi e finiture varie.

E' inoltre proseguito il percorso di graduale ammodernamento ed evoluzione tecnologica dell'azienda, ottenuto tramite l'implementazione di nuovi e più efficienti sistemi e tecnologie.

Tra le iniziative principali concluse nel corso del 2025 si segnala l'installazione e messa in esercizio dei nuovi chioschi biometrici a supporto delle operazioni di immigrazione eseguite dalla Polizia di Frontiera nell'ambito del c.d. "Entry Exit System".

Si è inoltre concluso il completo upgrading HW e SW della Server Farm principale e della Server Farm di recovery, con la finalità di assicurare la piena e completa stabilità alle operazioni della Società, che si basano su di una solida struttura informatica centralizzata

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. ind. e comm.	Altri beni	Immob. in corso e acc.	Totali
2024						
Costo	6.171.084	15.338.763	1.865.743	5.132.127	3.037.589	31.545.306
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	4.711.697	12.546.396	1.734.354	4.011.915	0	23.004.362
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2024	1.459.387	2.792.367	131.389	1.120.212	3.037.589	8.540.944
Variazioni						
Incrementi	6.195.419	1.610.415	93.938	548.670	1.065.517	9.513.959
Riclassifiche	2.490.792	30.144		109.860	-2.630.796	0
Decrementi		506.745	5.345	121.734	15.392	649.216
Rivalutazioni						0
Ammortamenti	413.465	762.003	60.715	355.922		1.592.105
Decrementi f. amm.		503.639	5.345	103.795		612.779
Svalutazioni						0
Altre variazioni						0
Totale variazioni	8.272.746	875.450	33.223	284.669	-1.580.671	7.885.417
2025						
Costo	14.857.295	16.472.577	1.954.336	5.668.923	1.456.918	40.410.049
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	5.125.162	12.804.760	1.789.724	4.264.042	0	23.983.688
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2025	9.732.133	3.667.817	164.612	1.404.881	1.456.918	16.426.361

A seguito dell'emanazione della legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Legge di Bilancio 2018), il cui articolo 1 comma 575 ha novellato l'articolo 703 del Codice della Navigazione in materia di valore

di subentro (terminal value) nel settore aeroportuale, l'ammortamento finanziario non trova applicazione.

Nel corso dell'esercizio precedente, in considerazione della sospensione al 50% degli ammortamenti in sede di bilancio 2023, è stato elaborato un test di *impairment* volto alla verifica della recuperabilità del valore contabile rispetto alla migliore stima del valore di subentro a fine concessione, calcolato come valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, determinato applicando i criteri di redazione della contabilità analitica regolatoria. Il test ha dato esito positivo, confermando la recuperabilità dei valori iscritti.

Le principali aliquote di ammortamento economico – tecniche utilizzate sono elencate nella tabella che segue.

Attrezzatura	25%	Impianti e macchinari diversi	20%
Attrezzature pista	30%	Macchine elettroniche	20%
Autoveicoli	25%	Mobili, arredi e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Costruzioni leggere	10%		

Nel 2022 e nel 2023 la Società si è avvalsa della possibilità di sospendere gli ammortamenti, facoltà introdotta con il comma 7-bis dell'articolo 60 della L. 13 ottobre 2020, n. 126 per l'esercizio 2020 e successivamente prorogata fino al 2023 attraverso il D.L. 228/2021, il D.L. 4/2022 ed infine il D.L. 198/2022.

La sospensione, attuata nella misura del 50%, ha interessato la totalità delle immobilizzazioni immateriali e materiali, fatta eccezione per i cespiti di valore inferiore a 516 euro e per quelli il cui presumibile valore di realizzo a fine concessione sarebbe risultato inferiore al residuo valore contabile. L'effetto patrimoniale della sospensione è analiticamente rappresentato nella tabella in calce, che mette in evidenza la variazione di patrimonio netto derivante dalla sospensione cumulata degli ammortamenti. Per lo stesso importo avrebbe dovuto essere costituita la riserva indisponibile ex L. 126/2020 con gli utili di esercizio o di esercizi precedenti capienti. Non disponendo di riserve di utili o di altre riserve, la Società integrerà tale riserva con gli utili futuri fino alla concorrenza degli ammortamenti sospesi, tenuto altresì conto delle riprese a conto economico delle quote in precedenza sospese.

	Diritti utilizzo opere ingegno	Opere su beni di terzi	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. ind. e comm.	Altri beni	Totali
Effetto a CE 2022							
Amm. sospesi	26.776	355.517	81.887	329.210	9.625	129.765	932.780
Contr./ut. fondi sosp.	0	40.010	34.334	103.559	0	7.771	185.674
Totale	26.776	315.507	47.553	225.651	9.625	121.994	747.106
Effetto a CE 2023							
Amm. sospesi	28.056	366.550	115.606	201.187	17.107	140.065	868.571
Contr./ut. fondi sosp.	0	40.010	45.584	9.609	0	7.298	102.501
Totale	28.056	326.540	70.022	191.578	17.107	132.767	766.070
Effetto patrim. 2025							
Amm. sospesi 22 e 23	54.832	722.067	197.493	530.397	26.732	269.830	1.801.351
Amm. rec. 23 -> 25	24.032	82.080	28.999	276.160	11.619	160.663	583.553
Amm. sosp. residui	30.800	639.987	168.494	254.237	15.113	109.167	1.217.798
Contr./u.f. sosp. 22 e 23	0	80.020	79.918	113.168	0	15.069	288.175
Contr./u.f. rec. 23 -> 25	0	26.957	0	19.218	0	9.604	55.779
Contr./u.f. residui	0	53.063	79.918	93.950	0	5.465	232.396
Effetto patrim. compl.	30.800	586.924	88.576	160.287	15.113	103.702	985.402

Nel corso dell'attività, non sono state effettuate rivalutazioni dei cespiti patrimoniali, sia di natura economica sia di natura monetaria.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Al 31 dicembre 2025 la Società detiene l'1,25% della CIV – Collegamenti Integrati Veloci S.p.A., che partecipa al programma dell'alta velocità sulla tratta Genova-Milano, e il 2,33% della Convention Bureau Genova S.r.l., consorzio di promozione del turismo congressuale, business e MICE (Meeting, Incentive, Conference, Exhibition) a Genova e provincia. Il prospetto che segue mostra il dettaglio delle partecipazioni come richiesto dall'art. 2427 del Codice Civile.

