

NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

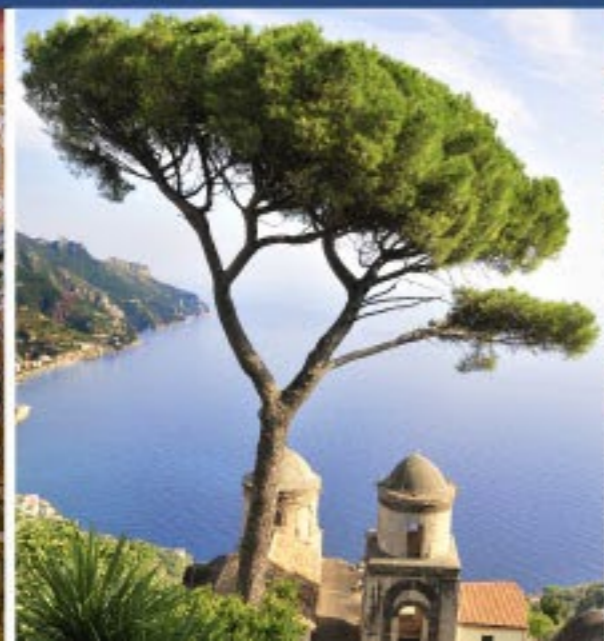


RELAZIONE E BILANCIO al 31 dicembre 2025

GE.S.A.C. S.p.A.



2025



6 **COMPOSIZIONE AZIONARIA E CARICHE SOCIALI**

**RELAZIONE SULLA GESTIONE**

10	<b>PREMESSA</b>
14	<b>SCENARIO DI RIFERIMENTO E STRATEGIE AZIENDALI</b>
14	Situazione macroeconomica e andamento del trasporto aereo
16	Il quadro normativo
17	Strategie e obiettivi aziendali
21	La <i>Corporate governance</i>
22	<b>L'ANDAMENTO DELLA GESTIONE OPERATIVA E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI</b>
22	Le attività operative
	<i>Safety e airside operations</i>
	<i>La security</i>
25	Aeroporto di Salerno - Start up e attività operative
26	La qualità dei servizi
28	<b>L'ANDAMENTO ECONOMICO</b>
28	Analisi dei risultati reddituali
30	I ricavi
	Le attività <i>Aviation</i>
	Altri ricavi aeronautici regolati
	Le attività <i>Non Aviation</i>
39	I costi
44	<b>GLI INVESTIMENTI</b>
50	<b>IL PERSONALE</b>
52	<b>ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE</b>
54	<b>INDICATORI FINANZIARI E DI REDDITIVITÀ</b>
55	<b>I RAPPORTI CON PARTI CORRELATE</b>
56	<b>ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO</b>
57	<b>RISK MANAGEMENT FRAMEWORK</b>
62	<b>INFORMATIVA SULLE AZIONI IN PORTAFOGLIO E SUGLI STRUMENTI FINANZIARI</b>
63	<b>PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE</b>
64	<b>DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497-BIS DEL CODICE CIVILE</b>

**BILANCIO D'ESERCIZIO**

68	<b>STATO PATRIMONIALE</b>
70	<b>CONTO ECONOMICO</b>
72	<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b>

**NOTA INTEGRATIVA**

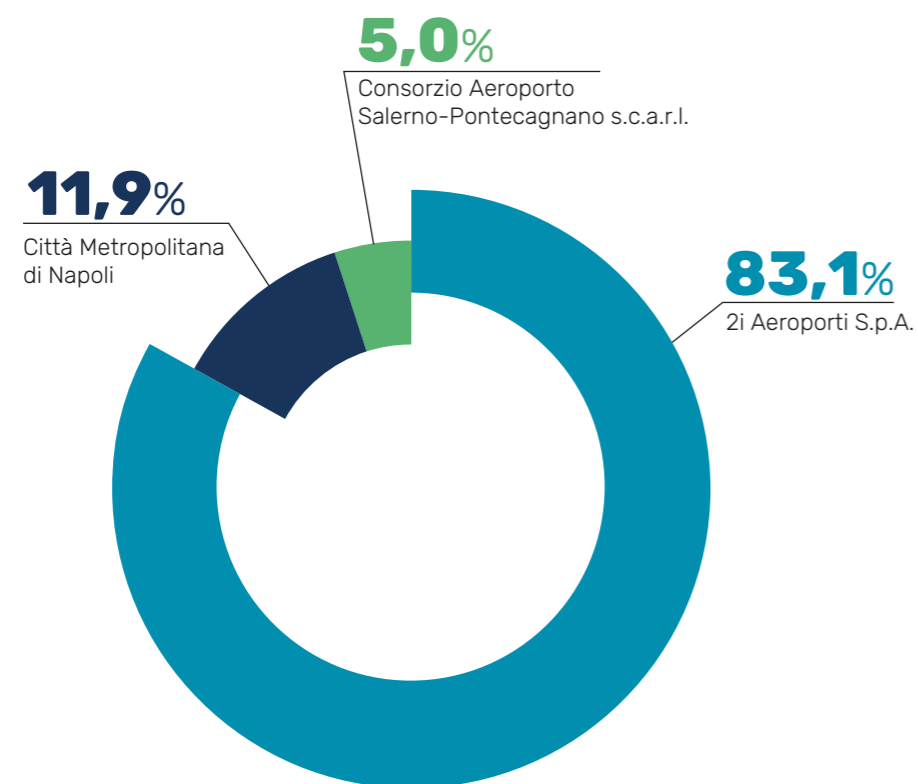
76	<b>PREMESSA</b>
76	<b>INFORMAZIONI SOCIETARIE</b>
78	<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DI STATO PATRIMONIALE</b>
106	<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO</b>
116	<b>COMMENTO AL RENDICONTO FINANZIARIO</b>
117	<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>
117	Dati sull'occupazione
117	Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad Amministratori e Sindaci e impegni assunti per loro conto
118	Compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione
118	Impegni, garanzie, finanziamenti pubblici e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale
120	Informazioni sulle operazioni con parti correlate
121	Informazioni sugli accordi non risultanti dallo Stato patrimoniale
121	Informazioni su fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ex art. 2427-bis del Codice Civile
123	Principio contabile della continuità aziendale art. 2423-bis, comma 1, n. 1 del codice civile
123	Imprese che redigono il Bilancio dell'insieme più grande/piccolo di imprese di cui fa parte la società in quanto controllata
123	Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile
124	Direzione e coordinamento ex art. 2497-bis del Codice Civile
125	Informazioni ex art. 1 comma 125 della legge 4 agosto 2017 n. 124
127	<b>PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE D'ESERCIZIO</b>

**ALLEGATI**

130	<b>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE</b>
134	<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>

## COMPOSIZIONE AZIONARIA

2I AEROPORTI S.P.A.	<b>83,125</b> %
CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI	<b>11,875</b> %
CONSORZIO AEROPORTO SALERNO-PONTECAGNANO S.C.A.R.L.	<b>5,000</b> %



## CARICHE SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

In carica alla data di approvazione del presente Bilancio

PRESIDENTE	Dott. Carlo Borgomeo
AMMINISTRATORE DELEGATO	Dott. Roberto Barbieri

### CONSIGLIERI

Dott.ssa Laura Pascotto  
 Dott. Alessandro Bussolati dell'Orto  
 Prof.ssa Rita Ciccone  
 Avv. Gianfranco Cacace<sup>1</sup>  
 Dott. Andrea Prete  
 Dott.ssa Roberta Neri  
 Dott.ssa Bice Di Gregorio<sup>1</sup>

### Collegio Sindacale

In carica alla data di approvazione del presente Bilancio

PRESIDENTE	Dott. Fabrizio Mocavini
SINDACI EFFETTIVI	Dott. Giulio Chiostrì Dott.ssa Alessia Fulgeri Dott. Maurizio Di Marcotullio Dott.ssa Annamaria Bortolotti
SINDACI SUPPLEMENTI	Dott. Giancarlo Strada Dott. Davide Martelli

### Società di Revisione

PwC S.p.A.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> L'Avv. Gianfranco Cacace e la Dott.ssa Bice Di Gregorio sono stati nominati Consiglieri nell'Assemblea dei Soci del 7/5/2025. In pari data sono cessati dall'incarico il Dott. Giuseppe Testa e il Dott. Guido Lucio Mitrani.

<sup>2</sup> Per il triennio 2025-2027.



# Relazione sulla gestione



## PREMESSA

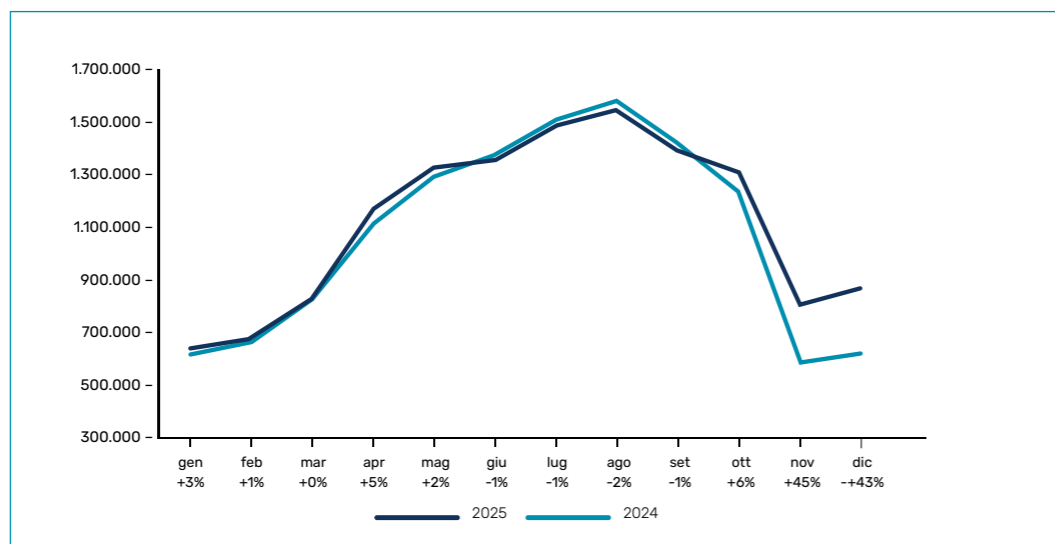
Nel 2025 i passeggeri serviti dall'Aeroporto di Napoli hanno superato i 13 milioni, segnando un nuovo record per lo scalo e registrando un incremento che si attesta sul 5% rispetto all'esercizio precedente.

Anche quest'anno la crescita ha riguardato principalmente il comparto internazionale ed è stata sostenuta dalla conferma dell'offerta *point to point* dei principali vettori *low cost* basati sullo scalo, dal rafforzamento dell'operativo degli *hub carriers* e dall'incremento dei collegamenti diretti con il Nord America. Con particolare riferimento alla componente intercontinentale del traffico, oltre all'aumento delle frequenze dei voli già operati fin dallo scorso anno, sono state introdotte nuove rotte verso Stati Uniti e Canada; ciò conferma la forte domanda di connessione da parte di un turismo prevalentemente *incoming*, caratterizzato da un profilo qualitativo più elevato e con un forte potenziale di crescita da esprimere nei prossimi anni.

Il seguente grafico illustra l'andamento mensile dei passeggeri dell'aeroporto di Napoli del 2025 confrontato con quello del 2024.

Come si evince dalla figura, il traffico del 2025 è stato caratterizzato, oltre che da volumi fisiologicamente sostenuti durante la *Summer*, da un notevole impulso nell'ultimo bimestre che ha registrato tassi di crescita di oltre il 40% rispetto allo scorso anno. Tale dinamica è stata possibile grazie alla modifica, avvenuta a fine 2024, dei criteri di calcolo dei limiti di capacità dell'aeroporto

Andamento mensile passeggeri % 2025 vs 2024



con la rimozione del cap al numero massimo di movimenti annui operabili presso lo scalo che comportava, nei precedenti esercizi, l'impossibilità di soddisfare pienamente le richieste di programmazione voli avanzate dalle compagnie aeree per l'ultima parte dell'anno, in considerazione dell'elevato numero di operazioni effettuate nei mesi precedenti.

In assenza di questo tipo di vincolo si è quindi meglio espresso il potenziale di crescita di mesi tradizionalmente meno attivi, evidenziando un fenomeno di destagionalizzazione e liberando ulteriori margini di futura crescita dei volumi grazie alla possibilità di sfruttare appieno la capacità infrastrutturale, anche nei periodi storicamente caratterizzati da una flessione del traffico.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Salerno, il 2025 è stato il primo anno di piena attività dello scalo. Con riferimento all'andamento del traffico, nel corso dell'esercizio si è registrato un consolidamento dell'operativo, con un ampliamento del network rispetto all'anno precedente ed un numero di passeggeri che ha raggiunto le circa 380mila unità. I collegamenti di linea, in gran parte con desti-

DATI QUANTITATIVI ED ECONOMICI	VALORI AL		VARIAZIONI	
	31/12/2025	31/12/2024	assolute	%
<b>Passeggeri</b>	<b>13.652.128</b>	<b>12.829.599</b>	<b>822.529</b>	<b>6,4%</b>
<b>Movimenti</b>	<b>95.635</b>	<b>89.567</b>	<b>6.068</b>	<b>6,8%</b>
valori espressi in Euro/000				
<b>Ricavi</b>	<b>151.805</b>	<b>155.443</b>	<b>(3.638)</b>	<b>(2,3%)</b>
<b>Ebitda</b>	<b>68.560</b>	<b>76.824</b>	<b>(8.264)</b>	<b>(10,8%)</b>
<b>Ebit (risultato operativo)</b>	<b>45.488</b>	<b>55.597</b>	<b>(10.109)</b>	<b>(18,2%)</b>

nazioni internazionali, sono stati operati dalle principali compagnie low cost e caratterizzati da una marcata stagionalità. L'Aeroporto ha infine accolto un considerevole numero di voli di aviazione generale, grazie alla vicinanza ad esclusive e rinomate località turistiche della regione.

Sotto il profilo dell'andamento economico la Società continua ad esprimere un ottimo risultato di gestione, con un EBITDA ampiamente remunerativo e pari a circa il 45% dei ricavi. La flessione della redditività rispetto allo scorso esercizio è riconducibile all'abbassamento delle tariffe aviation, a seguito dell'applicazione dei modelli regolatori, ed all'effetto sull'intero anno della gestione di Salerno, ancora in fase di start up e con volumi che ad oggi, fisiologicamente, non permettono il raggiungimento del break-even point.

Vista l'evoluzione del traffico ed il potenziale di crescita della domanda - generate dalla forza di attrazione turistica della regione e dalle esigenze di connettività espresse dal territorio - la GESAC continua ad attuare investimenti finalizzati a massimizzare la capacità operativa degli scali di Napoli e di Salerno.

In particolare, per l'Aeroporto di Napoli la Società sta avviando, in coordinamento con le isti-

tuzioni e gli enti tecnici di riferimento, la realizzazione di un piano di sviluppo a medio termine che consentirà la gestione dei crescenti volumi di traffico a lungo raggio assicurando elevati standard di qualità e sicurezza operativa, la piena valorizzazione del business ed il miglioramento dell'integrazione con il tessuto urbano circostante, a vantaggio della collettività e sempre in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del business aeroportuale.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Salerno prosegue l'effort per la realizzazione del piano di potenziamento infrastrutturale con l'obiettivo di portare a regime l'operatività dello scalo.



## SCENARIO DI RIFERIMENTO E STRATEGIE AZIENDALI

### SITUAZIONE MACROECONOMICA E ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO

Nel 2025, il PIL mondiale ha registrato una crescita del 3,2% nonostante uno scenario caratterizzato da tensioni commerciali, dovute alla politica dei dazi portata avanti dall'amministrazione USA, e geopolitiche, a causa dei cambiamenti in atto negli equilibri mondiali nonché il proseguire del conflitto russo-ucraino.

A tale crescita hanno contribuito soprattutto gli Stati Uniti, con un'economia sostenuta dai consumi interni e dagli investimenti tecnologici seppure in un contesto di scarsa fiducia delle famiglie dovuto ad un peggioramento del mercato del lavoro, e la Cina che, nonostante il permanere di una debole domanda interna, ha beneficiato degli scambi commerciali internazionali. L'Europa, ha registrato una crescita che si è attestata sull'1,4%, con performance molto eterogenee tra i principali paesi: il PIL è cresciuto maggiormente in Spagna mentre è rimasto stagnante in Germania; l'Italia è cresciuta dello 0,7% grazie all'andamento delle esportazioni e degli investimenti in beni strumentali, costruzioni residenziali e prodotti di proprietà intellettuale; i consumi delle famiglie sono invece cresciuti in maniera marginale per effetto dei timori sull'evoluzione del quadro economico complessivo, nonostante il buon andamento dell'occupazione ed il miglioramento del potere d'acquisto.