	C.I.V. S.p.A.	C.B.G. S.r.l.	Totale
2024			
Costo	183.228	0	183.228
Rivalutazioni	108.757	0	108.757
Svalutazioni	108.757	0	108.757
Saldo al 31.12.2024	183.228	0	183.228
Variazioni			
Acquisizioni			0
Alienazioni / Rimborsi			0
Svalutazioni			0
Rivalutazioni		1.530	1.530
Riclassifiche			0
Altre variazioni			0
Totale variazioni	0	1.530	1.530
2025			
Costo	183.228	0	183.228
Rivalutazioni	108.757	1.530	110.287
Svalutazioni	108.757	0	108.757
Saldo al 31.12.2025	183.228	1.530	184.758

La partecipazione in CIV S.p.A. è valutata al costo, procedendo altresì a un confronto con il corrispondente valore di patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio approvato. Il valore di costo della partecipazione in CBG S.r.l. è stato ripristinato dopo una precedente integrale svalutazione.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: CREDITI VERSO ALTRI

Trattasi principalmente di depositi cauzionali costituiti a fronte di contratti di fornitura utenze, che non producono interessi.

	Depositi cauzionali	Totale Crediti v/altri
2024		
Valore	50.793	50.793
Saldo al 31.12.2024	50.793	50.793
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni	2.000	2.000
Rimborsi / estinzioni	1.800	1.800
Totale variazioni	200	200
2025		
Valore	50.993	50.993
Saldo al 31.12.2025	50.993	50.993

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: ALTRI TITOLI

Il contratto di capitalizzazione a premio unico sottoscritto nel 2016 come forma di impiego della liquidità è stato liquidato per euro 1.634.764.

Le altre movimentazioni dell'esercizio si riferiscono al deposito amministrato costituito a garanzia della fidejussione rilasciata in favore dell'INPS per la sottoscrizione del contratto di espansione nel 2023, composto da titoli obbligazionari governativi area euro. I titoli sono iscritti al costo, eventualmente rettificato per tener conto dello scarto di negoziazione, secondo competenza economica. Il criterio del costo ammortizzato non è stato utilizzato in quanto gli effetti sarebbero stati irrilevanti.

	Altri titoli	Totale
2024		
Valore	2.714.646	2.714.646
Saldo al 31.12.2024	2.714.646	2.714.646
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni	570.253	570.253
Rimborsi / svalutazioni	2.185.204	2.185.204
Totale variazioni	-1.614.951	-1.614.951
2025		
Valore	1.099.695	1.099.695
Saldo al 31.12.2025	1.099.695	1.099.695

Attivo Circolante

RIMANENZE

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo sono costituite da materiale d'uso, da vestiario per i dipendenti, da parti di ricambio per le infrastrutture e i mezzi operativi al servizio

dell'attività aeroportuale; sono valutate al costo ultimo di acquisto.

Rimanenze	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Materie prime, suss. e di consumo	262.293	15.106	277.399
Totale	262.293	15.106	277.399

CREDITI

La composizione dei crediti dell'attivo circolante è rappresentata nel prospetto che segue. Tutti gli importi sono interamente esigibili entro l'esercizio successivo, con riferimento alle imposte anticipate si veda peraltro quanto descritto nell'apposita sezione.

Crediti	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Verso Clienti	4.873.291	1.586.301	6.459.592
Verso Controllanti	0	14.324	14.324
Crediti tributari	5.351	40.725	46.076
Attività per imposte anticipate	2.463.003	-186.948	2.276.055
Verso altri	19.359	1.219.676	1.239.035
Totale	7.361.004	2.674.078	10.035.082

I crediti verso clienti sono rappresentativi dei rapporti commerciali afferenti alle attività *aviation* (diritti aeroportuali, tasse di imbarco e servizi di handling) e *non-aviation* (subconcessioni). Il saldo viene esposto al netto dei fondi rettificativi, complessivamente pari a euro 1.996.415. Sulla base di un'attenta e prudente analisi delle singole posizioni creditizie, le svalutazioni sono state operate su specifici crediti la cui recuperabilità presenta margini di incertezza. Per quanto riguarda il fondo dedotto, il saldo è prevalentemente riferibile ai crediti maturati nei confronti di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. prima dell'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in crisi di cui al decreto legge 23 dicembre 2003 n. 347.

Crediti verso clienti	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Crediti commerciali	6.940.135	1.515.872	8.456.007
- f.do sval. cred. ex art. 106 TUIR	-1.502.674	20.663	-1.482.011
- f.do sval. cred. (tassato)	-564.170	49.766	-514.404
Totale	4.873.291	1.586.301	6.459.592

Nel prospetto che segue si dà evidenza delle movimentazioni intervenute nei fondi svalutazione dei crediti commerciali.

Fondi svalutaz. crediti commerciali	31.12.2024	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2025
Fondo sval. cred. ex art. 106 TUIR	1.502.674	35.117	-55.780	-20.663	1.482.011
Fondo sval. cred. (tassato)	564.170	69.088	-118.854	-49.766	514.404
Totale	2.066.844	104.205	-174.634	-70.429	1.996.415

Inoltre, nella tabella seguente si riporta la ripartizione per area geografica dei crediti verso clienti.

Crediti per area geografica	Crediti in euro	Crediti in valuta	Totale
Crediti verso clienti nazionali	7.770.155	0	7.770.155
Crediti verso clienti unione europea	681.301	0	681.301
Crediti verso clienti extra ue	4.551	0	4.551
Totale	8.456.007	0	8.456.007

Al 31 dicembre 2025 la Società vanta un modesto credito verso la controllante in relazione al contratto di subconcessione dell'area destinata ad autoparco.

Crediti verso controllanti	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Crediti commerciali	0	14.324	14.324
Totale	0	14.324	14.324

I crediti tributari sono composti dall'eccedenza degli acconti IRES e IRAP pagati nell'anno rispetto alle imposte determinate in sede di bilancio.

Crediti tributari	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
IRES	0	29.837	29.837
IRAP	0	16.239	16.239
IVA	5.351	-5.351	0
Totale	5.351	40.725	46.076

Per quanto riguarda le imposte anticipate, si rinvia al capitolo dedicato alla fiscalità differita, nel quale se ne analizzano composizione e variazioni.

Attività per imposte anticipate	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Crediti	2.463.003	-186.948	2.276.055
Totale	2.463.003	-186.948	2.276.055

I "crediti verso altri" sono essenzialmente formati dalla quota delle risorse FSC 2021-2027 di cui si è già maturato il diritto all'erogazione e già richieste, ma che verranno erogate nel 2026 (euro 600.000) e dall'importo, come determinato dal CCT, delle penali per ritardata esecuzione dei lavori nell'ambito del contratto per l'ampliamento e la riqualifica dell'aerostazione (euro 637.042).

Crediti verso altri	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Crediti	19.359	1.219.676	1.239.035
Totale	19.359	1.219.676	1.239.035

DISPONIBILITA' LIQUIDE

La voce depositi bancari si riferisce al saldo dei conti correnti intrattenuti con i diversi istituti di credito, non vincolati. Il saldo è in linea con le attività registrate nel corso dell'esercizio.

Per un'analisi di dettaglio si rimanda al rendiconto finanziario.

Disponibilità liquide	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Depositi bancari	7.168.712	1.507.152	8.675.864
Denaro e valori in cassa	19.125	-2.368	16.757
Totale	7.187.837	1.504.784	8.692.621

Ratei e risconti attivi

I ratei attivi rappresentano quote di proventi di competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi mentre i risconti attivi rappresentano quote di costi che hanno già avuto manifestazione finanziaria a fine esercizio, ma che sono di competenza di uno o più esercizi successivi.

Ratei e risconti attivi sono analiticamente dettagliati nel prospetto che segue. Non vi sono importi che si riversano oltre i cinque anni.

Ratei e risconti attivi	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
• ratei su interessi titoli	7.223	3.083	10.306
• ratei diversi	0	43.721	43.721
Ratei	7.223	46.804	54.027
• risconti su premi assicurativi	13.837	705	14.542
• risconti su canoni per licenze d'uso	40.776	11.880	52.656
• risconti su servizi manutentivi	30.969	79.950	110.919
• risconti su commissioni bancarie	20.479	-2.204	18.275
• risconti diversi	25.778	9.973	35.751
Risconti	131.839	100.304	232.143
Totale	139.062	147.108	286.170

VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto

Il prospetto che segue consente l'analisi delle singole voci che compongono il patrimonio netto e delle relative variazioni.

Patrimonio netto	Capitale sociale	Riserva legale	Ris. indis. DL 104/20	Utile (perd.) a nuovo	Utile (perd.) d'esercizio	Totale
Al 31.12.2022	7.746.900	0	0	-1.289.717	7.463	6.464.646
Destinazione del risultato dell'esercizio:						
• Attribuzioni di dividendi						0
• Altre destinazioni			7.463		-7.463	0
Risultato dell'esercizio corrente					-1.880.178	-1.880.178
Al 31.12.2023	7.746.900	0	7.463	-1.289.717	-1.880.178	4.584.468
Destinazione del risultato dell'esercizio:						
• Attribuzioni di dividendi						0
• Altre destinazioni	-2.938.657		-7.463	1.289.475	1.656.645	0
Altre variazioni:						
• Sottoscrizione nuove azioni	2.938.657					2.938.657
Risultato dell'esercizio corrente					255.255	255.255
Al 31.12.2024	7.746.900	0	0	-242	31.722	7.778.380
Destinazione del risultato dell'esercizio:						
• Attribuzioni di dividendi						0
• Altre destinazioni			31.480	242	-31.722	0
Risultato dell'esercizio corrente					105.450	105.450
Al 31.12.2025	7.746.900	0	31.480	0	105.450	7.883.830

Con il seguente prospetto si fornisce inoltre il dettaglio delle riserve e dei relativi utilizzi nei tre anni precedenti a quello in esame.

Patrimonio netto - Riserve	Importo	Possibilità di utilizz.	Quota disponibile	Utilizz. nell'eser. e nei tre prec.	
				per cop. perdite	per altre ragioni
Capitale	7.746.900				
Riserve di utili:					
• Riserva legale	0	B	0	0	0
• Riserva DL 104/2020	31.480	B	0	7.463	0
• Utili portati a nuovo	0	A B C	0	872.432	0
Totale	7.778.380		0	879.895	0
Legenda A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci					

Il capitale sociale è composto da n. 15.000 azioni ordinarie del valore nominale di 516,46 euro cadauna. La composizione societaria al 31 dicembre 2025 è la seguente:

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale	n. azioni	9.000	60%
Camera di Commercio di Genova	n. azioni	6.000	40%
Totale	n. azioni	15.000	100%

Fondi per rischi e oneri

Il prospetto fornisce il dettaglio dei fondi iscritti in bilancio, che vengono di seguito distintamente commentati con tutte le necessarie informazioni su composizione e variazioni.

Fondi per rischi e oneri	31.12.2024	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2025
Fondo per imposte, anche differite	768.395	40.000	0	40.000	808.395
• fondo vertenze	158.556	15.744	0	15.744	174.300
• fondo ex lege 537/93	696.540	0	-49.514	-49.514	647.026
• fondo per il personale	430.000	0	-380.000	-380.000	50.000
Altri fondi	1.285.096	15.744	-429.514	-413.770	871.326
Totale	2.053.491	55.744	-429.514	-373.770	1.679.721

FONDO PER IMPOSTE, ANCHE DIFFERITE

Il fondo per imposte è costituito al fine di fronteggiare potenziali passività derivanti da contenziosi tributari. L'attuale consistenza è riferita ad una eventuale ridefinizione delle aree assoggettabili alla TARI secondo una interpretazione sfavorevole e minimamente condivisibile. Alla data di chiusura dell'esercizio, comunque, alla Società non è stata formalizzata alcuna contestazione.

ALTRI FONDI

Il fondo vertenze è adeguato tenendo conto dei pareri espressi dai legali della Società in merito alle cause, anche potenziali, in corso.

- *Air BP Italia S.p.A. – Esso Italiana S.p.A. - ENI S.p.A. (azioni promosse da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.)*

Come noto le cause sono state promosse da Alitalia Linee Aeree in A.S. contro Air BP Italia S.p.A., contro Esso Italiana S.p.A. e altre Società del Gruppo Esso e contro ENI S.p.A.

Aeroporto di Genova S.p.A., altri gestori aeroportuali, nonché ENAC e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati chiamati in causa dalle compagnie petrolifere. Le vertenze, tutte simili, riguardano la nota vicenda delle royalties carburante.

In accordo con il parere del legale, la Società non ha stanziato alcun fondo.

- *Ricorso Collegio Consultivo Tecnico (CCT) contratto d'appalto per ampliamento aerostazione*
In data 27 marzo 2025 il Consorzio Integra, in qualità di appaltatore del contratto d'appalto per l'ampliamento e la riqualifica dell'aerostazione, adiva il Collegio Consultivo Tecnico per dirimere contestazioni relative all'applicazione delle penali applicate dalla stazione appaltante per ritardi nell'esecuzione dei lavori. Secondo il parere del CCT la richiesta di riduzione delle penali applicate presentata dall'appaltatore sarebbe parzialmente legittima,

per cui il fondo è stato adeguato per accogliere gli eventuali interessi da corrispondere all'appaltatore come indicato nello stesso parere.

- *Sinistri vari*

La quota residua del fondo, per euro 6.600, è costituita per fronteggiare eventuali scoperti assicurativi a fronte dei sinistri di vario genere verificatisi all'interno del sedime.