Sempre a livello macroeconomico, si rileva una positiva dinamica del credito grazie ad una stabilizzazione dei tassi su livelli più bassi rispetto all'esercizio precedente ed alla conseguente accelerazione della domanda di finanziamenti da parte di imprese e famiglie. L'allentamento delle politiche monetarie da parte delle banche centrali dei principali paesi è seguito al raggiungimento dell'obiettivo di generale abbassamento dell'inflazione, ed ha contribuito a supportare la crescita economica globale<sup>1</sup>. Per quanto riguarda il settore del trasporto aereo, a livello mondiale il 2025 ha registrato un incremento dei volumi del 5,3% rispetto al 2024. In generale tutte le regioni hanno rilevato un aumento della domanda, con picchi di crescita rilevati in Africa (+9,4%), e sul mercato Pacifico-Asiatico (+7,8%), mentre solo per gli Stati Uniti l'aumento è stato molto contenuto (+0,4%). Anche nel 2025 la crescita ha riguardato principalmente il comparto internazionale (+7,1%) ed in misura minore quello domestico (+2,1%)<sup>2</sup>.

Si rileva, in ogni caso, una naturale decelerazione dei ritmi di crescita legata alla normalizzazione

<sup>1</sup> Banca d'Italia - Bollettino Economico 1/2026.

<sup>2</sup> IATA Economics - traffic data in RPK.

delle dinamiche di traffico dopo gli effetti *rebound* legati alla ripresa post pandemica<sup>3</sup>. Il mercato si sta quindi assestando su tassi di incremento in linea con quelli storici, basati su driver di natura strutturale e va assumendo una nuova forma plasmata dalle tendenze che hanno connotato l'*industry* negli ultimi anni quali: il rafforzamento del segmento internazionale e di quello *leisure-visiting & friends*, la forte presenza dei *low cost carrier* e, per il momento, dal permanere degli effetti derivanti da limitazioni e dirottamenti del traffico aereo legati ai conflitti in corso.

I passeggeri serviti dagli aeroporti europei hanno raggiunto i 2,6 miliardi, con una crescita del 4,4% rispetto all'anno precedente. Anche in questo caso l'incremento è stato determinato principalmente dal traffico internazionale (+5,6%), sostenuto dalla mobilità tra i paesi europei e dall'attrattiva dell'Europa per flussi turistici da oltreoceano, mentre quello domestico è rimasto sostanzialmente stabile (+0,2%), a conferma del trend degli ultimi anni e del progressivo *shifting* verso il treno quale modalità di viaggio per spostamenti di media percorrenza. Hanno performato in maniera particolarmente positiva i paesi dell'est Europa, tra cui Polonia, Slovacchia, e Ungheria, a cui si affiancano anche Malta e Cipro. D'altro canto, altri paesi con primarie economie hanno avuto tassi di crescita contenuti, anche a causa di regimi normativi e fiscali penalizzanti (UK, Francia e Germania)<sup>4</sup>.

Per quanto riguarda gli aeroporti italiani il traffico nel 2025 ha raggiunto i 230 milioni di passeggeri, in aumento del 5% circa rispetto al 2024, anche in questo caso con un assestamento dei trend rispetto agli incrementi registrati nel periodo di recupero post covid (+11,1% nel 2024 e +19,8% nel 2023). La crescita, trainata dal segmento internazionale ha riguardato in maniera omogenea le macroaree geografiche Nord, Centro e Sud e Isole<sup>5</sup>. Al generale positivo andamento del traffico fanno eccezione solo pochi aeroporti interessati da specifiche dinamiche commerciali e operative. La seguente tabella riporta i primi dieci aeroporti italiani per numero di passeggeri e la variazione del traffico rispetto al precedente esercizio.

TOP 10 AEROPORTI ITALIA	PASSEGGERI 2025	% vs 2024
1 Roma Fiumicino	51.306.744	4,3
2 Milano Malpensa	31.385.585	8,6
3 Bergamo	16.937.976	-2,4
4 Napoli	13.271.522	4,9
5 Catania	12.369.485	0,2
6 Venezia	11.850.336	2,2
7 Bologna	11.138.013	3,4
8 Milano Linate	11.131.764	4,5
9 Palermo	9.220.971	3,4
10 Bari	7.977.881	9,7

<sup>3</sup> La crescita rilevata nel 2024 rispetto al 2023 era stata del 10,4%.

<sup>4</sup> ACI Europe.

<sup>5</sup> Fonte: Assaeroporti.

L'Aeroporto di Napoli si conferma saldamente al quarto posto per traffico passeggeri a livello nazionale.

In conclusione, il settore del trasporto aereo manifesta una eccezionale resilienza rispetto agli elementi di generale incertezza economica e geopolitica, ed a fenomeni di pressione sulle catene di approvvigionamento e sulla capacità infrastrutturale dell'*industry*. Si conferma infatti il posizionamento prioritario del viaggio nelle scelte di consumo, caratterizzate da un orientamento sempre più esperienziale in sostituzione agli acquisti di beni materiali, e si consolida il ruolo del trasporto aereo quale fondamentale supporto al progresso economico e sociale.

In questo scenario resta quindi fondamentale continuare ad adeguare l'offerta di connettività e delle infrastrutture alla crescente domanda, sempre mantenendo il focus sugli obiettivi di sostenibilità ambientale del *business*.

## IL QUADRO NORMATIVO

Con riferimento alla regolazione economica degli aeroporti, si evidenzia che nel 2024 la GESAC aveva avviato la procedura di revisione delle tariffe aeroportuali dello scalo di Napoli per il periodo 2024-2026 sulla base dei modelli di regolazione pubblicati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti<sup>6</sup> (ART). Il processo è proseguito nel 2025 con la consultazione degli utenti e l'approvazione della proposta tariffaria e si è concluso con l'emanazione della delibera<sup>7</sup> di conformità da parte di ART. Il nuovo livello dei diritti è stato applicato a partire dal 1° aprile 2025 con lievi aggiustamenti in corso d'anno in relazione alle indicazioni ricevute dall'Autorità.

Sempre a partire dal 1° aprile 2025, in aggiunta alle addizionali già applicate negli esercizi precedenti, viene applicata una ulteriore addizionale comunale di 0,5 € ai passeggeri in partenza per destinazioni extra-UE da aeroporti con traffico superiore a 10 mln pax, istituita con Legge n. 207 del 30 dicembre 2024 (cd. Legge di bilancio 2025).

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Salerno, a partire dal 1° marzo 2025, lo scalo è stato inserito<sup>8</sup> nell'elenco degli aeroporti nazionali inclusi nella Tabella A allegata al D.L. 8 marzo 2006 n.139 e, pertanto, il servizio di salvataggio e soccorso antincendio viene assicurato dal Corpo nazionale di Vigili del Fuoco secondo quanto previsto dal D.L. stesso.

A livello di quadro normativo un'altra importante novità è costituita dal rinnovo, avvenuto nel mese di giugno, del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo, Parte Specifica Gestori Aeroportuali, per il periodo 1° gennaio 2025 – 31 dicembre 2027 e che prevede l'adeguamento dei livelli retributivi dei lavoratori mediante la corresponsione di un importo una tantum e

<sup>6</sup> Delibera n. 38 del 9 marzo 2023.

<sup>7</sup> Delibera n. 244 del 22 dicembre 2025.

<sup>8</sup> Decreto del Ministero dell'Interno del 17 febbraio 2025.

l'incremento progressivo della retribuzione tra il 2025 ed il 2027.

Per quanto riguarda il *framework* normativo derivante dalla Concessione, tra gli specifici obblighi previsti per i gestori aeroportuali vi è quello di investire nell'infrastruttura e di "realizzare gli interventi previsti nel Piano investimenti" e di "definire le strategie più opportune per lo sviluppo dell'aeroporto anche in relazione alle esigenze di traffico servito". A tale proposito, la Gesac ha elaborato il Masterplan al 2035 dell'Aeroporto di Napoli, finalizzato a potenziare l'infrastruttura in coerenza con i volumi e la tipologia di traffico previsti nell'orizzonte temporale di riferimento, attualmente in fase di istruttoria per l'approvazione da parte di ENAC.

Sotto il profilo delle norme con impatto sulle procedure operative, si segnala che l'ENAC, con disposizione del 2 luglio 2025, ha limitato l'obbligo di verifica da parte del vettore della concordanza del nominativo riportato sulla carta d'imbarco con quello risultante dal documento d'identità del passeggero ai soli voli con destinazione extra-Schengen ed alle tratte interne ritenute sensibili. Tale emanazione ha determinato una semplificazione operativa con effetto positivo sui tempi di imbarco per i voli nazionali e Schengen.

Si segnala, infine, che a partire dal mese di ottobre è stato implementato il sistema di gestione degli ingressi e delle uscite dall'UE (Entry Exit System - EES). Secondo quanto stabilito dai Regolamenti EU 2226/2017 e dal successivo 329/2019, con il nuovo sistema di controllo delle frontiere tutti i passeggeri provenienti da paesi extra UE, cd *Third Country Nations*, saranno registrati sia in ingresso sia in uscita dall'area Schengen mediante l'acquisizione in forma elettronica dei dati biografici e biometrici, la creazione di un fascicolo individuale per la verifica immediata dell'identità dei passeggeri, del periodo di soggiorno autorizzato e di altre informazioni utili ai fini dei controlli di frontiera. L'adozione del sistema è partita in via sperimentale mediante applicazione della nuova procedura solo ad una quota dei passeggeri provenienti da paesi Extra-UE. Si prevede la graduale messa a regime del sistema nel corso del 2026 con il progressivo raggiungimento del 100% dei passeggeri interessati dalla procedura di registrazione.

## STRATEGIE E OBIETTIVI AZIENDALI

Negli ultimi anni la GESAC ha posto in essere un insieme di strategie, azioni ed interventi per dotarsi di un'organizzazione efficiente, capace di affrontare ritmi operativi estremamente sostenuti e livelli di traffico elevati gestendo anche le crescenti necessità, in termini di processi operativi e di servizi, generate dal graduale incremento di voli di lungo raggio.

Come accennato in premessa, nel 2025 l'Aeroporto di Napoli ha raggiunto volumi di traffico mai registrati prima operando ormai ai limiti dell'attuale capacità infrastrutturale.

Nel corso dell'anno, la Società ha quindi portato avanti interventi di ampliamento e riorganizzazione delle aree dedicate all'operativo ed ai passeggeri, anche in considerazione dell'incremento della componente extra Schengen di traffico. In aggiunta, in considerazione dell'evoluzione della

tipologia di collegamenti e delle previsioni di traffico nel lungo periodo, la GESAC ha avviato un piano di sviluppo dell'Aeroporto di Napoli che punta a garantire una crescita qualitativa dello scalo e che integra gli investimenti in infrastrutture aeronautiche con interventi di rigenerazione urbana, a vantaggio delle aree limitrofe al sedime e quindi del benessere collettivo.

Parallelamente, sempre nell'ottica di potenziare la capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale regionale, la GESAC prosegue nell'effort di completare il progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno.

Resta centrale, infine, il generale orientamento della Società a promuovere l'adozione di soluzioni tecnologiche atte a garantire una sempre più efficiente e fluida gestione dei processi operativi, con conseguente massima valorizzazione dell'infrastruttura fisica e tecnologica, ed a promuovere una crescita del business in equilibrio con le esigenze qualitative dell'utenza e del territorio, con particolare focus sugli aspetti di sostenibilità ambientale e sociale.

#### PIANO DI SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI NAPOLI

Lo straordinario sviluppo del traffico registrato dallo scalo di Napoli negli ultimi anni, il *mutato fleet mix* che opera presso l'aeroporto, caratterizzato da aeromobili di maggiori dimensioni anche a causa dell'aumento dei collegamenti diretti con il Nord America, e le crescenti esigenze in termini di spazi e servizi legate all'incremento numerico ed all'evoluzione del profilo qualitativo dei passeggeri, hanno indotto la GESAC a definire un piano di sviluppo di medio-lungo termine che porterà ad un potenziamento della capacità infrastrutturale ed a una riorganizzazione operativa dell'aeroporto di Napoli, mettendolo in condizione di accogliere i volumi di traffico stimati per i prossimi anni e caratterizzati da una crescente componente premium/intercontinentale.

In particolare, gli interventi previsti sono focalizzati sul potenziamento dei tre principali sottosistemi aeroportuali: terminal, *airfield* e viabilità, attualmente caratterizzati da momenti di forte pressione operativa nei periodi di picco.

Nello specifico è prevista: la realizzazione di nuove aree dedicate ai passeggeri ampliando gli spazi destinati a quelli extra Schengen; il potenziamento delle infrastrutture di volo, con la realizzazione di nuove piazzole di sosta e l'adeguamento di quelle esistenti per accogliere un maggior numero di velivoli codice E; interventi di adeguamento della viabilità di accesso e di riqualificazione delle aree di confine del sedime per decongestionare il *forecourt* e migliorare l'integrazione con il territorio circostante, a conferma della centralità dell'aeroporto come spazio urbano a servizio della collettività.

Tale Piano è stato condiviso con le istituzioni coinvolte e rientra nel Masterplan attualmente in fase di approvazione da parte degli enti tecnici di competenti.

#### IL PROGETTO SALERNO

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Salerno continua ad essere parte integrante della strategia GESAC nell'ambito delle azioni volte ad aumentare la capacità aeroportuale a livello regionale.

Il 2025 è stato il primo anno di piena operatività allo scalo di Salerno, che era stato aperto all'aviazione commerciale a luglio del 2024. L'apertura è stata possibile grazie alla realizzazione delle opere di adeguamento della pista e delle infrastrutture di volo mentre, in via temporanea, si è continuato ad utilizzare il terminal esistente, in grado di accogliere gli attuali volumi di passeggeri. Allo stesso tempo, come meglio descritto nel seguito, sono proseguiti i lavori e le attività previsti dal progetto di sviluppo dello scalo per la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale e delle altre infrastrutture strategiche. Il piano investimenti prevede anche la realizzazione di un nuovo terminal di aviazione commerciale e degli altri edifici ed impianti che consentiranno allo scalo di accogliere, nella sua configurazione finale, oltre 5 milioni di passeggeri all'anno.

Una rilevante opportunità di *business* che si intende sviluppare presso lo scalo di Salerno è rappresentata dal comparto dell'aviazione generale che ha già evidenziato una buona *performance* in questo primo periodo di operatività dell'Aeroporto e che è caratterizzato da ottime potenzialità di crescita grazie: alle esclusive località turistiche situate nelle vicinanze, alla futura disponibilità di un terminal dedicato, nuovo e con elevati standard qualitativi, ed alla possibilità di offrire il livello di servizio richiesto dalla clientela VIP (trasferimenti diretto in elicottero per isole/*maxiyacht*, possibilità di sosta prolungata per gli aeromobili,...).

La realizzazione del Progetto vede la sinergica e virtuosa collaborazione tra pubblico e privato, con buona parte degli interventi finanziati con fondi pubblici di cui 39,74 € mln stanziati con il D.L. 133/2014 (cd. Sblocca Italia) ed altri 93,40 € mln stanziati dalla Legge Regionale n. 38 del 2017. Come meglio descritto nel seguito, l'erogazione dei fondi è in corso e procede in relazione alle attività finanziate.

#### DIGITALIZZAZIONE ED IMPEGNO PER LA SOSTENIBILITÀ

La Società prosegue nel programma di digitalizzazione e adozione di soluzioni tecnologicamente avanzate al fine di aumentare i livelli di automazione dei processi operativi aeroportuali e garantire standard elevati di qualità, affidabilità e sicurezza, aumentando i volumi di traffico gestibili a parità di infrastruttura fisica.

Come accennato, nel corso dell'esercizio è stato messo in funzione il nuovo Entry Exit System, sviluppato e installato negli esercizi precedenti. Inoltre, è stato ulteriormente potenziato il sistema di *self bag drop*, incrementando così la capacità di gestione automatizzata dei bagagli nei periodi di picco. Parallelamente, è stata completata la sperimentazione di *self boarding* su un *gate* campione per l'automazione dei processi abilitazione al passaggio attraverso i vari *touch-point* aeroportuali mediante l'utilizzo di tecnologia a riconoscimento biometrico, finalizzata a ridurre i tempi di imbarco, migliorare il comfort del passeggero e testare la funzionalità e i benefici

operativi di processi completamente digitalizzati.

Accanto alle suddette iniziative, la Società sta inoltre implementando soluzioni basate su algoritmi di intelligenza artificiale che analizzano i dati rilevati in relazione ai tempi di permanenza sugli stand e di prestazione delle attività di assistenza a terra al fine di restituire soluzioni di ottimizzazione dei *turnaround* e dell'utilizzo degli *stand*, a vantaggio della programmazione operativa e della puntualità dell'aeroporto di Napoli.

Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale la GESAC ha sempre considerato prioritaria, nella definizione delle proprie decisioni strategiche e di investimento, gestire le operazioni aeroportuali e l'incremento dei volumi garantendo la tutela dell'ecosistema e del territorio circostante.

La GESAC ha infatti avviato da anni un programma di investimenti volti alla riduzione dell'impronta di CO<sub>2</sub> dell'attività aeroportuale ed elaborato un più ampio piano ESG, recentemente aggiornato per gli anni 2025/2027, che definisce le azioni da implementare per una piena maturità nella gestione dei temi ambientali, di inclusione e di responsabilità sociale.