Per quanto riguarda i restanti fondi, il fondo costituito ex lege 537/93 con i proventi aeroportuali destinati all'autofinanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale è stato utilizzato, come ogni anno, in misura pari agli ammortamenti delle opere a tal fine elette realizzate entro il 2014 e che hanno esaurito la capienza del fondo stesso.

Il fondo per il personale, per la parte costituita nel 2023 e integrata nel 2024 a fronte della scadenza, il 31 dicembre 2022, del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, è stato interamente utilizzato registrando una eccedenza pari a euro 132.894. La parte che residua al 31 dicembre 2025 è stata stanziata per fronteggiare i rischi connessi a contenziosi giuslavoristici.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il dettaglio delle movimentazioni intervenute sul fondo trattamento di fine rapporto viene analizzato nel prospetto che segue.

Consistenza al 31.12.2024	2.116.592
Variazioni dell'esercizio	
+ accantonamento	517.847
+ rivalutazione	48.602
- rec. pers. distaccato	12.030
accantonamenti a c/economico	554.419
- cessazioni rapporto	26.553
- anticipazioni	0
- imposta sostitutiva	8.262
- agg. FPLD 0,50%	37.781
- fondo tesoreria	365.912
- Prevaer - Previndai - Poste	114.155
+ pers. distaccato da erogare	12.030
utilizzi	540.633
Variazione netta	13.786
Consistenza al 31.12.2025	2.130.378

Debiti

Il seguente prospetto illustra la composizione dei debiti al 31 dicembre 2025.

Debiti	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Verso Banche	5.622.929	-1.964.494	3.658.435
Verso Fornitori	5.970.062	5.064.387	11.034.449
Tributari	444.390	-123.542	320.848
Verso istituti previdenziali	1.619.367	-228.023	1.391.344
Altri debiti	6.385.032	396.488	6.781.520
Totale	20.041.780	3.144.816	23.186.596

I debiti verso le banche sono riferiti ai due mutui stipulati negli esercizi precedenti avvalendosi delle agevolazioni introdotte a supporto delle aziende a seguito della pandemia di COVID-19. Nel mese di novembre 2020 è stato stipulato con Banca Carige (ora BPER Banca) un contratto di finanziamento per complessivi 5,5 milioni di euro, assistito da garanzia rilasciata ai sensi della Comunicazione della Commissione Europea del 19 marzo 2020 recante un "Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19", finalizzato a supportare il piano di investimenti. Il debito è rilevato con il criterio del costo ammortizzato.

Nel mese di giugno 2022 è stato stipulato con Banco BPM un contratto di finanziamento per complessivi 4,0 milioni di euro, assistito da garanzia Italia Sace S.p.A. ai sensi del Decreto Legge 8 aprile 2020 n. 23 – DL Liquidità, art. 1, convertito con modificazioni dalla L. 5 giugno 2020 n. 40 e successive modifiche e integrazioni. Il debito è rilevato con il criterio del costo ammortizzato.

Il periodo di preammortamento è terminato per entrambi i mutui nel corso del 2023.

Debiti verso banche	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Mutuo BPER Banca	3.010.384	-1.378.596	1.631.788
Mutuo Banco BPM	2.612.545	-585.898	2.026.647
Totale	5.622.929	-1.964.494	3.658.435

Il saldo verso i fornitori accoglie gli importi dei lavori di ampliamento dell'aerostazione in precedenza non corrisposti per l'applicazione delle penali di cui al già menzionato parere del Collegio Consultivo Tecnico (CCT).

Debiti verso fornitori	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Fornitori	2.687.645	2.817.632	5.505.277
Fornitori per fatt. da ricevere	3.282.417	2.246.755	5.529.172
Totale	5.970.062	5.064.387	11.034.449

Con riferimento ai debiti tributari, la sottovoce “per imposte” accoglie l'importo riferito alla liquidazione Iva del mese di dicembre 2025 (euro 277.987) al netto dell'acconto versato a fine anno (euro 222.515). La parte residuale è costituita dall'importo da versare a saldo a titolo di imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR.

Debiti tributari	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Erario per imposte	199.730	-140.923	58.807
Erario per rit. d'acc. pers. dipendente	229.951	9.067	239.018
Erario per rit. d'acc. lav. autonomi	14.709	8.314	23.023
Totale	444.390	-123.542	320.848

Oltre alle somme dovute per l'ordinaria gestione del personale, il debito verso l'INPS al 31 dicembre 2025 è da mettere in relazione con il programma di esodo (articolo 41, comma 5 bis, D.Lgs. 148/2015) sottoscritto nel 2023 e che ha interessato 21 lavoratori. Gli importi, che verranno erogati con cadenza mensile fino al mese di dicembre 2028, non sono fruttiferi di interessi passivi, pertanto, il debito è stato iscritto al costo ammortizzato facendo riferimento ai tassi di interesse applicati alla Società per prestiti aventi lo stesso orizzonte temporale. Il debito “contabile” al 31 dicembre 2025 ammonta a euro 944.667 e la differenza rispetto al debito “nominale” è destinata a compensarsi negli esercizi successivi computando interessi passivi sul debito residuo.

Debiti verso istituti previdenziali	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
INPS	1.592.419	-255.276	1.337.143
INAIL	0	7.240	7.240
Fondo PREVINDAI	12.395	13.923	26.318
Fondo PREVAER	14.553	6.090	20.643
Totale	1.619.367	-228.023	1.391.344

Nella voce altri debiti, viene rilevato nella corrispondente sottovoce il debito maturato al 31 dicembre 2025 nei confronti del personale per ferie non godute, premio di produttività, quattordicesima mensilità e competenze variabili del mese di dicembre dell'esercizio in esame.

I debiti verso le compagnie aeree derivano dalla gestione della biglietteria, mentre nella sottovoce “diritti, anche in contestazione” trovano contropartita le somme incassate a titolo di addizionale comunale, da riversare secondo la tempistica di legge sugli appositi capitoli di entrata, nonché le somme introitate ex lege 30.11.94 n. 656, art. 2 duodecies, conseguenti al raddoppio dei diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale.

Infine, nella sottovoce “altri diversi”, trovano principalmente contropartita il canone di gestione aeroportuale (euro 580.132), le somme riferite al cosiddetto servizio antincendi (euro 3.591.128), di cui si è ampiamente trattato nei contenziosi descritti nella relazione sulla gestione, e depositi cauzionali di terzi (euro 684.168) rilasciati da clienti per l'ammissione al pagamento posticipato delle

prestazioni, anche in relazione a contratti di subconcessione e da fornitori con riferimento a procedure di gara.