A conferma dell'*effort* in tale ambito la GESAC ha ricevuto la Medaglia di Bronzo nel programma di Rating internazionale *Ecovadis* in ambito ESG e mantenuto, anche nel 2025, l'attestazione al LIVELLO 5 nell'ambito del programma ACA<sup>9</sup> di ACI per l'Aeroporto di Napoli. Il prestigioso riconoscimento, ottenuto nel 2024 come primo aeroporto in Italia e decimo a livello mondiale, attesta il raggiungimento del NET ZERO, ovvero il totale azzeramento delle emissioni generate direttamente dall'Aeroporto. Tale livello di certificazione, prevede anche la graduale riduzione delle emissioni generate in modo indiretto, attraverso la collaborazione attiva con l'intero ecosistema aeroportuale.

Questo è stato possibile grazie anche alla piena operatività del primo impianto fotovoltaico realizzato presso l'aeroporto di Napoli, che ha prodotto nel 2025 circa il 12% del fabbisogno energetico dello scalo mentre è prevista la realizzazione di ulteriori lotti per l'incremento della quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili. È inoltre in atto un programma sostituzione dei mezzi di rampa con veicoli a motore elettrico, al fine di arrivare alla graduale completa decarbonizzazione delle attività svolte in *airfield*.

La GESAC è infine membro attivo dell'ENVSTRAT<sup>10</sup>, la Commissione di ACI che si propone di adottare su scala globale soluzioni e programmi di azione ambientale per l'industria del trasporto aereo.

<sup>9</sup> Il programma Airport Carbon Accreditation, al quale hanno aderito ad oggi 609 aeroporti nel mondo, prevede sette diversi livelli di certificazione che attestano la riduzione progressiva delle emissioni climalteranti fino a più alto livello «LEVEL 5».

<sup>10</sup> Environmental Strategy Committee.

## LA CORPORATE GOVERNANCE

Con l'approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2024 è giunto a scadenza il mandato conferito ai componenti del Consiglio di Amministrazione della Società e, pertanto, l'Assemblea dei soci del 7 maggio 2025 ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione per il successivo triennio fissandone il numero in nove membri, confermando nella carica l'Amministratore Delegato, il Presidente e cinque componenti del precedente organo amministrativo, e provvedendo alla sostituzione di due membri dello stesso.

Con riferimento all'attività di revisione legale dei conti, nell'ottica di garantire una maggiore efficacia ed efficienza nello svolgimento degli audit del gruppo societario di appartenenza, la GESAC, preso atto della nomina del nuovo revisore legale da parte della società controllante 2i Aeroporti S.p.A. ha risolto consensualmente il contratto in essere con EY S.p.A. ed affidato l'incarico alla PwC S.p.A. come nuova e unica società di revisione a livello di gruppo per il triennio 2025-2027. Inoltre, con l'approvazione del Bilancio 2024 è anche giunto a scadenza il mandato dell'Organismo di Vigilanza (ODV) che è stato rinominato dal Consiglio di Amministrazione del 7 maggio con l'ingresso di un nuovo membro esterno e la conferma degli altri due membri, tra i quali il presidente.

Infine, ad inizio anno è stato anche effettuato un aggiornamento del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) nell'ottica di renderlo più efficace e fruibile anche in relazione all'evoluzione dell'assetto e del contesto operativo della GESAC e maggiormente coerente con procedure vigenti e prassi operative.

## L'ANDAMENTO DELLA GESTIONE OPERATIVA E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI

### LE ATTIVITÀ OPERATIVE

Come detto in precedenza, nel corso del 2025 l'Aeroporto di Napoli ha registrato un traffico passeggeri record, caratterizzato da volumi particolarmente elevati nei tipici periodi di picco della *Summer*, da un fenomeno di stagionalizzazione derivante da una inusuale crescita rilevata in mesi tradizionalmente meno performanti, e da una consolidata presenza di collegamenti intercontinentali/*long-haul*.

Inoltre, come già sperimentato nelle stagioni precedenti, anche il 2025 è stato caratterizzato da fattori esogeni legati alla congestione/saturazione dello spazio aereo ed alle criticità di alcuni nodi del sistema di controllo del traffico, con ripercussioni sulla puntualità dei voli in arrivo e sulla gestione delle irregolarità operative.

Tale scenario ha richiesto un ulteriore rafforzamento dell'organizzazione operativa e un'evoluzione mirata delle infrastrutture e dell'organizzazione degli spazi dell'Aerostazione, finalizzata a garantire livelli adeguati di regolarità, fluidità dei processi e qualità del servizio offerto ai passeggeri.

In particolare, nel corso dell'anno sono stati portati a compimento interventi significativi sugli spazi del Terminal, tra questi vi è stata la piena attivazione della nuova area di imbarco al piano terra dotata di due nuovi *gate* (D21 e D22) che ha consentito un incremento della disponibilità del numero di porte d'imbarco e delle aree di permanenza e transito, ampliando al contempo le possibilità di utilizzo della modalità *walk-in*. Tale configurazione ha contribuito in modo diretto al recupero di regolarità operativa, riducendo le interferenze tra i flussi e migliorando la gestione delle fasi di imbarco nei momenti di maggiore concentrazione del traffico. In adiacenza ai nuovi *gate* è stata inoltre attivata la nuova Sala Amica *airside*, concepita per garantire un supporto più efficace e dedicato ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM). L'intervento ha rafforzato l'attenzione verso l'inclusività e la qualità del servizio PRM, migliorando la gestione dei percorsi assistiti e riducendo le interferenze con i flussi ordinari.

Sempre in aerostazione passeggeri, sono proseguiti gli interventi finalizzati all'ampliamento degli spazi destinati ai passeggeri extra Schengen, che avevano determinato criticità negli anni precedenti, soprattutto nei periodi di picco; in particolare nell'anno è stata completata la riorganizzazione interna dall'area di imbarco con innalzamento degli standard qualitativi della *gate-room* in termini di fruibilità e comfort.

Nel corso del 2025 è stato inoltre completato l'intervento di riorganizzazione dell'atrio partenze

*landside* con incremento delle aree di accodamento ai check-in, che ha consentito di ridurre la congestione e migliorare la fruibilità degli spazi, anche in relazione al progressivo incremento dell'utilizzo dei dispositivi di self check-in.

In ottemperanza alle disposizioni ministeriali, il 19 ottobre è stato attivato in modalità sperimentale il nuovo Entry Exit System, per l'automazione dei controlli di frontiera per i passeggeri extra UE (Third Country Nations), sottoponendo ai controlli, in questa prima fase, soltanto il 10% dei passeggeri; da gennaio 2026 tale percentuale è stata incrementata al 35% e, sulla base della pianificazione prevista dal Ministero a livello nazionale, arriverà al 100% entro il mese di aprile 2026. L'attivazione del sistema ha comportato il completamento di alcune attività di riorganizzazione dell'area arrivi extra Schengen e di separazione dei flussi passeggeri nonché l'istituzione di presidi di assistenza, al fine di mitigare l'impatto sui tempi di attesa per effettuare i controlli di frontiera. Tali presidi impiegano risorse interne dedicate e per le quali sono state preventivamente effettuate attività di addestramento e *coaching* sull'utilizzo dei dispositivi e sulla generale gestione del processo.

Infine si evidenzia che, nel corso dell'anno, è stata prestata grande attenzione nella pianificazione delle risorse impiegate nei vari *touchpoint*, che è stata gestita in maniera efficiente; si rileva infatti un incremento di produttività del personale operativo di circa il 2%, indicando con questo il rapporto tra passeggeri gestiti e risorse impiegate (FTYE).

### SAFETY E AIRSIDE OPERATIONS

Con riferimento alle *airside operations*, l'incremento dei collegamenti intercontinentali ha determinato un cambiamento del *fleet mix* operante sullo scalo che include oggi un crescente numero di aeromobili di maggiori dimensioni. Pertanto, alcune piazzole sono state adeguate al fine di consentire l'allocazione di aeromobili *codice E*, rispondendo all'esigenza di una maggiore flessibilità operativa dell'infrastruttura di piazzale e di una più ampia disponibilità di stand per aeromobili *wide body*.

Sempre in relazione alle operazioni associate a voli di maggiore capacità, sono state inoltre attivate nuove procedure di gestione delle operazioni con aeromobili di codice E per mantenere adeguati standard di *safety*, incrementando quindi le attività e i presidi del personale preposto al monitoraggio e al *guarding* dei citati aeromobili.

In funzione dell'attivazione dei *gate* D21 e D22 e della nuova Sala Amica *Airside* si è provveduto alla riconfigurazione delle aree esterne prospicienti e all'aggiornamento delle relative procedure di imbarco/sbarco a piedi, nonché per la movimentazione dei mezzi di assistenza PRM.

In generale, secondo quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale sono state svolte esercitazioni che hanno coinvolto tutte le organizzazioni presenti in aeroporto. Inoltre, la GESAC

ha effettuato le attività di monitoraggio e controllo sui processi operativi, e di coordinamento degli *stakeholder* aeroportuali secondo quanto indicato Manuale di Aeroporto, dal Regolamento di Scalo e dalla normativa vigente al fine di garantire adeguati livelli di *safety* delle operazioni.

In tale ambito, sono proseguite le iniziative finalizzate ad aumentare la *safety awareness* dei soggetti alla guida di veicoli e mezzi in *airside* ed è stata anche aggiornata, con studio elaborato da ENAV, la lista ostacoli alla navigazione area da pubblicare in Carta Ostacoli attraverso la quale le Compagnie valutano eventuali aggiornamenti delle procedure di volo.

Nel 2025 l'Aeroporto di Napoli ha continuato ad operare in linea con i propri Sistemi di gestione della Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia conformi alle normative tecniche di riferimento, rispettivamente la ISO 9001:2015; ISO 45001: 2018; ISO 14001:2015, nonché ISO 50001:2011.

## LA SECURITY

Nel 2025 la GESAC ha confermato un elevato livello di attenzione verso i processi di security, con l'obiettivo di mantenere standard di sicurezza sempre più alti in un contesto internazionale caratterizzato da crescente complessità e, al contempo, garantire fluidità nei controlli passeggeri ed efficienza nell'impiego delle risorse aziendali.

Nel corso dell'anno la Società ha ulteriormente rafforzato l'organico del settore Security, anche mediante l'impiego di personale a tempo determinato nei periodi di maggiore affluenza, proseguendo parallelamente le iniziative volte a consolidare il senso di responsabilità e le competenze del team. Particolare attenzione è stata posta su:

- il processo di controllo interno, attraverso il consolidamento dei ruoli di supervisione e coordinamento, con un miglior presidio operativo delle attività quotidiane;
- la formazione e l'aggiornamento continuo del personale, sia in aula sia on the job, finalizzati a ridurre il margine di errore operativo e a rafforzare le capacità di individuazione delle potenziali minacce.

Le azioni intraprese nel 2025 hanno prodotto risultati positivi, evidenziati dal miglioramento degli indicatori di qualità percepita dal passeggero e da un incremento della produttività del reparto Security rispetto all'anno precedente (4%).

Tali risultati hanno trovato conferma anche nelle attività ispettive condotte dagli Enti competenti e Vettori Aerei, che hanno riconosciuto la solidità del sistema di sicurezza aeroportuale, l'efficacia delle soluzioni tecnologiche adottate e la maturità del Security Management System in termini di organizzazione, gestione e controllo.

## AEROPORTO DI SALERNO - START UP E ATTIVITÀ OPERATIVE

Nel 2025 l'Aeroporto di Salerno ha consolidato i risultati di traffico conseguiti nel secondo semestre del 2024, potenziando e diversificando i collegamenti operati dai principali vettori *low cost* europei e da British Airways; nei mesi di luglio ed agosto sono state inoltre introdotte rotazioni charter per Grecia e Tunisia. Un andamento molto positivo è stato registrato dal segmento dei voli privati, che apprezzano particolarmente la vicinanza con le attrazioni turistiche della costiera amalfitana per la posizione strategica dello scalo salernitano.

Come meglio descritto nel seguito, al fine di supportare l'operatività dell'Aeroporto sono stati effettuati interventi di riorganizzazione e adeguamento sul terminal esistente, su impianti strategici ed aree esterne.

Con riferimento alla *safety* delle operazioni, secondo quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale, sono state svolte esercitazioni, mediante specifiche simulazioni che hanno visto il coinvolgimento di tutte le organizzazioni presenti in aeroporto ed è stato, altresì, svolto un programma di training sui piani di emergenza e sull'assistenza a vittime e familiari in caso di evento emergenziale, che ha coinvolto tutto il personale dell'Operations management di Salerno.

In ambito *Security*, è stato mantenuto un focus costante su tutti i processi al fine di assicurare elevati standard di sicurezza e a garantire un rapido e fluido svolgimento dei controlli passeggeri; a tal fine, nel periodo di picco estivo è stato rafforzato il personale impiegato nel reparto, mediante l'assunzione di un adeguato numero di lavoratori stagionali ed è stato assicurato un programma di formazione e aggiornamento continuo di tutte le risorse operanti in *Security*. Una maggiore fluidità dei processi di controllo dei passeggeri è stata garantita anche mediante l'introduzione di sistemi di ritorno automatico delle vaschette.

Sempre in tema di sicurezza aeroportuale, l'attuale infrastruttura perimetrale è stata rafforzata attraverso l'*upgrade* di preesistenti segmenti di recinzione e l'installazione di elementi di videosorveglianza aggiuntivi, unitamente al potenziamento dell'illuminazione, nonché di ulteriori sistemi di allarme sui varchi ritenuti sensibili.

Nel 2025 l'Aeroporto di Salerno ha ottenuto il rinnovo delle certificazioni ISO 9001:2015; ISO 45001: 2018; ISO 14001:2015 che attestano che i Sistemi di gestione della Qualità, Sicurezza e Ambiente sono conformi alle normative tecniche di riferimento.

Si segnala infine che il 21 luglio 2025 si è tenuta, alla presenza delle autorità e della stampa, la cerimonia di ufficializzazione della nuova denominazione dell'aeroporto di Salerno: "Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento"; una scelta fortemente simbolica e strategica, che punta a valorizzare un territorio di straordinaria bellezza paesaggistica e culturale.

## LA QUALITÀ DEI SERVIZI

In conformità con quanto previsto dalla normativa ENAC, la GESAC monitora la qualità dei servizi aeroportuali erogati presso lo scalo di Napoli utilizzando strumenti e metodologie di rilevazione standard riconosciute a livello internazionale.

In particolare, la Società si avvale del **Quality Control System (QCS)**, che esprime la qualità dei servizi erogati mediante la misurazione oggettiva, di parametri relativi ai principali servizi aeroportuali (es. tempi di attesa, puntualità dei voli) e del **Quality of Service Monitor (QSM)**, espressione del grado di soddisfazione dei passeggeri rispetto alla qualità dei servizi aeroportuali e rilevata mediante interviste su circa 40 parametri; il QSM è espressione della cosiddetta *qualità percepita*.

Sulla base delle attività di monitoraggio di QCS e QSM vengono elaborati gli indicatori di cui alla Carta dei Servizi e vengono effettuate con regolarità verifiche sulla qualità dei servizi di assistenza speciale erogati ai PRM, come da normativa ENAC di riferimento.

In generale, i livelli di qualità dei servizi offerti nel 2025 hanno fatto rilevare un miglioramento degli indicatori rispetto all'esercizio precedente, sia in termini di qualità erogata che di qualità percepita.

In particolare, per quanto riguarda i parametri di misurazione oggettiva della qualità erogata (QCS) si sono registrati *Tempi di attesa al check-in, a bordo per lo sbarco del primo passeggero e ai controlli security* inferiori al 2024; nel 2025 è altresì migliorata la *Puntualità complessiva dei voli*. Risultano sostanzialmente in linea con l'anno precedente i *Tempi di riconsegna bagagli*, mentre è aumentato il *Tempo di attesa al controllo passaporti arrivo/partenze*, dovuto all'aumento dei passeggeri extra Schengen ed a sporadiche problematiche tecniche e di connessione verificatesi sui sistemi *e-gates* in corso d'anno.

Per quanto riguarda la qualità percepita, il 2025 ha fatto registrare alti livelli di soddisfazione dei passeggeri su numerosi aspetti del viaggio e, più in generale, in termini di *Overall Satisfaction* rilevata attraverso il sistema QSM, con un trend in crescita negli ultimi anni e livelli di soddisfazione pari a 4.26 in una scala 1-5.

Più in particolare si sono raggiunti alti livelli di soddisfazione, e superiori all'anno precedente, nell'ambito della *Percezione dei tempi di attesa ai Check-in*, del *Livello di Comfort complessivo dell'aerostazione*, e della *Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano*.

Ciò è stato frutto anche dei citati gli interventi di ampliamento e riorganizzazione dell'area *check-in*, con incremento del numero di *kiosk self bag drop*, e delle *hall partenze airside* e relative *gateroom*. Tali interventi hanno consentito un aumento degli spazi disponibili per i passeggeri, con un'importante positiva ricaduta sulla qualità dei servizi.

Inoltre, la ristrutturazione di diversi blocchi *toilet*, insieme alle misure di carattere gestionale

adottate, hanno determinato un miglioramento degli indicatori relativi al *Livello di pulizie e Funzionalità delle Toilet* ed al *Livello di pulizia in aerostazione*.

Tra gli strumenti di rilevazione della soddisfazione vi è infine il sistema Feedback, per la gestione delle segnalazioni dirette dell'utenza, che consente di rilevare motivi di insoddisfazione, suggerimenti o complimenti, eventuali flessioni nelle *performance* dei servizi e di attuare interventi di miglioramento. Tale strumento è stato gestito con regolarità, garantendo tempi di risposta all'utenza ben al di sotto dei ventotto giorni, ai quali la GESAC si impegna in Carta dei Servizi.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Salerno durante la *Summer* sono state effettuate attività di monitoraggio sia sulla qualità oggettiva sia su quella percepita sui servizi dell'aeroporto. Dalle rilevazioni è emerso che sia la puntualità di scalo sia i principali indicatori di qualità hanno registrato un'ottima performance; in particolare, la puntualità dei voli in partenza dall'aeroporto di Salerno ha superato il 75%, mentre sul fronte della qualità dei servizi, le rilevazioni di soddisfazione dei passeggeri hanno raggiunto valori tra il 4 e il 5 su scala QSM per tutti i principali indicatori (*cortesia del personale Security e Info point*, pulizie del Terminal e delle *toilet*, servizio di assistenza a passeggeri PRM).

## L'ANDAMENTO ECONOMICO

### ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

Come accennato nei paragrafi precedenti, nel corso del 2025 sono intervenuti rilevanti fenomeni che hanno avuto impatto sulla redditività operativa della Società.

Con riferimento allo scalo di Napoli, si evidenzia il raggiungimento di volumi di traffico record, grazie al consolidamento delle *partnership* commerciali storiche, all'ampliamento di quelle orientate allo sviluppo del segmento intercontinentale e, soprattutto, al fenomeno di destagionalizzazione che ha caratterizzato l'ultimo bimestre dell'anno, in cui i volumi hanno superato di oltre il 40% quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente. Inoltre, a partire dal mese di aprile è entrato in vigore il nuovo livello tariffario dei diritti aeroportuali per lo scalo di Napoli che, dopo diversi anni di applicazione di un regime tariffario in proroga, ha determinato un fisiologico calo dei ricavi *aviation*. Parallelamente, è stato impresso un forte impulso allo sviluppo del business *non aviation*, che sta assumendo un ruolo sempre più centrale quale driver di crescita.

Per quanto riguarda lo scalo di Salerno, il 2025 rappresenta il primo anno di piena attività volativa, a fronte dei circa sei mesi di operatività dell'esercizio precedente. Sullo scalo hanno operato alcuni dei principali *player* già attivi sull'Aeroporto di Napoli e la gestione è stata progressivamente adeguata in funzione dei volumi previsti e delle infrastrutture disponibili, facendo leva sull'esperienza e sul *know-how* maturati nel corso degli anni presso lo scalo di Napoli, analogamente a quanto avvenuto nella primissima fase di avvio.

La marginalità gestionale – EBITDA – registrata nell'esercizio si attesta a circa **69€ mln**, in diminuzione di circa l'11% rispetto all'esercizio precedente. Tale contrazione è riconducibile all'impatto derivante dall'applicazione dei nuovi modelli regolatori ed all'operatività sull'intero anno solare dello scalo di Salerno, che presenta una struttura dei costi non ancora pienamente sostenuta da adeguati volumi di traffico.

In ogni caso, nel 2025, la GESAC ha avuto una *performance* ampiamente positiva, grazie a una struttura gestionale e dei costi in grado di preservare elevati livelli di efficienza e di favorire il miglioramento della produttività delle risorse; si evidenzia infatti che, a fronte di un incremento complessivo del traffico del 6,4% i costi sono cresciuti in maniera meno che proporzionale (+5%). L'assetto organizzativo ha quindi consentito di contenere l'impatto dei due fattori sopra descritti, proseguire gli investimenti programmati su entrambi gli scali e di mantenere un'adeguata solidità finanziaria.

Di seguito viene presentato il conto economico riclassificato dell'anno 2025 confrontato con quello dello scorso anno.

A seguito dell'aggiornamento del principio contabile OIC 34 i ricavi di gestione sono rappresentati al netto delle attività di incentivazione; al fine di consentire un'analisi comparativa omogenea delle variazioni anche i valori relativi all'esercizio precedente sono stati opportunamente riclassificati.

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI in Euro/000	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
<b>RICAVI DI GESTIONE</b>				
Ricavi aviation	95.857	103.334	(7.477)	(7%)
Altri ricavi aeronautici regolati	3.541	4.240	(699)	(16%)
Ricavi non aviation	52.407	47.869	4.538	9%
<b>TOTALE RICAVI DI GESTIONE</b>	<b>151.805</b>	<b>155.443</b>	<b>(3.638)</b>	<b>(2%)</b>
<b>COSTI DI GESTIONE</b>				
Costo del personale	32.637	30.405	2.232	7%
Costi operativi esterni	49.610	47.867	1.743	4%
Servizi	35.211	34.617	594	2%
Canoni e noleggi	11.603	10.729	874	8%
Oneri diversi di gestione	1.903	1.737	166	10%
Materiali di consumo	893	784	109	14%
<b>TOTALE COSTI DI GESTIONE</b>	<b>82.247</b>	<b>78.272</b>	<b>3.975</b>	<b>5%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>69.558</b>	<b>77.171</b>	<b>(7.613)</b>	<b>(10%)</b>
Accantonamenti	998	347	651	188%
<b>EBITDA</b>	<b>68.560</b>	<b>76.824</b>	<b>(8.264)</b>	<b>(11%)</b>
Ammortamenti	23.072	21.227	1.845	9%
<b>MARGINE OPERATIVO</b>	<b>45.488</b>	<b>55.597</b>	<b>(10.109)</b>	<b>(18%)</b>
Oneri finanziari netti	(3.318)	(3.483)	165	(5%)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>42.170</b>	<b>52.114</b>	<b>(9.944)</b>	<b>(19%)</b>
Imposte dell'esercizio	(13.526)	(12.319)	(1.207)	10%
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>28.644</b>	<b>39.796</b>	<b>(11.152)</b>	<b>(28%)</b>

Nelle pagine che seguono viene illustrato in dettaglio l'andamento delle principali voci del conto economico.

## I RICAVI

### LE ATTIVITÀ AVIATION

Nel 2025, i ricavi derivanti dalle attività *Aviation* si sono attestati a circa 96 € mln, registrando una diminuzione del 7% rispetto al 2024 dovuta all'entrata in vigore, a partire dal 1° aprile, del nuovo livello dei diritti aeroportuali dello scalo di Napoli. A valle di una lunga e articolata fase di interlocuzione con l'ART e con l'utenza, che ha consentito di contenere l'impatto derivante dall'applicazione degli stringenti parametri previsti dai nuovi modelli di regolazione, si è infatti giunti alla conclusione del processo di revisione tariffaria che ha portato alla definizione di un livello dei diritti inferiore del 20% circa rispetto a quello 2024.

Tale effetto negativo è stato mitigato dall'incremento del traffico passeggeri (+5%) e dall'adeguamento delle politiche di incentivazione. I ricavi Aviation generati dallo scalo di Salerno hanno contribuito per poco più di 1 € mln, con una crescita più che raddoppiata rispetto allo scorso esercizio principalmente dovuta all'operatività dello scalo su tutti i 12 mesi dell'anno e all'ampliamento del network della *Summer 2025*.

Di seguito si illustra l'andamento del traffico dello scalo di Napoli rispetto al 2024.

DATI QUANTITATIVI - AEROPORTO DI NAPOLI in Euro/000	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
Linea nazionale	3.488.264	3.721.824	(233.560)	(6%)
Linea internazionale	9.526.980	8.709.872	817.108	9%
Charter	230.879	200.185	30.694	15%
Transiti	13.817	10.956	2.861	26%
Aviazione Generale	11.582	7.641	3.941	52%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>13.271.522</b>	<b>12.650.478</b>	<b>621.044</b>	<b>5%</b>
<b>MOVIMENTI</b>	<b>89.275</b>	<b>86.498</b>	<b>2.777</b>	<b>3%</b>
<b>TONNELLAGGIO</b>	<b>3.346.772</b>	<b>3.186.461</b>	<b>160.311</b>	<b>5%</b>

Nel 2025 presso l'aeroporto di Napoli sono transitati 13.271.522 passeggeri, circa il 5% in più rispetto al 2024; i movimenti di linea e charter sono cresciuti di circa il 3%, quindi in maniera meno che proporzionale rispetto ai passeggeri. La differente dinamica delle due grandezze è dovuta all'aumento del numero di posti medi offerti per aeromobile (183 nel 2025 contro i 181 del 2024) e ad un maggiore *load factor* medio (87,0% vs 85,8% dello scorso anno) che hanno caratterizzato il 2025 rispetto allo scorso esercizio.

Analizzando nel dettaglio l'andamento del traffico in corso d'anno, da inizio 2025 fino alla fine della *Summer IATA* i valori dei passeggeri non hanno registrato scostamenti significativi rispetto al 2024, con una crescita rilevata, a tutto ottobre, dell'1,0%. Come accennato in precedenza, nell'ultimo bimestre il traffico ha invece registrato un'impennata,

con incrementi a novembre e dicembre rispettivamente del 44,9% e del 43,2%, grazie all'eliminazione del *cap* sul numero massimo di movimenti annuali operabili presso lo scalo<sup>1</sup> che ha liberato margini di crescita nell'esercizio appena concluso.

In generale, gli eccezionali volumi di traffico registrati nel 2025 sono stati sostenuti da: l'incremento, soprattutto nell'ultimo bimestre, delle operazioni dei vettori low cost basati (easyJet, Ryanair, Volotea e Wizz Air) che hanno trasportato il 66% dei passeggeri dell'anno; il consolidamento dell'operativo di tutti i 21 *hub carriers* che hanno connesso Napoli e la Campania ai propri aeroporti internazionali di riferimento; e, infine, dal considerevole aumento del traffico da e per il Nord America. Infatti, al doppio volo giornaliero di United Airlines per New York/Newark, al volo giornaliero di Delta per New York/JFK e a quello di American Airlines per Philadelphia, si sono aggiunti i nuovi voli di American Airlines per Chicago, di Delta per Atlanta e di Air Canada per Montreal, per un totale di ben 43 frequenze settimanali e fino a 7 voli operati al giorno per il Nord America, e con un numero di passeggeri passato dai 215mila del 2024 ai 379mila del 2025 (+76%).

Per quanto riguarda il network, nel 2025 sono stati attivi 126 collegamenti diretti, di cui 110 internazionali, numeri in crescita rispetto al 2024, che aveva contato 119 collegamenti con 102 destinazioni internazionali.

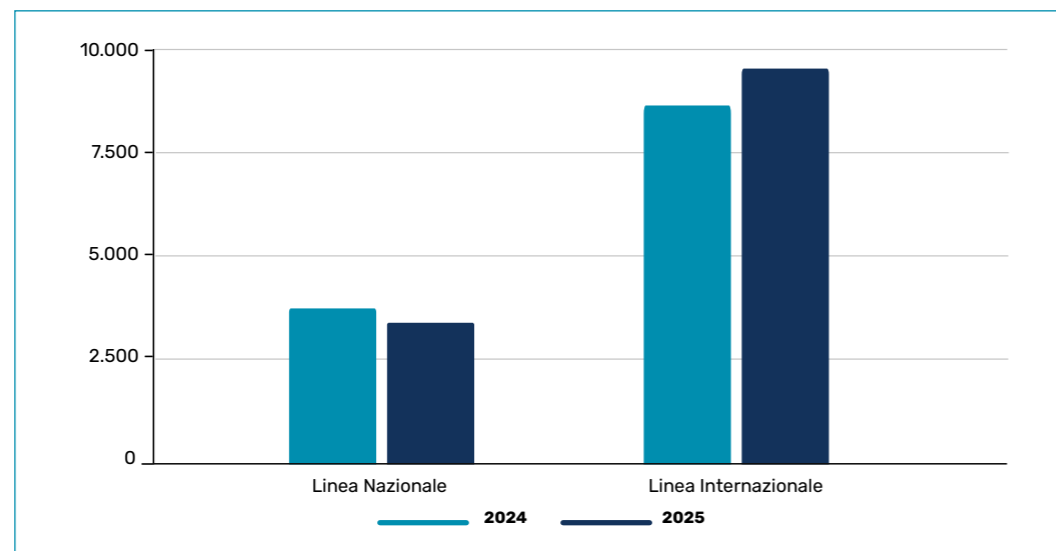
In termini di volumi la componente internazionale di traffico ha registrato un aumento significativo rispetto allo scorso anno e pari al 9%. Si riduce invece il comparto domestico (-6%) che ha rappresentato il 26% del traffico complessivo rispetto al 29% del 2024; sulla dinamica di tale componente hanno inciso il riassetto societario di ITA Airways, per la perdita degli slot su Linate a seguito dell'acquisizione da parte di Lufthansa, e quello operativo di easyJet, che ha consolidato la sua presenza su Napoli orientando l'offerta su destinazioni estere ritenute più attrattive redditizie.

Oltre alle citate Chicago, Atlanta e Montreal, le principali novità in termini di destinazioni, in quanto mai collegate con voli diretti di linea prima del 2025, sono state: Chisinau servita da FlyOne e Wizz Air, Bratislava servita da Ryanair e Wizz Air, Craiova, Brasov e Yerevan servite da Wizz Air.

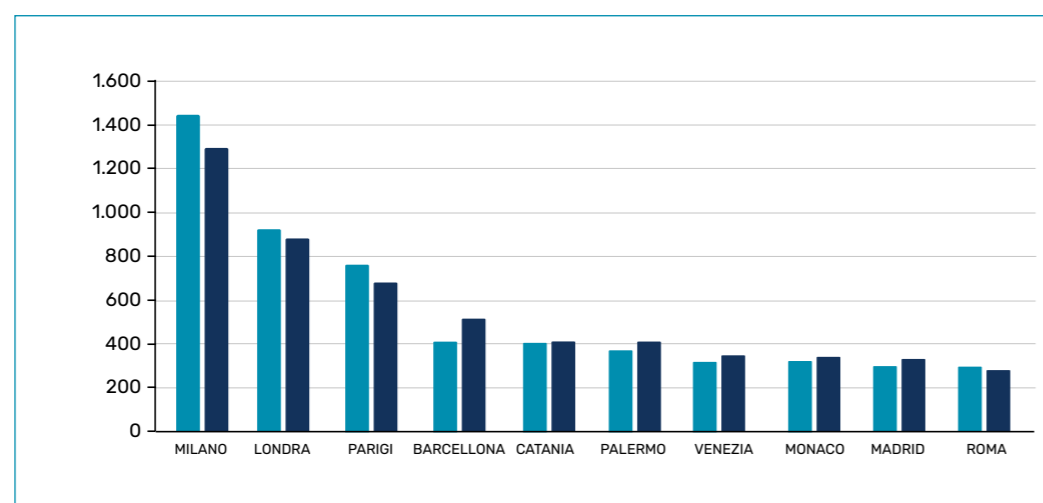
I seguenti grafici riportano la distribuzione del traffico dell'ultimo biennio distinto per le due principali categorie e per le prime dieci destinazioni di linea.

<sup>1</sup> Il nuovo criterio di calcolo della capacità dell'Aeroporto di Napoli prevede una limitazione oraria dei movimenti.

**NAPOLI - Distribuzione del traffico passeggeri per categoria**



**NAPOLI - Distribuzione del traffico passeggeri - TOP 10 destinazioni di linea**



Di seguito si illustra l'andamento del traffico dello scalo di Salerno rispetto al 2024.

DATI QUANTITATIVI - AEROPORTO DI SALERNO in Euro/000	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
Linea nazionale	154.123	82.921	71.202	86%
Linea internazionale	203.820	75.270	128.550	171%
Charter	14.189	17.197	(3.008)	(17%)
Transiti	378	98	280	286%
Aviazione Generale	8.096	3.635	4.461	123%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>380.606</b>	<b>179.121</b>	<b>201.485</b>	<b>112%</b>
<b>MOVIMENTI</b>	<b>6.360</b>	<b>3.069</b>	<b>3.291</b>	<b>107%</b>
<b>TONNELLAGGIO</b>	<b>135.069</b>	<b>67.247</b>	<b>67.822</b>	<b>101%</b>

Il traffico totale dell'anno è stato pari a 380.606 passeggeri e 6.360 movimenti. Il notevolissimo incremento rispetto allo scorso anno (+112% in termini di passeggeri e +107% in termini di movimenti) è soprattutto legato al fatto che nel 2024 lo scalo era stato operativo solo a partire dal mese di luglio.