Altri debiti	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Verso il personale	696.834	37.678	734.512
Verso compagnie aeree	121.745	27.588	149.333
Diritti, anche in contestazione	937.331	-23.798	913.533
Altri diversi	4.629.122	355.020	4.984.142
Totale	6.385.032	396.488	6.781.520

Ratei e risconti passivi

I ratei passivi rappresentano costi di competenza che a fine esercizio non hanno ancora avuto manifestazione finanziaria, trattasi in prevalenza di imposte sugli investimenti che verranno applicate in sede di liquidazione.

Attraverso i risconti vengono rinviate al futuro quote di ricavi già fatturate, in particolare canoni di subconcessione e concessioni commerciali, ma di competenza futura. Per quanto riguarda i contributi per investimenti, vengono accreditati gradualmente al conto economico con un criterio sistematico in connessione alla vita utile del cespite di riferimento, rinviando al futuro attraverso i risconti le quote correlate ai futuri ammortamenti.

Ratei e risconti passivi	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
• ratei su competenze personale	0	0	0
• ratei su servizi diversi	35.757	-28.313	7.444
Ratei	35.757	-28.313	7.444
• risconti su subconcessioni e canoni	514.663	72.971	587.634
• risconti su contributi	4.412.598	5.037.839	9.450.437
Risconti	4.927.261	5.110.810	10.038.071
Totale	4.963.018	5.082.497	10.045.515

CONTO ECONOMICO

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2025	2024	Δ
proventi aviation	12.344.178	11.637.895	706.283
proventi non aviation	11.407.192	11.006.527	400.665
Totale	23.751.370	22.644.422	1.106.948

In applicazione del Principio contabile OIC 34 "Ricavi" la voce "proventi aviation" viene esposta al netto dei costi relativi ai servizi di incentivazione alle compagnie aeree. Trattandosi del primo esercizio in cui viene adottato pienamente il suddetto principio, il corrispondente valore 2024 è stato riclassificato dalla voce B7 "costi per servizi".

Ciò premesso, tra i proventi aviation confluiscono quindi i ricavi derivanti dall'applicazione delle tariffe aeroportuali connesse alla movimentazione degli aeromobili e dei passeggeri, e quelli percepiti a fronte dei servizi forniti ed elencati nell'allegato A del D.Lgs. n.18/99, per un totale di euro 21.335.043 (euro 18.614.322 nel 2024) al netto di incentivazioni pari a euro 8.990.865 (euro 6.976.427 nel 2024).

Nei proventi non aviation trovano allocazione i ricavi derivanti dalla subconcessione di aree ed attività per euro 10.005.070, i ricavi per attività accessorie svolte direttamente per euro 500.618, e recuperi diversi per euro 901.504.

Altri ricavi e proventi	2025	2024	Δ
utilizzo fondi	182.408	49.514	132.894
plusv. da cessione immob. e sopravvenienze	927.734	88.426	839.308
contribuzioni	467.878	333.306	134.572
Totale	1.578.020	471.246	1.106.774

Nella voce "utilizzo fondi", alla quota di competenza del fondo costituito ex lege 537/93 con i proventi aeroportuali destinati all'autofinanziamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale (euro 49.514), si somma l'eccedenza del fondo stanziato nei precedenti esercizi a fronte del previsto rinnovo del CCNL di riferimento (euro 132.894).

Per quanto riguarda plusvalenze e sopravvenienze, le voci di maggior rilievo riguardano la dismissione di cespiti (euro 137.960) la penale sui ritardi nell'esecuzione dei lavori di ampliamento del terminal nella misura minima riconosciuta dal CCT (euro 637.042), il risarcimento assicurativo ricevuto in parziale ristoro dei danni subiti dalle coperture degli hangar per eventi atmosferici avversi (euro 99.800).

Tra le contribuzioni sono iscritte le quote di competenza delle risorse provenienti dal Fondo Strategico Regionale istituito dalla L.R. 27 dicembre 2016 n. 34, quelle derivanti dalla L.R. 29 dicembre 2020 n. 32, e quelle ulteriori a valere sulle risorse FSC 2021-2027.

Costi per materie prime, suss., di consumo e di merci	2025	2024	Δ
materiali di consumo	222.461	260.751	-38.290
materiali per manutenzione	283.627	217.703	65.924
cancelleria e stampati	19.507	23.484	-3.977
Totale	525.595	501.938	23.657

Tra i materiali di consumo confluiscono carburanti e lubrificanti per euro 86.732, forniture per la sala Genova (la cui chiusura nel corso dell'esercizio spiega la contrazione della voce) per euro 29.896, materiali diversi per euro 105.833.

Costi per servizi	2025	2024	Δ
utenze	1.675.133	1.475.314	199.819
manutenzioni	1.425.045	1.215.110	209.935
prestazioni di esercizio	4.272.418	3.807.584	464.834
compensi professionali	408.341	494.817	-86.476
organi sociali	145.114	132.119	12.995
assicurazioni	263.944	231.097	32.847
promozionali	142.051	11.957	130.094
spese generali diverse	33.263	37.202	-3.939
Totale	8.365.309	7.405.200	960.109

I costi per utenze, e il relativo aumento rispetto al 2024, sono in gran parte riferiti alla fornitura di energia elettrica (euro 1.187.665, +16,7%). La quota rimanente è così composta: gas metano 278.453 euro, acqua 176.404 euro, telefonia e connessione 32.611 euro.

Per la voce manutenzioni, significativo l'incremento dei canoni, per buona parte da mettere in relazione con l'entrata in esercizio della nuova ala del terminal e delle macchine radiogene di ultima generazione.

Per quanto riguarda le prestazioni di esercizio, le voci più significative sono rappresentate dai servizi erogati tramite società terze: controlli di security (euro 2.040.517), movimentazione bagagli e pulizia aeromobili (euro 806.450), pulizia dei fabbricati (euro 423.329). Di un certo rilievo anche il presidio medico per il funzionamento del pronto soccorso aeroportuale, con un costo di euro 207.533.

Con riferimento alle spese promozionali, la variazione si spiega con il complesso di iniziative connesse con l'inaugurazione del nuovo terminal.

Le spese generali sono costituite quasi interamente da spese e commissioni bancarie ordinarie.

Costi per godimento di beni di terzi	2025	2024	Δ
canoni di gestione aeroportuale	1.243.869	1.029.531	214.338
altri canoni	456.162	333.975	122.187
Totale	1.700.031	1.363.506	336.525

I canoni di gestione corrispondono all'importo dovuto in base alla legge 662 del 1996, pari a euro

991.559 (+22,6%), inclusa la stima del conguaglio da corrispondere nel mese di luglio 2026, l'importo calcolato a fronte di quanto previsto dalla legge 296 del 2006 in tema di servizio antincendio, l'importo dovuto in base al decreto MIT del 13 luglio 2005 a titolo di canone concessorio per l'affidamento del servizio di sicurezza in ambito aeroportuale.

Costi per il personale	2025	2024	Δ
salari e stipendi	8.141.866	7.675.674	466.192
oneri sociali	2.188.080	2.144.478	43.602
trattamento di fine rapporto	554.419	545.275	9.144
altri costi	238.350	283.536	-45.186
Totale	11.122.715	10.648.963	473.752

Nel corso del 2025 si è proceduto al rafforzamento della struttura organizzativa aziendale attraverso l'inserimento in organico del Direttore Commerciale e l'assunzione di tre risorse a potenziare il reparto manutenzione rotabili. Durante la stagione estiva, sono stati inseriti 41 lavoratori somministrati a tempo parziale e determinato, al fine di garantire un adeguato presidio operativo e il mantenimento degli standard di servizio.

Il 4 giugno 2025 è stato firmato il rinnovo del CCNL Trasporto Aereo – Parte Specifica Gestori Aeroportuali, valido per il triennio 2025-2027. Con manifestazione nel 2025, l'accordo ha previsto un aumento di 100 euro al 4° livello, la corresponsione di 1.800 euro una tantum per i periodi pregressi e il rafforzamento di diverse componenti retributive, oltre al riconoscimento di uno scatto di anzianità aggiuntivo.

Ammortamenti e svalutazioni	2025	2024	Δ
• costi pluriennali su beni di terzi	789.772	733.099	56.673
• altri costi pluriennali	42.470	50.781	-8.311
ammortamento delle immob. immateriali	832.242	783.880	48.362
• terreni e fabbricati	413.465	230.813	182.652
• impianti e macchinari	762.003	671.884	90.119
• attrezzature industriali e commerciali	60.715	50.565	10.150
• altri beni	355.922	320.384	35.538
ammortamento delle immob. materiali	1.592.105	1.273.646	318.459
• acc.to f. sval. cred. ex art. 106 TUIR	35.117	27.466	7.651
• acc.to fondo sval. crediti (tassato)	69.088	15.483	53.605
svalutazione dei crediti dell'attivo circolante	104.205	42.949	61.256
Totale	2.528.552	2.100.475	428.077

Gli ammortamenti riflettono i piani di investimento, la svalutazione dei crediti deriva da una accurata e prudente analisi delle posizioni verso i clienti.

Oneri diversi di gestione	2025	2024	Δ
oneri tributari	441.350	425.930	15.420
contributi e quote associative	65.878	54.612	11.266
abbonamenti a libri, giornali e riviste	8.863	6.237	2.626
erogazioni liberali	2.000	0	2.000
sopravv. e minusv. passive	102.160	4.969	97.191
perdite varie	4.783	6.848	-2.065
Totale	625.034	498.596	126.438

Tra gli oneri tributari si segnalano l'imposta municipale propria (IMU) pari a euro 271.594 e la tassa sui rifiuti (TARI) pari a euro 107.893. In questa voce trova contropartita anche l'adeguamento del fondo imposte per euro 40.000.

Le minusvalenze derivano dalla demolizione di alcuni locali all'interno del terminal (sala Genova, sala Amica, uffici e sale riunioni al secondo piano) per la cantierizzazione degli interventi di riqualifica dell'aerostazione, il cui allestimento, in termini di opere e dotazione impiantistica e di arredamento, non era ancora interamente ammortizzata.

Proventi e oneri finanziari	2025	2024	Δ
Altri proventi finanziari			
• da titoli iscritti nelle immob. non partecipazioni	31.054	37.318	-6.264
• da titoli iscritti nell'attivo circ. non partecipazioni	0	36.326	-36.326
• proventi diversi dai precedenti	88.494	26.566	61.928
Altri proventi finanziari	119.548	100.210	19.338
Interessi ed altri oneri finanziari			
• interessi su finanziamenti	146.597	247.333	-100.736
• interessi passivi diversi	74.937	76.569	-1.632
• spese e commissioni bancarie su op. finanz.	22.671	26.574	-3.903
Interessi ed altri oneri finanziari	244.205	350.476	-106.271
Utile e perdite su cambi			
• utile e perdite su cambi	133	-636	769
Utile e perdite su cambi	133	-636	769
Totale	-124.524	-250.902	126.378

I titoli immobilizzati fanno riferimento al deposito amministrato costituito a garanzia della fidejussione rilasciata in favore dell'INPS per la sottoscrizione del contratto di espansione nel 2023. I titoli non immobilizzati, giunti a scadenza, non sono stati sostituiti in favore di un più snello impiego su conto corrente remunerato, l'effetto è esposto nei proventi diversi insieme a interessi di mora verso clienti per euro 41.122 (+91,8%).

Fiscaltà corrente

Le imposte dell'esercizio corrispondono all'IRAP per 61.868 euro, mentre nulla risulta dovuto a titolo di IRES.

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale.

IRES	31.12.2024		31.12.2025	
	imponibile	imposta	imponibile	imposta
Risultato prima delle imposte	385.323		354.266	
Aliquota teorica		24,0%		24,0%
Onere fiscale teorico		92.478		85.024
Effetto delle variazioni				
- accantonamenti tassati	337.483	80.996	124.832	29.960
- costi indeducibili	91.367	21.928	128.874	30.930
- utilizzo fondi tassati	-70.957	-17.030	-548.368	-131.608
- altre differenze	-45.915	-11.020	-227.726	-54.654
Reddito	697.301		-168.122	
Perdite scomputabili	557.840		0	
ACE	63.718		0	
Reddito imponibile e Imposta corrente	75.743	18.178	0	0
Aliquota effettiva		4,7%		0,0%

IRAP	31.12.2024		31.12.2025	
	imponibile	imposta	imponibile	imposta
Diff. tra valore e costi della produzione	671.737		477.260	
Aliquota teorica		4,2%		4,2%
Onere fiscale teorico		28.213		20.045
Effetto delle variazioni				
Costi per il personale indeducibili	1.004.935	42.207	1.084.199	45.536
Accantonamenti tassati e sval. dei crediti	42.950	1.804	104.205	4.377
Altre variazioni in aumento	359.580	15.102	388.250	16.307
Altre variazioni in diminuzione	-219.516	-9.220	-580.875	-24.397
Imponibile fiscale e imposta corrente	1.859.686	78.107	1.473.039	61.868
Aliquota effettiva		11,6%		13,0%

Fiscaltà differita

Il saldo delle imposte differite attive iscritte nel bilancio 2025 ammonta a 2.276.055 euro, registrando una variazione negativa a conto economico pari a 186.948 euro.