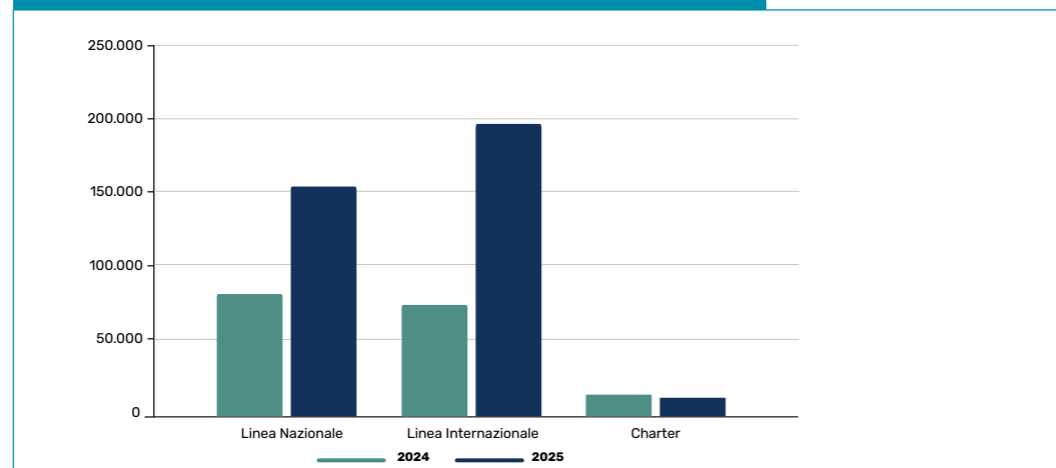
Nel primo trimestre sono proseguite le operazioni dei vettori attivi già a fine 2024 quali: easyJet, Ryanair, Volotea e Wizz Air. Con la stagione estiva si sono poi aggiunte British Airways, prima compagnia aerea *full service* ad operare sullo scalo, con voli per Londra Gatwick, e Vueling con collegamenti per Barcellona e Parigi Orly. In totale durante la *Summer IATA* sono state servite 16 destinazioni<sup>2</sup> di cui 13 internazionali. Nei mesi di luglio ed agosto sono stati anche attivati collegamenti charter verso le isole greche e la Tunisia.

Dall'inizio della stagione invernale 2025-2026 si è registrata una contrazione dell'operativo ed hanno mantenuto la loro presenza sullo scalo: Ryanair verso Bergamo, Torino e Vienna, ed easyJet verso Milano Malpensa.

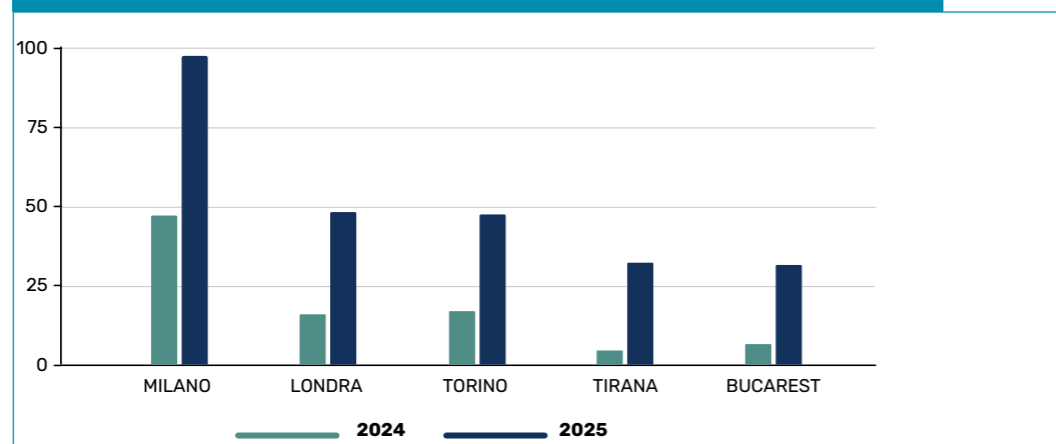
I seguenti grafici riportano la distribuzione del traffico distinto per le principali categorie e per le prime cinque destinazioni di linea

<sup>2</sup> Città collegate durante la Summer 2025: Bergamo, Torino, Milano, Barcellona, Berlino, Bruxelles Charleroi, Bucarest, Ginevra, Lione, Londra Gatwick, Londra Stansted, Marsiglia, Nantes, Parigi Orly, Tirana e Vienna.

**SALERNO - Distribuzione del traffico passeggeri per categoria**



**SALERNO - Distribuzione del traffico passeggeri - TOP 10 destinazioni di linea**



**ALTRI RICAVI AERONAUTICI REGOLATI**

Gli Altri ricavi aeronautici regolati registrano complessivamente una riduzione del 16% rispetto allo scorso esercizio, per effetto dell'applicazione del nuovo livello tariffario.

Analizzando nel dettaglio la dinamica delle singole voci, al netto della suddetta variazione tariffaria, si rileva un incremento pari a circa il 6% nell'utilizzo dei banchi di accettazione tradizionali ed un aumento delle subconcessioni di aree ed uffici ad uso operativo (Beni ad Uso Esclusivo), legato al rilascio di una nuova area destinata all'attività di rifornimento di carburante agli aeromobili.

I diritti sulla movimentazione delle merci hanno registrato un incremento dell'11% rispetto allo scorso anno, legato all'ingresso di un nuovo operatore cargo attivo nel periodo estivo.

**ALTRI RICAVI AERONAUTICI REGOLATI**  
in €uro/000

	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
Banchi check-in	685	1.271	(586)	(46%)
Beni ad uso esclusivo	1.279	1.319	(40)	(3%)
Deposito carburanti	788	856	(69)	(8%)
Diritti merci	633	568	65	11%
ICB	157	225	(68)	(30%)
<b>TOTALE</b>	<b>3.541</b>	<b>4.240</b>	<b>(698)</b>	<b>(16%)</b>

**LE ATTIVITÀ NON AVIATION**

I ricavi non Aviation nel 2025 hanno registrato un'eccezionale *performance*, passando dai circa 48 € mln del 2024 agli oltre 52 € mln dell'anno in esame. Con riferimento allo scalo di Napoli, a cui è riconducibile la maggior parte dell'incremento, la crescita in termini percentuali è del 9% circa, quasi il doppio della crescita percentuale del traffico. Nel 2025, il contributo dello scalo di Salerno su questa tipologia di ricavi è stato pari a circa 0,6 € mln, con una crescita di oltre il 70% rispetto al 2024 per effetto dell'operatività dello scalo su 12 mesi.

Come meglio descritto nel seguito, le migliori performance sono state registrate dalla linea di ricavi Parking e Car rental, con una crescita pari al 17%, dovuta principalmente al nuovo contratto car rental in vigore dal mese di aprile, e dalle linee *Duty free e retail* e *Advertising* che hanno registrato un incremento percentuale rispettivamente del 6% e del 19% rispetto all'anno precedente.

**RICAVI NON AVIATION**  
in €uro/000

	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
Duty Free e Retail	24.647	23.313	1.334	6%
Parking e Car Rental	14.779	12.683	2.096	17%
Property	4.330	4.220	110	3%
Advertising	3.760	3.165	595	19%
Altri ricavi non regolati	4.891	4.488	403	9%
<b>TOTALE</b>	<b>52.407</b>	<b>47.869</b>	<b>4.538</b>	<b>9%</b>

### Duty Free e Retail

La crescita registrata da questa linea di ricavi, lievemente superiore all'incremento dei passeggeri, riflette una generale maggiore propensione alla spesa dell'utenza, riconducibile a un cambiamento qualitativo del profilo del passeggero legato alla crescente componente di traffico *in-coming* internazionale ed, in particolare, intercontinentale. In tale scenario, la spesa pro-capite per passeggero registrata dalla galleria commerciale nei mesi estivi è cresciuta del 3% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Con particolare riferimento al Duty Free, la buona *performance* (+7,5% rispetto al 2024) è effetto sia del citato miglioramento del profilo qualitativo dell'utenza sia del parallelo continuo adattamento dell'offerta, tramite arricchimento dei brand e dei prodotti in vendita. L'aumento dei ricavi è stato infine sostenuto anche dall'incremento del livello di royalties previsto dal contratto di subconcessione.

Analogamente, i ricavi derivanti dalla linea *Retail* hanno registrato un andamento positivo, anche se penalizzato dalla temporanea chiusura di alcuni punti vendita a causa di scadenze contrattuali e necessarie attività di riallestimento per il subentro di nuovi operatori commerciali.

Nello specifico, alla fine dell'esercizio sono stati chiusi due punti di *food&beverage*: il bar situato al piano terra della hall partenze *landside* e la pasticceria situata nell'area partenze *airside* al primo piano. L'effetto negativo di tali chiusure è stato solo parzialmente compensato dallo spostamento di parte dei flussi di vendita verso altri esercizi commerciali, con conseguente attenuazione della crescita complessiva dei ricavi.

Si segnala inoltre che, per l'avvio della stagione estiva, sono state aperte due nuove attività *food&beverage*: la nuova pizzeria nell'area arrivi e un nuovo format monoprodotta situato prima dei controlli di sicurezza. Nel corso dell'esercizio sono state inoltre avviate nuove procedure di gara per l'affidamento degli spazi in scadenza, alcune delle quali riferite a punti vendita di particolare rilievo, i cui effetti si manifesteranno pienamente nel corso del prossimo esercizio.

Per quanto riguarda lo scalo di Salerno sono attualmente presenti un punto *food&beverage*, una farmacia ed il servizio di distribuzione automatica di bevande e snack; i ricavi commerciali nel 2025 sono più che raddoppiati rispetto allo scorso anno sempre per effetto della citata operatività dispiegata su un anno intero.

### Parcheggi e Car rental

I ricavi derivanti dalla linea di *business Parking* e *Car rental* hanno registrato una notevole crescita rispetto all'esercizio precedente e pari a circa il 17%. La brillante performance è da attribuire alla componente Car Rental che presenta una crescita del 50% circa per effetto dei nuovi minimi annui garantiti e delle maggiori royalties previste dal nuovo contratto di subconcessione, affidato tramite gara ed in vigore dal 1° aprile 2025.

Con riferimento ai parcheggi, la crescita dei ricavi si attesta su un livello contenuto, pari a poco

più del 2%. Nonostante l'aumento della componente di traffico *leisure incoming*, caratterizzata da una minore propensione all'utilizzo dei parcheggi aeroportuali, e della domanda di stalli a minore redditività da parte degli operatori stagionali, la Società è riuscita a preservare e incrementare la redditività della linea di business grazie ad una ottimizzazione delle vendite on-line degli stalli, ad un costante monitoraggio dei livelli di occupazione dei parcheggi ed alla riorganizzazione degli spazi e delle modalità di fruizione delle aree di sosta dedicate agli operatori quali, ad esempio, coloro che svolgono attività di noleggio con conducente. Tali azioni sono state poste in essere in vista, e nel corso, della stagione estiva, anche al fine di evitare la saturazione dei parcheggi e le conseguenti ripercussioni sul traffico veicolare, tenuto conto dei limiti infrastrutturali della viabilità e della presenza dei lavori per la realizzazione della nuova stazione metropolitana di Capodichino.

### Property

Per questa linea di *business* nel 2025 si è registrato un incremento dei ricavi pari al 2,6% rispetto allo scorso esercizio, poco superiore all'effetto inflattivo. La sostanziale stabilità della voce è riconducibile al fatto che attualmente tutti gli spazi disponibili risultano messi a reddito (ad esclusione di alcuni spazi da ristrutturare).

All'interno della voce in esame si sono registrati inoltre due fenomeni di segno opposto che si sono compensati tra loro: da un lato, si è rilevato l'incremento dei canoni di locazione relativi agli uffici dei Car Rental, a seguito del loro trasferimento nella nuova area situata al primo piano dell'aerostazione e rientranti nel citato vantaggioso rinnovo contrattuale; dall'altro si registrano minori ricavi in attuazione di una modifica delle modalità di recupero dei consumi energetici nei confronti dei subconcessionari. Tale modifica recepisce la delibera dell'autorità competente in materia<sup>3</sup> in virtù della quale il Gestore non può riaddebitare i costi energetici ai sub-concessionari che devono invece dotarsi di contratti autonomi di fornitura. Ciò comporta una riduzione degli importi fatturati, compensata da un risparmio sui costi per consumi energetici.

### Advertising

Questa linea di ricavo registra un incremento molto significativo e pari a circa il 19%. Tale andamento riflette l'incremento dei ricavi derivanti dal circuito digitale, dalle ricontrattazioni dei contratti in essere oltre che dalla realizzazione di alcuni impianti aggiuntivi sia presso lo scalo di Napoli sia di Salerno.

Questa linea di ricavo resta particolarmente rilevante per l'Aeroporto di Salerno, grazie soprattutto all'interesse degli investitori locali, e nel 2025 ha contribuito per circa il 37% ai ricavi totali dello scalo

<sup>3</sup> Delibera ARERA n. 894/2017.

### Altri ricavi non regolati

La crescita degli altri ricavi non regolati (+9%) è riconducibile principalmente ai servizi *ancillary* rivolti al passeggero, ovvero i ricavi derivanti dalla Sala VIP e dal servizio *Fast Track* per l'accesso prioritario ai controlli di sicurezza.

Nello specifico, i ricavi derivanti dalla Sala VIP hanno beneficiato di un trend di domanda estremamente positivo in gran parte legato all'aumento dei passeggeri premium di compagnie *legacy* e con destinazioni intercontinentali; nel corso del 2025, infatti, il numero di ingressi è aumentato del 12,2%, portando l'indice di penetrazione (numero di ingressi su totale passeggeri) ad oltre il 2,3%; anche i ricavi derivanti dal *Fast Track* registrano una crescita superiore al 10% sostenuta dalla forte domanda proveniente sia dalle compagnie aeree sia direttamente dai passeggeri, anche grazie alla stipula di nuove convenzioni (es. Telepass) che hanno portato ad un maggiore utilizzo del servizio.

Con riferimento ai ricavi derivanti dalle attività di sicurezza su voli sensibili, si evidenzia l'incremento dei ricavi per servizi erogati per i voli diretti negli Stati Uniti, a seguito dell'aumento delle frequenze e delle destinazioni collegate. Di contro, si rileva la riduzione dei ricavi derivanti dall'attività di tesseramento, conseguente al nuovo provvedimento ENAC<sup>4</sup> secondo il quale, a partire dal 20 febbraio 2025, il rilascio dei titoli di accesso aeroportuali è subordinato esclusivamente al pagamento di un diritto fisso di due euro a favore dell'Ente stesso, rendendo inapplicabili per il Gestore le tariffe precedentemente in vigore.

<sup>4</sup> Delibera n. 60 del 20 dicembre 2024

## I COSTI

### COSTI DEL PERSONALE

Il costo del personale nell'esercizio 2025 si è attestato a circa 32,6 € mln, registrando un incremento del 7% rispetto all'anno precedente. Tale dinamica è riconducibile ad una serie di fattori di varia natura: operativa, organizzativa e contrattuale.

In generale, l'aumento riflette l'operatività dello scalo di Salerno sull'intero arco dei dodici mesi, unitamente al rafforzamento della struttura societaria e al potenziamento dei presidi operativi presso l'Aeroporto di Napoli atto a garantire la tenuta delle attività aeroportuali anche nei periodi di massima affluenza, preservando standard elevati di efficienza.

Nello specifico, per quanto riguarda lo scalo di Napoli, a partire dal mese di aprile è stato attuato un significativo rafforzamento dei presidi operativi, realizzato sia attraverso l'inserimento di personale stagionale sia mediante l'incremento delle ore di impiego della forza lavoro a tempo indeterminato, con particolare riguardo al supporto delle attività di *airfield* e della *safety*, per accogliere il crescente numero di voli di maggiori dimensioni. In aggiunta, nell'ultima parte dell'anno, sono stati attivati i presidi per la gestione dei flussi di passeggeri attraverso il nuovo sistema europeo di registrazione ingressi e uscite dall'UE (Entry Exit System).

Nonostante l'aumento delle risorse si rileva un incremento di efficienza che trova riscontro nell'indice di produttività del personale di Napoli, cresciuto del 3% su base annua, con un volume di circa 31.200 passeggeri processati per ogni risorsa impiegata.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Salerno, si è proceduto ad un rafforzamento dell'organico nel periodo estivo finalizzato a gestire l'incremento di operatività attraverso l'ingresso di personale stagionale a supporto delle attività relative ai controlli di sicurezza e *customer care*.

Parallelamente, nel corso dell'esercizio la struttura organizzativa della GESAC è stata ulteriormente consolidata attraverso l'inserimento di nuove figure manageriali in ruoli chiave della Società, anche in vista degli importanti progetti di sviluppo infrastrutturale in via di realizzazione. Sotto il profilo contrattuale, sulla voce di costo ha inciso significativamente la sottoscrizione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) per il triennio 2025-2027. L'accordo ha introdotto incrementi retributivi gradualmente a partire da luglio 2025, oltre a prevedere il riconoscimento di una componente *tantum* a copertura del periodo precedente relativo agli anni 2023, 2024 ed al primo semestre 2025. A ciò si è aggiunto, sul finire dell'esercizio, il rinnovo dell'Accordo di II livello, anch'esso della medesima durata triennale (2025-2027), che ha comportato l'aggiornamento degli elementi premianti variabili legati ai risultati gestionali e di altre componenti accessorie, tra cui le indennità di reparto e i servizi di welfare aziendale.

È proseguita l'attività formativa, anche con l'utilizzo di fondi paritetici interprofessionali. I percorsi formativi hanno coinvolto trasversalmente la popolazione aziendale, puntando allo sviluppo di competenze interfunzionali attraverso programmi mirati sia al rafforzamento delle *hard*

*skill* tecniche, sia all'approfondimento delle tematiche connesse alla sostenibilità e agli obblighi regolamentari e normativi.

Infine, seppur in misura più contenuta, ha contribuito alla variazione in aumento la scadenza del beneficio contributivo previsto dalla cosiddetta "Decontribuzione Sud", di cui la Società ha potuto usufruire per soli tre mesi del 2025.

### COSTI OPERATIVI ESTERNI

I costi operativi esterni sono risultati di poco inferiori a 50 €mln, con un incremento in termini assoluti di circa 1,8 €mln. La variazione è in gran parte riconducibile all'estensione dell'operatività dello scalo di Salerno sull'intero anno. Per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli, l'incremento dei costi operativi è stato meno che proporzionale rispetto a quello del traffico passeggeri, evidenziando un recupero di efficienza nonostante i costi aggiuntivi derivanti dai più elevati livelli di attività.

COSTI OPERATIVI ESTERNI in Euro/000	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
Servizi	35.211	34.617	594	2%
Canoni e noleggi	11.603	10.729	874	8%
Oneri diversi di gestione	1.903	1.737	166	10%
Materiali di consumo	893	784	109	14%
<b>TOTALE</b>	<b>49.610</b>	<b>47.867</b>	<b>1.743</b>	<b>4%</b>

Analizzando nel dettaglio:

- > I costi per Servizi hanno registrato una crescita, in termini assoluti, di 0,6 €mln circa. Come anticipato, tali maggiori costi sono per lo più attribuibili all'Aeroporto di Salerno per l'estensione dell'operatività dello scalo sull'intero anno, rispetto ai soli 6 mesi del 2024. Hanno quindi operato su 12 mesi i contratti relativi ai principali servizi e presidi operativi quali: il primo soccorso aeroportuale, l'assistenza ai PRM, la vigilanza del sedime aeroportuale, la manutenzione di *software* e *hardware* dei sistemi informatici e degli impianti operativi; alcuni contratti di servizio sono stati anche rafforzati nella stagione estiva. Ha invece subito una riduzione il costo relativo al servizio antincendio grazie all'avvenuto inserimento dello scalo, a partire da marzo 2025, nell'elenco degli aeroporti presso i quali il servizio è assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco; prima di tale momento, il servizio era stato a carico del Gestore e disciplinato da un accordo di collaborazione con il Dipartimento dei Vigili del Fuoco. Per quanto riguarda lo scalo di Napoli, la crescita dei costi per Servizi è stata più contenuta (+2%) ed ha riguardato prevalentemente: il rafforzamento dei servizi operativi per la gestione

di più elevati volumi di traffico, in particolare nei periodi di picco, ed a supporto del livello di qualità dei servizi offerti. In particolare, sono stati rafforzati i presidi esterni relativi all'assistenza disabili, alla gestione dei flussi veicolari e di accesso ai parcheggi, ed alla gestione di alcuni impianti, fra i quali il sistema di smistamento bagagli e delle arcate dedicate ai controlli sicurezza.

Nel corso dell'anno sono stati eseguiti una serie di interventi di manutenzione ordinaria, nonché studi ed approfondimenti supplementari, sulla pista di volo per garantire la continuità e la *safety* delle operazioni, anche in considerazione dell'intervento di riqualifica profonda programmato per fine 2026. In aggiunta, nell'anno sono stati sostenuti costi per attività di consulenza operativa e procedurale finalizzate a strutturare l'organizzazione interna rispetto alle operazioni di accoglimento degli aeromobili di maggiori dimensioni (codice E); analogamente è stato richiesto un supporto esterno finalizzato a verificare l'adeguatezza dei piani di manutenzione ordinaria preventiva della Società.

La voce dei costi per Servizi include anche la spesa per l'energia che, nonostante l'incremento dei consumi dello scalo di Salerno dovuti all'operatività sull'intero anno, è risultata complessivamente in calo rispetto al 2024 grazie alla quota di energia autoprodotta fornita dalla piena attivazione dell'impianto fotovoltaico realizzato presso lo scalo di Napoli.

Infine, sempre nell'ambito dei costi per servizi, rientrano i costi sostenuti per l'organizzazione di una serie di eventi, campagne promozionali e di comunicazione in favore di entrambi gli scali per il lancio di nuovi voli, il supporto della programmazione *Summer 2025* e la promozione del territorio. Anche per l'anno 2025, sono state promosse le iniziative a supporto delle attività socio-culturali della città di Napoli.

- > I Canoni e noleggi includono il canone di concessione e quello per il servizio dei controlli di sicurezza, per loro natura direttamente collegati ai volumi di traffico. L'incremento più che proporzionale rispetto alla variazione dei passeggeri deriva dall'impatto dell'inflazione sulle modalità di calcolo del canone di concessione. Nell'ambito di questa voce si rileva anche l'incremento dei costi di noleggio dei mezzi operativi utilizzati presso l'aeroporto di Salerno per l'imbarco e lo sbarco dei PRM, sempre in relazione all'operatività dello scalo sull'intero anno.
- > Gli Oneri diversi di gestione includono principalmente la tassa per l'asportazione dei rifiuti (TARI), l'imposta patrimoniale sugli immobili di proprietà ed in concessione (IMU), le quote di adesione alle associazioni di categoria e ad altri enti e le iniziative rivolte alla comunità limitrofe. L'incremento della voce è prevalentemente determinato da quest'ultima tipologia di costo, prosegue infatti l'impegno della Società in progetti ed iniziative rivolte alle comunità locali in collaborazione con istituti, laboratori e parrocchie.
- > I Costi per materiali di consumo includono le spese sostenute per l'acquisto dei materiali utilizzati nell'espletamento dei servizi aeroportuali (controlli di sicurezza, gestione parcheggi), i carburanti per i mezzi aziendali operativi, i carrelli portabagagli, i materiali e le scorte per il

funzionamento e la manutenzione ordinaria degli impianti e degli apparati ICT aziendali nonché i costi di cancelleria. L'incremento di tali costi è coerente con l'andamento dell'operatività e con la crescita dei voli verso il Nord America che, essendo caratterizzati da procedure di controllo più rigorose, hanno determinato una maggiore richiesta di materiali di consumo per apparati *security*.

#### ACCANTONAMENTI

La voce Accantonamenti comprende la svalutazione dei crediti verso clienti, volta a coprire il rischio di perdite per inesigibilità di alcune posizioni creditizie, e la stima delle passività potenziali derivanti da richieste di risarcimenti di terzi e da controversie varie. Per quanto riguarda la svalutazione dei crediti verso clienti, l'accantonamento si riferisce principalmente alla definizione di accordi transattivi con alcuni subconcessionari e, in misura inferiore, ai crediti per i quali sono state attivate azioni legali per il relativo recupero. L'accantonamento al fondo rischi mira a fronteggiare passività potenziali inerenti controversie in materia di lavoro ed i possibili costi derivanti dall'attuazione di politiche di incentivazione all'esodo finalizzate al turnover generazionale delle risorse.

#### AMMORTAMENTI

Gli Ammortamenti presentano un incremento rispetto al 2024 di circa il 9% legato all'entrata in esercizio degli investimenti completati nel 2025, in parte compensata dall'esaurimento del processo di ammortamento di investimenti realizzati nel passato.

#### ONERI FINANZIARI NETTI

Gli Oneri finanziari includono gli interessi maturati sulle Linee di Credito in uso, le commissioni di mancato utilizzo, calcolate sull'ammontare di fido concesso e non utilizzato, e le commissioni di agenzia spettanti alla Banca Agente per la remunerazione delle attività amministrative collegate ai finanziamenti.

Rispetto al 2024 gli oneri finanziari netti hanno registrato un lieve decremento pari a circa 0,2 € mln frutto della dinamica delle diverse componenti di costo e di provento. In particolare, si rileva una riduzione degli oneri finanziari di circa 1,2 € mln sostanzialmente dovuta all'applicazione di un tasso di interesse medio sui finanziamenti in essere più basso rispetto allo scorso esercizio, riconducibile alla diminuzione di tassi di riferimento.

Tali minori oneri sono stati in buona parte compensati da minori proventi finanziari realizzati nell'anno (-1,0 € mln) legati principalmente a: inferiori giacenze di liquidità e minori investimenti su depositi fruttiferi a breve termine che, nell'anno, hanno comunque generato proventi per un totale di 0,8 € mln; minori proventi derivanti dal contratto di hedging per effetto della riduzione dei tassi di interesse del contratto di finanziamento rispetto al 2024. Infine, in considerazione di

quanto riportato nel seguente paragrafo con riferimento ai rimborsi ricevuti per maggiore IRES versata per il 2019, la Società nel 2024 aveva ricevuto interessi attivi maturati su somme rimborsate per un importo pari a 0,3 € mln che, nel 2025, sono risultati molto inferiori (0,05 € mln).

#### IMPOSTE DELL'ESERCIZIO

Le imposte dell'esercizio ammontano a 13,5 € mln. Rispetto al 2024 si rileva un incremento di 1,2 € mln.

Occorre tuttavia specificare che le imposte del 2024 includevano una componente positiva di circa 4,5 € mln dovuta all'incasso delle imposte versate in eccesso nel 2019 a seguito del mancato utilizzo, da parte della GESAC, delle perdite fiscali IRES pregresse della Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi S.p.A., società fusa per incorporazione nel 2019. Nel 2025 è altresì avvenuto l'incasso di residui 0,7 € mln, riferibili alla medesima fattispecie ma relativi alla quota dell'addizionale straordinaria IRES introdotta per gli anni 2019/2021 dall'art.1, commi da 716 a 718, della L.160/2019.

Al netto di tali componenti di natura straordinaria il confronto evidenzia che le imposte dell'anno si sono in realtà ridotte di circa 2,7 € mln, in coerenza con la diminuzione dell'imponibile.

Per quanto riguarda le imposte correnti si segnala che la Società ha potuto beneficiare della riduzione della base imponibile legate alle agevolazioni del super ed iper ammortamento.

## GLI INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la GESAC ha effettuato investimenti per 29,8 € mln, di cui circa 12,0 € mln relativi allo scalo di Salerno.

La seguente tabella riporta il dettaglio dei principali interventi effettuati e l'importo degli altri investimenti distinti per macrocategorie.

DESCRIZIONE INVESTIMENTO valori espressi in €uro/000	Speso nell'anno	Immobilizzazioni in ammortamento	Immobilizzazioni in corso
Potenziamento e adeguamento infrastrutture di volo	4.244	654	3.591
Ampliamenti e ottimizzazione spazi Terminal	3.461	2.246	1.215
Investimenti innovazione tecnologica, digitalizzazione e IT	2.241	1.412	829
Interventi Green - riduzione emissioni CO <sub>2</sub>	2.101	1.551	550
Investimenti QSA	1.561	994	567
Investimenti di manutenzione straordinaria	1.334	741	593
Investimenti di ottimizzazione operativa	704	677	26
Investimenti vari	2.170	1.794	376
<b>Totale NAPOLI</b>	<b>17.817</b>	<b>10.070</b>	<b>7.747</b>
Terminal aviazione generale, edifici strategici e progettazioni	6.760	-	6.760
Terminal aviazione commerciale, forecourt e viabilità	2.486	-	2.486
Allungamento pista e adeguamento infrastrutture di volo	761	133	628
Altri interventi	1.950	1.302	648
<b>Totale SALERNO</b>	<b>11.957</b>	<b>1.435</b>	<b>10.522</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>29.774</b>	<b>11.505</b>	<b>18.269</b>

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Napoli, prosegue l'effort per massimizzare la capacità infrastrutturale ed operativa dello scalo mediante: interventi finalizzati all'adeguamento ed al potenziamento delle infrastrutture di volo; ampliamenti delle aree a disposizione dei passeggeri ed interventi di riorganizzazione ed ottimizzazione operativa funzionali anche al nuovo mix di traffico, caratterizzato da una maggiore componente extra Schengen e premium; investimenti di innovazione tecnologica e digitalizzazione per promuovere l'automazione dei processi e gestire in maniera fluida ed efficiente gli elevati livelli di traffico. A ciò si aggiungono le iniziative volte

al miglioramento della sostenibilità ambientale, per la riduzione dell'impronta di CO<sub>2</sub> dello scalo e declinare la crescita del business in un'ottica di equilibrio con le esigenze dell'utenza e del territorio e di progressiva transizione dell'industry verso le "net zero carbon emissions".

I principali investimenti realizzati presso l'Aeroporto di Napoli nel corso del 2025 sono di seguito descritti.

### POTENZIAMENTO E ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE DI VOLO

Nel corso dell'anno sono stati completati i lavori di realizzazione della nuova piazzola elicotteri e sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle piazzole di sosta aeromobili e dei raccordi. Sono inoltre proseguite le attività propedeutiche e di progettazione dell'importante intervento di riqualifica profonda della pista che sarà effettuato alla fine del 2026. La voce include anche il costo di acquisto di nuove aree situate in adiacenza alla taxiway sud della pista su cui si prevede di realizzare, tra le altre cose, ulteriori piazzole di sosta per aeromobili nell'ambito del progetto di sviluppo dello scalo.

### INTERVENTI DI AMPLIAMENTO E OTTIMIZZAZIONE SPAZI TERMINAL

Nel corso dell'anno sono stati completati due importanti progetti di ampliamento degli spazi dedicati ai passeggeri quali: la realizzazione della nuova sala imbarchi D situata al piano terra del terminal, in un'area precedentemente occupata dall'impianto di smistamento bagagli, dotata di due nuovi gate ed in adiacenza alla quale è stata realizzata la più ampia Sala Amica dedicata ai PRM; la finitura dell'area arrivi *landside* al primo piano in cui sono stati spostati i *box* di accettazione dei *car rental*, con un netto miglioramento del servizio offerto ai passeggeri. Nell'anno sono anche stati avviati i lavori di ampliamento delle *gateroom* di imbarco A mediante avanzamento in *airfield* della vetrata esistente.

Sono anche proseguiti i lavori di ampliamento e riorganizzazione della hall destinata ai check-in con l'aumento delle aree di accodamento, grazie allo spostamento della biglietteria e dell'agenzia di viaggio. Inoltre, in relazione al crescente numero dei passeggeri extra-Schengen, sono stati realizzati lavori di riorganizzazione interna e restyling della *gateroom* e del blocco bagni dedicato a questo segmento di passeggeri.

Infine, nel corso dell'anno sono state completate le attività di progettazione dell'estensione degli arrivi e delle partenze *airside* i cui lavori saranno avviati nel corso del 2026.

## INVESTIMENTI DI INNOVAZIONE TECNOLOGICA, DIGITALIZZAZIONE E IT

Come accennato in precedenza, la GESAC sta portando avanti un programma di investimenti in innovazione tecnologica e digitalizzazione mirato ad aumentare rapidità, qualità e sicurezza dei processi ed a fluidificare il transito dei passeggeri lungo i vari *touchpoint* aeroportuali riducendo la pressione sull'infrastruttura fisica dello scalo.

In particolare, nel corso dell'anno sono state ulteriormente incrementate le postazioni per l'imbarco automatizzato dei bagagli da stiva con l'estensione del servizio ai vettori del gruppo Lufthansa, è stata estesa l'installazione dei sistemi CUTE di ultima generazione presso tutti i banchi di accettazione e gate di imbarco ed è stata completata la sperimentazione del processo di *self boarding* su un gate campione mediante utilizzo di tecnologia biometrica.

Inoltre, è stata messa in campo una nuova soluzione, basata sull'utilizzo di algoritmi di Intelligenza Artificiale, per l'analisi dei tempi di *turnaround* e la predizione dei tempi di sblocco degli aeromobili, strumento strategico per ottimizzare la programmazione operativa e l'assegnazione dei *contact stand* a vantaggio della puntualità dello scalo. In aggiunta, è in corso lo sviluppo di una ulteriore soluzione per l'ottimale allocazione degli aeromobili sugli stand remoti, basata sull'elaborazione dei dati operativi sempre da parte di AI.

La Società ha infine realizzato investimenti di natura informatica: orientati a garantire la *business continuity* in caso di eventi imprevisti o interruzioni infrastrutturali mediante l'adozione di una nuova architettura ICT; di potenziamento della *cybersecurity*, mediante investimenti mirati a incrementare il livello di protezione degli accessi ai sistemi, tutelare i dati critici e a monitorare costantemente la vulnerabilità delle infrastrutture; di ammodernamento e miglioramento dell'infrastruttura hardware e software per contrastare fenomeni di obsolescenza delle dotazioni aziendali, e di adeguamento dei software all'evoluzione normativa e dei processi operativi.

## INTERVENTI GREEN

Per quanto riguarda le iniziative orientate alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dall'attività aeroportuale, nel corso del 2025, è stato completato il primo lotto dei lavori di ampliamento della rete di colonnine di ricarica a servizio dei mezzi di rampa, a supporto della progressiva decarbonizzazione delle attività svolte in *airfield*. In tale ambito, nel corso dell'esercizio è stato acquistato un ulteriore mezzo a trazione elettrica per la movimentazione dei PRM.

Si segnala inoltre l'avvio dell'intervento di efficientamento energetico della vetrata di ingresso dell'aerostazione volto alla riduzione dei consumi per la climatizzazione del terminal e ad incrementare il comfort per i passeggeri.

Come ogni anno la Società ha inoltre realizzato una serie di interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria volti al miglioramento, al mantenimento della qualità e della piena efficienza, nonché alla *compliance* normativa dell'infrastruttura, degli impianti, dei sistemi e delle attrezzature aeroportuali.