Le imposte anticipate sono state iscritte nel rispetto del principio della ragionevole certezza circa l'esistenza di redditi imponibili futuri in grado di assorbire le differenze temporanee deducibili negli

esercizi in cui queste tenderanno all'annullamento. L'analisi di recuperabilità (c.d. probability test) ha assunto come orizzonte temporale il 2029, come da proiezioni del Piano Industriale 2024-2029 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 4 ottobre 2024.

I risultati positivi consuntivati nell'esercizio 2025 confermano la validità delle assunzioni del Piano in termini di crescita della redditività e capacità di generazione di imponibili fiscali. Tuttavia, in sede di redazione del presente bilancio, la Società ha ritenuto opportuno adottare un approccio di maggior prudenza rispetto alle stime del Piano Industriale.

Nello specifico, pur a fronte di una capienza indicata dal Piano per il periodo 2026-2029 pari a circa 2,8 milioni di euro di imposte anticipate, il management ha deciso di limitare lo stanziamento a 2,3 milioni di euro. Tale rettifica risponde alla volontà di riconoscere esclusivamente i crediti fiscali legati ai flussi reddituali più immediati e certi, riducendo l'esposizione verso componenti aleatorie di più lungo periodo. Si ritiene, in ogni caso che tale scelta garantisca una maggiore solidità della struttura patrimoniale e una rappresentazione dei risultati di bilancio ancor più conservativa.

	aliquota	31.12.2024	variazioni	31.12.2025
Imposte differite				
Differenze temporanee				
- plusvalenze		24.899	96.193	121.092
Totale differenze temporanee		24.899	96.193	121.092
Imposte differite				
- su plusvalenze	24,00%	5.976	23.086	29.062
Imposte differite: effetto max		5.976	23.086	29.062
Imposte differite iscritte		2.574	26.488	29.062
Imposte anticipate				
Differenze temporanee				
- svalutazione crediti		564.170	-49.766	514.404
- fondi per rischi e oneri		1.547.726	-413.770	1.133.956
- perdite fiscalmente riportabili		12.985.101	168.121	13.153.222
Totale differenze temporanee		15.096.997	-295.415	14.801.582
Imposte anticipate iscrivibili (importo max)				
- su svalutazione crediti	24,00%	135.401	-11.944	123.457
- su fondi per rischi e oneri	24,00%	371.454	-99.305	272.149
- su perdite fiscalmente riportab.	24,00%	3.116.424	40.349	3.156.773
Imposte anticipate: effetto max		3.623.279	-70.900	3.552.379
Imposte anticipate iscritte		2.465.577	-160.460	2.305.117
Imposte differite (anticipate) nette		-2.463.003	186.948	-2.276.055

Il prospetto che segue fornisce inoltre l'informativa in merito all'ammontare delle imposte anticipate contabilizzato in bilancio attinenti alle perdite di esercizio.

Informativa sull'utilizzo delle perdite fiscali	31.12.2024	31.12.2025
Perdite fiscali dell'esercizio	0	168.122
Perdite fiscali di esercizi precedenti	12.985.101	12.985.101
Totale	12.985.101	13.153.223
Perdite fiscali recuperabili	9.832.650	8.406.400
Aliquota fiscale	24,0%	24,0%
Imposte anticipate rilevate	2.359.836	2.017.536

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In data 2 marzo 2026 è pervenuta richiesta di mediazione in merito alle contestazioni sorte in merito all'applicazione delle penali per ritardo effettuata da Aeroporto di Genova S.p.A. nell'ambito del contratto per l'ampliamento ed il rifacimento dell'aerostazione, per il quale era già stato emesso parere del CCT non vincolante, meglio descritto nella sezione relativa ai Contenziosi del presente Bilancio.

ALTRI PROSPETTI INFORMATIVI

Numero medio dei dipendenti F.T.E.	2025	2024	Variazione
Dirigenti	2,7	2,0	0,7
Quadri	12,9	12,5	0,4
Impiegati	91,6	91,5	0,1
Operai	50,0	49,8	0,2
Interinali	15,0	10,2	4,8
Totali	172,1	166,0	6,1

Compensi ad Amministratori e Sindaci	Compensi deliberati	Ind. fine rapp.	Totali
Amministratori	76.000		76.000
Sindaci	66.000		66.000
Totali	142.000	0	142.000

Prospetto dei corrispettivi di revisione	Soggetto erogante	Compensi
Revisione contabile	EY S.p.A.	33.000
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	EY S.p.A.	7.000
Totale		40.000

Informativa sulle erogazioni pubbliche ex L. 124/2017

Ai sensi dell'art. 1, comma 125-bis, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che nell'esercizio 2025 sono stati incassati dalla Società i contributi pubblici esposti nella tabella che segue.

Causale	Soggetto erogante	Codice fiscale	Contributo ricevuto
Contributo di cui al Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il ciclo di programmazione 2021-2027 con rif. stralcio funzionale di importo pari a euro 7.000.000,00 del progetto complessivo di ampliamento e riqualifica del terminal passeggeri dell'Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova	AdSP del Mar Ligure Occidentale	02443880998	5.000.000

IMPEGNI E GARANZIE

Si riportano di seguito le garanzie rilasciate in favore di terzi, costituite dalla fidejussione in favore di ENAC a fronte dell'esatto adempimento degli obblighi assunti con la convenzione per l'affidamento della concessione aeroportuale (commisurata al canone di concessione annuo) e dalla fidejussione in favore dell'INPS a garanzia della solvibilità degli obblighi assunti mediante il contratto di espansione nei confronti dello stesso Istituto. Nel corso dell'esercizio è stata svincolata la fidejussione in favore della Dogana di Genova e necessaria per l'operatività del magazzino cargo, avendo affidato tale attività a un soggetto terzo.

Fra i beni di terzi sono state iscritte le opere, al valore di costruzione, realizzate a seguito di specifiche convenzioni sottoscritte con l'ENAC, collaudate in via definitiva. Tali opere sono tuttora in attesa del formale trasferimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ne assumerà la titolarità mediante l'iscrizione al demanio dello Stato per l'assegnazione in uso gratuito all'ENAC e la successiva consegna da parte di quest'ultimo al gestore aeroportuale.

Per quanto riguarda gli altri beni ricevuti in concessione, la Società, in attesa di procedere alla determinazione del loro valore in contraddittorio con ENAC, come previsto dalla Convenzione sottoscritta nel 2009, ha proceduto a una prima stima della consistenza patrimoniale insistente sul sedime aeroportuale, già oggetto di ulteriore aggiornamento e affinamento.