Tra gli Interventi Vari si segnalano: il completamento del progetto di riorganizzazione del piano cantinato del terminal, con la realizzazione di nuovi spogliatoi e depositi; la realizzazione di una nuova area di sosta per gli operatori NCC, finalizzato a ridurre la congestione dei parcheggi fronte terminal ed al miglioramento dei flussi veicolari nel *forecourt*; e l'intervento di sostituzione delle vetrate dei *bridge* di imbarco.

Per quanto riguarda il Piano di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Salerno, nel corso del 2025 sono state realizzate le attività descritte nel seguito.

## REALIZZAZIONE NUOVO TERMINAL DI AVIAZIONE GENERALE ED ALTRI EDIFICI STRATEGICI, ATTIVITÀ DI PROGETTAZIONE

Nel corso dell'esercizio sono stati completati i lavori di realizzazione della nuova caserma dei Vigili del Fuoco e dell'edificio del nuovo terminal di aviazione generale mentre, sono in corso le attività complementari e gli interventi di finitura ed allestimento delle aree esterne ed interne finalizzati alla messa in funzione dell'infrastruttura.

## REALIZZAZIONE NUOVO TERMINAL DI AVIAZIONE COMMERCIALE, FORECOURT E VIABILITÀ

Nell'anno è stata sostanzialmente completata la realizzazione degli espropri necessari per l'ampliamento del sedime finalizzato alla realizzazione del nuovo terminal di aviazione commerciale, della relativa *forecourt* e della viabilità. Sono state inoltre avviate le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo sistema elettrico a servizio dello scalo, i cui lavori saranno realizzati nel 2026, della viabilità di accesso e del nuovo deposito carburanti.

## INVESTIMENTI PER ALLUNGAMENTO DELLA PISTA E ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE VOLO

Nel corso del 2025 sono proseguite le attività propedeutiche alla realizzazione dell'estensione della RESA (aree di sicurezza oltre la testata EST) e della nuova viabilità perimetrale.

Queste attività ed interventi sono finanziati con fondi stanziati con decreto D.L. 133/2014, cd Sblocca Italia, per un importo di 39,74 € mln e dalla Regione Campania con L.R. n. 38 del 2017 a valere sulle risorse FSC 2014-2020 del PSC MIT e FSC 2021-2027 per un totale 93,40 € mln. Le convenzioni di finanziamento sui suddetti fondi sono state tutte attivate, delle quali l'ultima con la Regione è stata firmata ad aprile 2025 per l'importo residuo di 57,85 € mln.

In particolare, nel corso dell'anno sono stati incassati 6,22 €mln relativi a fondi Sblocca Italia, a parziale rimborso di quanto finora speso per il progetto di adeguamento infrastrutture di volo e di allungamento della pista a 2.000 metri. In totale risultano incassati 30,90 €mln sullo stanziamento complessivo di 39,74 € mln.

Per quanto riguarda i Fondi Regionali nel corso del 2025 sono stati incassati 5,93 €ml, portando gli incassi complessivi 14,63 €mln su un totale di 93,40 € mln oggetto delle diverse convenzioni attive.

Infine, nel corso dell'anno, sono stati realizzati gli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento infrastrutturale ed impiantistico volti a supportare l'operatività e a garantire l'efficienza e la *compliance* normativa dello scalo. In particolare, sono stati effettuati interventi di riorganizzazione dell'area arrivi del terminal, con l'incremento delle aree destinate al controllo passaporti in arrivo e la realizzazione nuove *toilet*, di adeguamento dell'impianto di rilevamento antincendio ed ottimizzazioni sull'impianto di smistamento bagagli. Gli interventi in *airfield* hanno riguardato la manutenzione straordinaria della recinzione perimetrale e del sistema di videosorveglianza, volti ad incrementare i livelli di security dello scalo, il dragaggio dei canali e realizzazione di stalli e di punti di ricarica elettrica per mezzi di rampa. Altri investimenti hanno riguardato l'acquisto di un mezzo per il trasporto dei PRM e la realizzazione di impianti pubblicitari.



## IL PERSONALE

Nel 2025 l'organico della Società, in termini di headcount, ha registrato un incremento di 10 unità rispetto all'anno precedente, raggiungendo un saldo, al 31 dicembre, pari a 441 risorse in forza con contratto a tempo indeterminato. Sotto il profilo dei lavoratori "equivalenti full time" (FTYE) tale aumento è invece stato pari a 26,6 unità lavorative.

Di fatto, sotto il profilo della composizione dell'organico, nel corso dell'esercizio di riferimento si è portato a compimento il processo pluriennale, iniziato con l'uscita dalla crisi pandemica, di rafforzamento della struttura aziendale, resosi necessario per molteplici fattori collegati al progressivo sviluppo dell'aeroporto in termini di traffico ed investimenti, anche con riferimento allo start-up dello scalo di Salerno, nonché, più in generale, ai fini del consolidamento delle competenze aziendali.

Alla luce di quanto sopra, nel corso dell'anno 2025 è stato attuato un processo di selezione che ha portato all'inserimento di 13 risorse con pregressa esperienza professionale in varie aree, tra le quali l'Ingegneria e Manutenzione, il Commerciale, i Sistemi Tariffari, la Sostenibilità, la Gestione delle Risorse Umane.

Anche nel corso del 2025 si è fatto ricorso, durante la Summer, a personale stagionale, assunto con contratto a tempo determinato, impiegato sui due aeroporti nei vari settori dell'area operativa e che ha raggiunto, nel mese di luglio, il picco di 205 unità lavorative, determinando un FTYE al 31/12/2025 pari a 478,5 unità lavorative. Per quanto riguarda la crescita interna delle risorse si segnala la promozione ad un livello superiore d'inquadramento di 25 dipendenti della Società.

Per quanto concerne il contenzioso del lavoro, nel corso dell'anno 2025, si è chiuso favorevolmente per la Società il giudizio pendente dinanzi alla Corte di Cassazione, avente ad oggetto il licenziamento da parte del subconcessionario Autogrill di numerosi lavoratori che rivendicavano la costituzione di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato con Gesac. Risulta infine contenuto il numero degli infortuni sul lavoro, pari a 7 e tutti di natura non grave.

PERSONALE PER QUALIFICA*	Headcount			FTYE*		
	31/12/2025	31/12/2024	variazioni	31/12/2025	31/12/2024	variazioni
Dirigenti	8	8	0	8,0	8,0	(0,0)
Quadri	51	46	5	48,7	44,6	4,1
Impiegati	369	364	5	406,0	377,5	28,5
Operai	13	13	0	15,8	21,9	(6,0)
<b>TOTALE</b>	<b>441</b>	<b>431</b>	<b>10</b>	<b>478,5</b>	<b>451,9</b>	<b>26,6</b>

\* I dati in tabella non includono il contratto di somministrazione; i dati di *headcount* includono solo i contratti a tempo indeterminato.

## ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL PERSONALE

Sotto il profilo delle modifiche organizzative sono stati adottati alcuni importanti interventi di riorganizzazione aziendale tra i quali si evidenziano: la separazione della Funzione Approvvigionamenti da quella Legale e la creazione della divisione Gestione Tariffaria, entrambe con riporto diretto al CFO, la costituzione di un Comitato Legale & Acquisti e di un altro per le attività di Risk Management, la previsione di una Funzione centralizzata per la gestione dei Social Media, la revisione della struttura dell'area Manutenzione.

L'esercizio 2025 risulta essere stato particolarmente significativo sul fronte delle relazioni industriali in quanto, come detto in precedenza, si sono conclusi con esito positivo i due principali momenti della contrattazione collettiva quali la sottoscrizione del CCNL e dell'Accordo di II livello. In particolare, il 4 giugno 2025 è stato sottoscritto il CCNL del Trasporto Aereo Parte Specifica Gestori Aeroportuali che ha previsto l'adeguamento dei livelli retributivi dei lavoratori mediante la corresponsione di un importo una tantum e l'incremento progressivo della retribuzione. In data 26 novembre 2025 è stato poi sottoscritto il contratto aziendale di II livello che ha innalzato la soglia massima del premio di risultato legandone l'erogazione, oltre che al rispetto del parametro della presenza, anche ad obiettivi aziendali quali la soddisfazione del cliente (QSM), il contenimento dei consumi energetici e la riduzione degli infortuni. È stata inoltre introdotta un'apposita indennità di *seniority* per i lavoratori appartenenti a taluni reparti operativi e con almeno 16 anni di servizio, ed è stato aumentato il valore del ticket *restaurant*. Continua, inoltre, il confronto sindacale in materia di welfare aziendale, attraverso la previsione ed applicazione di misure quali: la corretta ripartizione dei carichi di lavoro, la facilitazione nell'utilizzo delle ferie, la turnistica agevolata e riduzione dell'orario di lavoro per i lavoratori con particolari problemi di salute o familiari e la *job rotation*, per un impiego meno intensivo delle risorse più anziane. In aggiunta, è stato sottoscritto uno specifico Accordo Sindacale per il personale stagionale che introduce premialità legate alla presenza. Infine, nell'ottica del costante rafforzamento delle competenze delle risorse aziendali, nel corso dell'esercizio la Società ha svolto numerose iniziative di formazione per un totale di 18.851 ore erogate, delle quali 3.913 dirette allo sviluppo di competenze trasversali. In particolare, queste ultime attività formative hanno riguardato il tema della *Diversity & Inclusion*, anche in relazione alla certificazione sulla parità di genere conseguita dalla Società lo scorso anno, e la *English Proficiency* del personale impiegato nelle aree di manovra degli aeromobili, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria in materia di comunicazioni con la Torre di Controllo. Il training tecnico, invece, è stato prevalentemente collegato ai programmi formativi previsti dagli standard EASA, alla normativa security ed a quella sulla sicurezza del lavoro<sup>1</sup>. Da segnalare, infine, l'iniziativa di training in e-learning in materia di *cybersecurity*, con moduli dedicati anche alla materia della *privacy*<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ex D.lgs. 81/08.

<sup>2</sup> GDPR - Regolamento UE 2016/679.

## ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE

La tabella di seguito esposta riporta la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio in esame.

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE in €uro/000	Valori al 31/12/2025	Valori al 31/12/2024	Variazione assoluta	Variazione %
Crediti commerciali	24.520	29.073	(4.553)	(15,7%)
Debiti commerciali	(43.408)	(59.646)	16.238	(27,2%)
<b>Posizione commerciale</b>	<b>(18.888)</b>	<b>(30.573)</b>	<b>11.685</b>	<b>(38,2%)</b>
Altre attività	18.389	22.733	(4.344)	(19,1%)
Altre passività	(57.591)	(68.304)	10.713	(15,7%)
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>(58.090)</b>	<b>(76.144)</b>	<b>18.054</b>	<b>(23,7%)</b>
Immobilizzazioni nette	243.030	249.742	(6.712)	(2,7%)
Fondi	(6.282)	(5.656)	(626)	11,1%
<b>Capitale investito</b>	<b>178.658</b>	<b>167.942</b>	<b>10.716</b>	<b>6,4%</b>
Patrimonio netto	145.715	156.581	(10.866)	(6,9%)
Posizione finanziaria netta	32.943	11.361	21.582	190,0%
<b>Fonti</b>	<b>178.658</b>	<b>167.942</b>	<b>10.716</b>	<b>6,4%</b>

La Posizione Commerciale presenta una considerevole variazione positiva rispetto all'esercizio precedente. In particolare, si rileva: da un lato un decremento dei crediti commerciali legato alla riduzione del volume d'affari, oltre che al buon andamento dei tempi di incasso; e dall'altro un notevole decremento dei debiti commerciali riferibile per lo più alla dinamica decrescente delle politiche di incentivazione nonché alla riduzione dell'entità degli investimenti realizzati nell'anno rispetto a quello precedente.

La riduzione della Altre Attività è essenzialmente dovuta all'avvenuto incasso, nel corso dell'esercizio, del credito residuo di circa 4,7 €mln relativo all'Addizionale Comunale da 2 €<sup>1</sup>, per importi fatturati nel 2024 ma relativi ad esercizi precedenti in cui la fatturazione non era stata avviata per mancanza della Convenzione di riferimento con il Comune stesso. Ad ulteriore decremento della voce concorre la movimentazione dei crediti tributari per il rigiro di imposte anticipate e l'utilizzo di crediti d'imposta riferiti ad esercizi precedenti.

La voce Altre Passività registra un decremento pari a 10,7 €mln principalmente dovuto alla diminuzione dei debiti tributari, ed in particolare dei debiti verso la controllante per tassazione di gruppo; nel corso dell'anno la società ha infatti corrisposto gli importi dovuti relativi ad anni pre-

<sup>1</sup> Istituita con Delibera del Consiglio Comunale n. 90 del 28/12/2022.

cedenti oltre ad aver pagato gli acconti 2025 per IRES ed IRAP; in considerazione della riduzione dell'imponibile e, quindi delle tasse di competenza dell'esercizio, tale voce resta inferiore rispetto ai livelli di chiusura 2024; sempre a decremento delle altre passività si segnala lo speculare riversamento al Comune di Napoli dei circa 4,7 € mln di addizionali pregresse incassate in corso d'anno e di cui si è parlato nella movimentazione delle altre attività. A parziale compensazione dei decrementi sopra esposti si rilevano aumenti della voce in esame legati: all'iscrizione di debiti per 1,7 € mln per importi ricevuti a titolo di anticipazione su convenzioni attive con la Regione Campania per il finanziamento degli interventi di sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto di Salerno; ed all'incremento dei debiti verso i Ministeri per il servizio antincendio dell'esercizio 2025 dell'aeroporto di Napoli, per circa 1,5 € mln, e per la quota a saldo del canone di concessione dell'anno (0,6 € mln).

Le Immobilizzazioni registrano un decremento netto di 6,7 € mln; la movimentazione complessiva riflette l'aumento determinato dagli investimenti realizzati nell'anno (29,8 € mln), al netto delle quote di ammortamento di periodo (23,1 € mln), di dismissioni e stralci (0,2 € mln) e dei fondi pubblici riconosciuti per investimenti realizzati sullo scalo di Salerno (11,8 € mln) ed a parziale copertura dei maggiori costi sostenuti su appalti a valore sul Fondo di adeguamento prezzi<sup>2</sup> (1,3 € mln).

I Fondi evidenziano un incremento di circa 0,6 € mln, essenzialmente riconducibile alla contrapposta dinamica degli accantonamenti effettuati nell'anno (per 1,1€ mln) a copertura delle potenziali passività descritte nel paragrafo Accantonamenti, e della liberazione effettuata per 0,4 € mln a seguito della risoluzione in favore della Società del contenzioso "Autogrill" in materia di lavoro.

Il Patrimonio netto diminuisce di 10,9 € mln per effetto della somma algebrica dell'iscrizione dell'utile netto dell'esercizio per 28,6 € mln, della distribuzione di dividendi effettuata nell'anno per 39,7 € mln e dell'adeguamento del valore della Riserva relativa agli strumenti finanziari derivati e per utili a nuovo (+0,3 € mln).

Nel corso dell'esercizio si rileva un incremento della posizione finanziaria netta di circa 21,6 € mln che, a sostanziale parità di indebitamento finanziario, evidenzia un assorbimento di cassa da parte della gestione operativa. Si rileva infatti, in concomitanza con una ridotta redditività aviation determinata dall'abbassamento delle tariffe, una dinamica negativa del circolante dovuta al pagamento nell'esercizio di debiti commerciali riferiti all'esercizio precedente. Hanno inoltre contribuito ad assorbire la cassa generata dalla gestione la dinamica degli investimenti, parzialmente compensata dagli incassi di fondi pubblici, e la distribuzione di dividendi.

Nel corso dell'anno, grazie anche alle ingenti disponibilità liquide di apertura, la Società ha in ogni caso mantenuto adeguati livelli di solidità finanziaria che hanno permesso di non fare ricorso né alla Working Capital Facility (15 € mln) né alla linea di credito CAPEX disponibile per 40 € mln.

<sup>2</sup> Fondo istituito dal D.L. 17 maggio 2022 n.50 finalizzato a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici in relazione ad appalti pubblici di lavori aggiudicati sulla base di offerte con termine di presentazione entro il 31 dicembre 2021.

## INDICATORI FINANZIARI E DI REDDITIVITÀ

Si riportano di seguito i principali indicatori finanziari al fine di facilitare una migliore comprensione della situazione della Società e dell'andamento della gestione.

Si rileva una sostanziale tenuta degli indicatori di natura finanziaria e del Quoziente di disponibilità, che esprime la capacità della Società di far fronte agli impegni finanziari assunti da estinguere nel corso dell'esercizio 2026. Nonostante l'assorbimento di cassa generato dalla gestione e dalla dinamica degli investimenti la Società continua a mostrare una buona situazione finanziaria grazie ad un attento governo dei costi e delle altre leve di redditività e ad una efficiente amministrazione della liquidità.

Anche gli indici di finanziamento delle immobilizzazioni confermano la solidità patrimoniale della Società evidenziando uno stabile e adeguato livello di copertura delle immobilizzazioni mediante capitale proprio ed il loro pieno finanziamento mediante fonti a medio e lungo termine.

Gli indici di natura economica evidenziano una soddisfacente redditività anche se in calo rispetto all'esercizio precedente a causa della riduzione dei livelli tariffari e della piena incidenza sul 2025 dell'operatività di Salerno.