Impegni e garanzie	31.12.2024	Var. netta	31.12.2025
Fidejussioni prestate a terzi	2.511.372	-476.442	2.034.930
Beni da trasf. al Ministero dei Trasporti	32.746.830	0	32.746.830
Totale	35.258.202	-476.442	34.781.760

INFORMAZIONI COMPLEMENTARI

Ai fini di una completa informativa di bilancio, necessaria ai sensi dell'art. 2423, comma 3, del Codice Civile, si informa che la Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale esercita su Aeroporto di Genova S.p.A. attività di direzione e coordinamento.

Ai sensi dell'art. 2497 bis, comma 4, del Codice Civile, si riporta un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'Ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento, come risultante dall'ultimo bilancio dell'esercizio finanziario disponibile, chiuso al 31 dicembre 2024.

Denominazione: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Sede: Genova - Via della Mercanzia, 2

C.F. e P.I.: 02443880998

Azioni Aeroporto di Genova S.p.A. possedute: n. 9.000 pari a 4.648.140,00 di euro (60% C.S.)

AdSP del Mar Ligure Occidentale: prospetto riepilogativo stato patrimoniale	2024	2023
A Crediti verso lo Stato ed altri enti pubblici per la partecipazione al patrimonio iniziale	0	0
B Immobilizzazioni	3.216.942.466	3.129.759.518
C Attivo circolante	1.213.864.057	1.376.238.403
D Ratei e risconti attivi	13.075.998	31.336.816
Totale attivo	4.443.882.521	4.537.334.737
• Capitale	0	0
• Riserve	8.127.518	8.127.518
• Utili (perdite) portati a nuovo	677.701.048	670.884.275
• Utile (perdita) dell'esercizio	62.285.692	6.816.773
A Patrimonio netto	748.114.258	685.828.566
B Contributi in conto capitale	2.228.015.962	2.217.222.417
C Fondi per rischi e oneri	29.019.118	39.400.000
D Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.609.856	1.790.090
E Debiti	1.433.103.768	1.589.571.393
F Ratei e risconti passivi	4.019.559	3.522.271
Totale passivo e netto	4.443.882.521	4.537.334.737

AdSP del Mar Ligure Occidentale: prospetto riepilogativo conto economico	2024	2023
A Valore della produzione	182.633.842	121.505.358
B Costi della produzione	107.334.382	105.558.499
C Proventi e oneri finanziari	-4.499.452	-2.014.362
D Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	-525.741	0
E Proventi e oneri straordinari	0	0
Imposte sul reddito dell'esercizio	7.988.574	7.115.724
Utile (perdita) dell'esercizio	62.285.692	6.816.773

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2025, redatto sulla base dei criteri indicati in nota integrativa. Proponiamo che l'utile di esercizio, pari a euro 105.450,00, sia destinato integralmente a riserva indisponibile come disposto dal D.L. n. 104/2020, convertito in L. 126/2020.

Esprimiamo il nostro ringraziamento al Collegio Sindacale, al management e al personale tutto per la collaborazione e Vi ricordiamo che con l'approvazione del bilancio 2025 giunge a scadenza il nostro mandato, pertanto Vi invitiamo a provvedere alle nuove nomine.

Genova, 30 marzo 2026

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Enrico Musso

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli azionisti della
Aeroporto di Genova S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2025, dal conto economico e 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.

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 ad 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 degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti 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 od 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 e della relativa informativa;
- siamo giunti ad 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 una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad 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 ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (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'art. 14, comma 2, lettera e), e-bis) ed e-ter) del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Aeroporto di Genova S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2025, inclusa 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) n. 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 della Aeroporto di Genova S.p.A. 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'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, 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.

Genova, 8 aprile 2026

EY S.p.A.



Riccardo Riva
(Revisore Legale)

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, co. 2, c.c.

Ai Soci della Società AEROPORTO di GENOVA S.p.A. - società soggetta ad attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 C.C. di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Il Collegio è stato in carica, nell'attuale composizione, per tutto l'esercizio 2025.

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.

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della AEROPORTO di GENOVA 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 105.450 Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

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 EY S.p.A. ci ha consegnato in data odierna la propria relazione recante la data del 8 aprile 2026 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 e dalle competenti funzioni aziendali 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 il soggetto incaricato della revisione legale abbiamo scambiato dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni; a tale riguardo abbiamo riferito all'Organo Amministrativo sulle possibili azioni di miglioramento, in considerazione della dimensione e della complessità della struttura.

Abbiamo 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; a tale riguardo si ritiene opportuno attivare il nuovo sistema di controllo di gestione che possa implementare il presidio di monitoraggio dell'andamento della gestione.

Abbiamo incontrato l'organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

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

Non abbiamo presentato denuncia al tribunale ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione 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 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 art. 25-*novies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

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

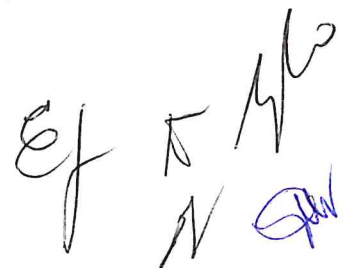
Il Collegio sindacale ha rilasciato la proposta motivata per l'attribuzione dell'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2025-2027.

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 AEROPORTO di GENOVA 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.; per una migliore comprensione e valutazione dei dati e delle informazioni ivi contenute il Collegio ritiene opportuna una lettura anche in confronto con il Piano industriale approvato.

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.

Genova, 8 aprile 2026

Il Collegio sindacale

Dottor Ennio Celio Luglio - Presidente

Dottor Gian Alberto Mangiante – Sindaco effettivo

Dottorssa Emanuela Gasparini – Sindaco effettivo

Dottor Enrico Vassallo – Sindaco effettivo

Dottorssa Lucia Tacchino – Sindaco effettivo

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 6 MAGGIO 2026

L'anno 2026 il giorno 6 del mese di maggio, alle ore 16,00 presso gli uffici di Aeroporto di Genova S.p.A., si è tenuta l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci della Società per azioni "Aeroporto di Genova", in seconda convocazione.

Assume la Presidenza il Presidente del Consiglio di Amministrazione prof. Enrico Musso, chiamando a fungere da segretario Anna Calcagno, Responsabile Legale e Affari generali della Società.

Il Presidente, constatato che sono presenti n. 2 azionisti titolari di n. 15.000 azioni da nominali € 516,46 cadauna, pari all'intero capitale sociale versato di € 7.746.900,00 [...]

DICHIARA

che l'Assemblea è validamente costituita ed atta a deliberare [...]

~ ~ ~

L'Assemblea all'unanimità e per alzata di mano,

DELIBERA

di approvare il Bilancio chiuso al 31.12.2025 così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione e di destinare l'utile di esercizio pari ad euro 105.450,00 integralmente a riserva indisponibile come disposto dal D.L. n. 104/2020, convertito in L. 126/2020.

[...]