In generale, gli indicatori manifestano una adeguata struttura finanziaria e reddituale della Società.

INDICI		2025	2024	Variazione %
<b>INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI</b>				
Indice di autonomia finanziaria	Patrimonio Netto/Totale Passività	0,44	0,42	5%
Indice di indebitamento complessivo	Passività consolidate + Correnti/Patrimonio Netto	1,28	1,37	(7%)
Indice di indebitamento finanziario	Debiti finanziari/Patrimonio Netto	0,54	0,50	8%
<b>INDICI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI</b>				
Quoziente primario di struttura	Patrimonio Netto/Attivo Immobilizzato	0,60	0,63	(5%)
Quoziente secondario di struttura	Patrimonio Netto+Passività Consolidate/Attivo Immobilizzato	1,07	1,07	-
<b>INDICI PRIMARI DI LIQUIDITÀ</b>				
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti + Disponibilità liquide/Passività Correnti	1,22	1,17	4%
<b>INDICI DI REDDITIVITÀ</b>				
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto	0,20	0,25	(23%)
ROI	Risultato Operativo/Capitale Investito	0,25	0,33	(23%)
ROS	Risultato Operativo/Ricavi di vendite	0,30	0,36	(16%)

## I RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Al 31 dicembre 2025 i valori patrimoniali ed economici generati da operazioni poste in essere con parti correlate alle normali condizioni di mercato sono quelli relativi ai rapporti con F2i SGR S.p.A., Mercurio S.p.A., Sorgenia S.p.A. e con 2i Aeroporti S.p.A., società controllante, come di seguito riportato (valori in unità di euro).

PARTE CORRELATA	NATURA DEL RAPPORTO	Credito	Debito	Oneri	Proventi
<b>F2i SGR S.p.A.</b>	Compensi e rimborsi Consiglieri		60.854	60.854	
<b>2i Aeroporti S.p.A.</b>	Consolidato fiscale		259.839		
<b>Mercurio S.p.A.</b>	Compensi e rimborsi Consiglieri		20.000	20.000	
<b>Sorgenia S.p.A.</b>	Fornitura energia elettrica	15.129	999.117	4.362.875	156.443

Il costo rilevato nei confronti di F2i SGR S.p.A. e di Mercurio S.p.A. è relativo agli emolumenti spettanti per la carica di quattro componenti del Consiglio di Amministrazione versati direttamente alle rispettive società in relazione a specifici accordi intervenuti tra le parti.

Le posizioni di debito e credito verso Sorgenia S.p.A. sono relative a costi derivanti dal contratto di fornitura dell'energia elettrica ed a ricavi spettanti a GESAC in qualità di distributore energetico<sup>3</sup>.

Il debito di 0,3 € mln nei confronti della controllante 2i Aeroporti S.p.A. è costituito, ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR, dal trasferimento del reddito imponibile IRES del periodo al netto degli acconti versati nel corso dell'esercizio.

<sup>3</sup> Ex Delibera ARERA 558/2019.

## ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 2025 la GESAC ha proseguito il proprio percorso di digitalizzazione e innovazione tecnologica, sia consolidando le iniziative avviate negli anni precedenti sia avviando lo sviluppo di nuovi progetti.

L'attività di R&S predominante dell'anno ha riguardato il completamento della sperimentazione del processo di imbarco biometrico. La Società ha concluso tutte le fasi del progetto, dalla registrazione del passeggero al chiosco, ai passaggi attraverso i vari *touchpoint* aeroportuali, fino all'accesso al *gate*, validando l'intero flusso operativo in un contesto reale. La sperimentazione ha consentito di verificare l'efficacia dell'associazione tra carta d'imbarco, documento d'identità e biometria del volto del passeggero per abilitare un'esperienza di viaggio più fluida, sicura e priva della necessità di esibire documentazione cartacea. Nell'ambito dell'iniziativa sono stati anche raccolti e analizzati risultati quantitativi relativi ai benefici operativi prodotti dal nuovo flusso biometrico, tra cui la riduzione dei tempi di transito nei principali punti di controllo, la maggiore regolarità del processo di imbarco e l'incremento della capacità di gestione dei picchi di traffico.

Tale progetto, è rientrato nell'ambito dei programmi finanziati dal Bando a cascata promosso dal MOST<sup>4</sup> nell'ambito dello Spoke 1 "Air Mobility" e coordinato dal Politecnico di Torino. A parziale copertura dei costi e degli investimenti sostenuti sul progetto la GESAC nel 2025 ha incassato fondi per un importo complessivo pari a 144.754,92€.

Sempre con riguardo ai progetti di innovazione avviati negli anni precedenti, è proseguito il potenziamento delle postazioni di self *bag drop* per la gestione automatica dell'imbarco del bagaglio da stiva.

Inoltre, nell'ambito dell'European Air Transport Innovation Network promosso da EUROCONTROL, sono state avviate le iniziative OPTT 2 (Optimisation of Turnaround Times), ECRA (European Connected Regional Airports) e CCPM (Continuous Capacity and Performance Monitoring) per lo sviluppo di soluzioni finalizzate all'ulteriore ottimizzazione dei processi operativi riguardanti la movimentazione e l'allocazione degli aeromobili in *airfield*.

<sup>4</sup> MOST (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile) è uno dei Centri Nazionali di ricerca previsti dal PNRR in Italia, dedicato all'innovazione nei trasporti e alla mobilità.

## RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

La GESAC, in qualità di gestore aeroportuale, è esposta a una serie di rischi potenziali, sia di natura esogena che endogena, in grado di minacciare i vari aspetti della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo.

In tale contesto, la Società aggiorna periodicamente la mappatura dei rischi (c.d. Risk Framework) con l'obiettivo di cogliere eventuali nuove fattispecie di rischio direttamente riconducibili a modifiche nel contesto interno/esterno o di evidenziare possibili evoluzioni nei livelli di esposizione a rischi già individuati, nell'ottica di supportare le scelte strategiche e decisionali del management e orientare le politiche di budget.

### Principali esiti delle attività di aggiornamento del Risk Framework

La mappatura dei rischi eseguita nel corso dell'anno ha evidenziato un miglioramento del profilo di rischio della GESAC essendosi rilevata una riduzione della numerosità complessiva dei rischi, passati da 56 a 53, mentre è rimasto invariato il *mix* di rilevanza dei rischi classificati in *molto elevato*, *elevato*, *medio* e *basso*.

In particolare, nell'ambito dei *top risk*, ovvero di quei rischi per cui si è valutato un livello di classificazione *elevato* o *molto elevato* in termini di impatto e vulnerabilità, si è rilevata:

- una maggiore presenza di rischi di **natura esogena** (15), per i quali l'azienda presenta limitati margini di mitigazione, rispetto ai rischi di **natura endogena** (11);
- stabilità numerica rispetto allo scorso anno dei rischi a rilevanza *molto elevata*, 4 rischi su 5 risultano confermati dal precedente esercizio, 3 riconducibili alla gestione operativa e delle infrastrutture e 2 a rischi di contesto;
- la presenza di un efficace sistema di gestione dei rischi risultante dal fatto che al 62% circa dei *top risk* è associata **un'alta o molto alta maturità delle azioni mitiganti** in essere.

Di seguito si riportano i rischi ragionevolmente ritenuti più rilevanti in termini di impatto sulla situazione patrimoniale e finanziaria, nonché sul risultato economico della Società.

## RISCHI DI CONTESTO

### Rischi connessi all'evoluzione del traffico aereo

Quest'anno entra tra i *top risk* e si pone al primo posto tra i rischi di livello *molto elevato* il "Mancato raggiungimento dei livelli di competitività attesa dell'aeroporto di Salerno".

Questo rischio deriva da possibili difficoltà e ritardi per lo scalo di Salerno nel raggiungimento in tempi brevi dei livelli di attrattività attesa per i vettori e – conseguentemente – nell'esprimere un'offerta soddisfacente per gli utenti. Tale rischio si può concretizzare in una ridotta domanda *incoming*, a causa della scarsa riconoscibilità dell'attrattività turistica del territorio di riferimento, e in una più lenta risposta della domanda *outgoing* rispetto alle aspettative iniziali legata, soprattutto, allo scarso livello di collegamento dell'Aeroporto di Salerno con i centri urbani del bacino di riferimento.

Al fine di mitigare questo rischio la GESAC è in costante e costruttivo dialogo con le istituzioni, con le quali sono state definite una serie di azioni da porre in essere nel breve-medio termine per ridurre l'impatto delle criticità riscontrate tra le quali si citano: l'attivazione di servizi di collegamento su gomma dell'aeroporto, l'accelerazione delle opere di miglioramento della connessione viaria e su ferro, iniziative di promozione del territorio.

Tra gli altri i rischi di maggior rilievo per la Società, resta stazionario quello connesso alla riduzione della competitività e conseguentemente del traffico dello scalo di Napoli che potrebbe derivare da: limitazioni infrastrutturali o di capacità con impatto sul numero di voli; rigidità operative; aumento delle tasse comunali o nazionali con conseguente modifica di scelte strategiche da parte delle compagnie aeree. A parziale mitigazione del rischio di restrizioni sui volumi di traffico aereo è intervenuta la modifica del criterio di calcolo della limitazione di capacità dello scalo di Napoli; in aggiunta la GESAC, continua ad adoperarsi per la mitigazione del rischio di restrizione del traffico dal lato dell'offerta attraverso ulteriori azioni tra cui: la continua interlocuzione con le Autorità (ENAC, Comune di Napoli, Governo nazionale) anche con l'obiettivo di concordare e pianificare interventi finalizzati a garantire la crescita sostenibile dello scalo di Napoli; la stipula di accordi con le compagnie aeree funzionali per incentivare l'adozione di aerei di nuova generazione (caratterizzati da minori emissioni e una maggiore capacità), un incremento di capacità *first wave*.

### Rischio connesso all'evoluzione del quadro regolatorio

L'evoluzione del quadro regolatorio e della normativa rappresenta da sempre un fattore di rischio "tipico" delle società di gestione aeroportuale, soggette ad un elevato livello di regolamentazione, che va ad incidere direttamente sulla determinazione delle tariffe relative ai servizi regolati offerti e quindi sul valore della produzione operativa.

Uno dei principali rischi connessi all'evoluzione del quadro regolatorio è la "riduzione dei margini

*aviation* per applicazione della tariffa netta regolata" per il forte impatto sul conto economico. In tale contesto la Società nel 2025 ha concluso il processo di revisione tariffaria ed ottenuto la relativa delibera di conformità da parte dell'ART ed applica pertanto, da aprile 2025, la tariffa derivante dai nuovi modelli. Per mitigare l'impatto economico della riduzione tariffaria, la Società gestisce i rapporti commerciali con i principali *players* al fine di assicurare il mantenimento dell'offerta di collegamenti sullo scalo ed una adeguata marginalità *aviation*.

In aggiunta la GESAC, pur riconoscendo l'elevata componente esogena del rischio, è costantemente impegnata in attività di monitoraggio delle novità normative delle Autorità regolatorie nazionali ed europee, nel presidio delle relazioni con l'ART e di partecipazione attiva ai tavoli tecnici istituiti presso le associazioni di categoria per sostenere nuovi scenari "regolatori" che tengano conto delle effettive dinamiche di mercato dell'industry. Inoltre, la GESAC mantiene aggiornate le elaborazioni di sensitivity al fine di monitorare i possibili impatti derivanti da eventuali variazioni delle tariffe applicate.

## RISCHI OPERATIVI E DI BUSINESS

### Rischi connessi alla gestione degli investimenti infrastrutturali

Nell'ultimo *Risk Assessment* tali rischi, presenti sia per l'Aeroporto di Napoli sia per quello di Salerno, hanno mantenuto la loro rilevanza in considerazione dell'ingente numero di cantieri in corso su entrambi gli scali. Nello specifico, i rischi riguardano eventuali ritardi e/o maggiori costi di investimento che potrebbero derivare da una gestione inefficace delle procedure di aggiudicazione degli appalti, delle varie fasi di realizzazione delle infrastrutture e dei sistemi (progettazione, esecuzione e collaudo) e/o a ritardi nell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni.

Al fine di mitigare questi rischi la GESAC ha incrementato le risorse dedicate a questo processo potenziando la struttura tecnica di monitoraggio e controllo e la struttura per la gestione degli investimenti.

### Rischi connessi alla gestione delle attività aeroportuali e *business continuity*

L'Aeroporto di Napoli è esposto ai classici rischi di business "aeroportuale", quali:

- tenuta dei livelli di servizio;
- qualità del servizio offerto dagli handler;
- congestione delle aerovie;
- insufficienza dei sistemi e delle difese del sedime aeroportuale;
- gestione emergenze.

Con particolare riferimento ai temi di *business continuity* resta alto il rischio di malfunzionamento infrastrutture, sistemi e impianti che sottendono all'operatività dell'aeroporto a causa dell'usura ed al particolare stress sullo scalo derivanti dagli elevati volumi di traffico.

Per l'aeroporto di Salerno invece, si evidenzia il rischio legato all'indisponibilità di infrastrutture/ sistemi alternativi in caso di malfunzionamento degli elementi principali.

La GESAC presidia costantemente infrastrutture impianti e sistemi operativi, pianifica e realizza interventi di manutenzione straordinaria volti a mantenere l'efficacia e l'efficienza degli stessi; definisce le procedure ed organizza training ed esercitazioni mirati alla gestione delle situazioni di crisi per risorse interne ed esterne (VVF, ASL); mantiene i presidi per la verifica dei processi interni e di quelli gestiti terze parti, anche attraverso la regolamentazione in specifiche clausole contrattuali.

### Rischi connessi ai Sistemi ICT e Cybersecurity

Oggi i rischi connessi ai temi *Cybersecurity* sono tra i *top risk* di GESAC e di tutte le aziende a livello mondiale. I data e le informazioni in possesso sono *asset* economici per l'azienda, da cui essa stessa dipende. In tale ambito permane quindi l'elevato focus aziendale nei confronti dei rischi connessi a:

- intrusioni illecite;
- malfunzionamento dei sistemi informatici.

Si sottolinea che negli ultimi anni si sono intraprese numerose azioni nella direzione del rafforzamento del sistema di controllo per la *Cybersecurity* che ha contribuito ad un contenimento della vulnerabilità per questo rischio mediante l'implementazione di azioni di rafforzamento dei sistemi hardware e software di sicurezza informatica, iniziative di awareness tramite formazione e sensibilizzazione del personale, nonché la sottoscrizione di una polizza assicurativa ad hoc.

Anche il rischio di malfunzionamento dei sistemi informativi aeroportuali resta tra i *top risk* aziendali. I fattori che possono incidere su questo rischio sono eterogenei quali, per esempio, l'inefficienza dei sistemi di *back-up*, l'obsolescenza degli applicativi, la gestione degli accessi non coerente con i ruoli organizzativi, il danneggiamento dell'hardware, ecc. A mitigazione di tale rischio la Società: aggiorna costantemente l'impianto procedurale ICT esistente ed i Piani di *Contingency*, rinnova l'infrastruttura informatica ed i software operativi.

## INFORMATIVA SULLE AZIONI IN PORTAFOGLIO E SUGLI STRUMENTI FINANZIARI

Nell'esercizio in commento:

- non vi sono azioni della Società e/o di società controllanti possedute direttamente e/o per il tramite di società fiduciarie e/o per interposte persone;
- la Società non ha acquistato, né alienato azioni proprie e/o delle società controllanti neanche attraverso società fiduciarie e/o per interposte persone;
- non ha stipulato, né vi erano in essere contratti di *leasing* finanziario;
- non si è fatto uso di strumenti finanziari derivati a fini speculativi. Gli unici contratti derivati in essere sono stati stipulati per la copertura del rischio di variazione del tasso di interesse (c.d. *interest rate swap*) sulla linea di credito Term. Tali *swap* sono strettamente correlati ai finanziamenti coperti e manifestano tutte le condizioni richieste dalle norme e dai documenti interpretativi per essere qualificati quali strumenti di copertura.

## PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel primo bimestre del 2026 l'Aeroporto di Napoli ha registrato un incremento del traffico del 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Per i prossimi mesi e fino ad ottobre si prevede un'evoluzione positiva dei volumi, supportata dal consolidamento dell'offerta di Wizzair, dalla strutturata programmazione *Summer* e dalla conferma dei collegamenti diretti con il Nord America. Al momento in cui si scrive non si valutano impatti diretti significativi sull'operativo dell'Aeroporto di Napoli derivanti dalla recente apertura di un'ulteriore fase di instabilità in Medioriente.

Come accennato in precedenza, per tutto il mese di novembre lo scalo resterà chiuso per consentire la realizzazione dell'intervento programmato di manutenzione straordinaria e riqualifica profonda della pista di volo.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Salerno, la programmazione per il 2026 mostra cenni di esitazione da parte delle compagnie aeree, soprattutto per la stagione *Winter*. Infatti, dopo una fase prima di start up accolta con grande entusiasmo, sono emerse alcune criticità aventi carattere logistico e riguardanti il livello di maturità dell'offerta turistica del territorio di riferimento, con potenziali effetti di *delay* sul processo di sviluppo operativo dello scalo. A contrasto di questa eventualità la GESAC ha già avviato un piano di azione congiunto con le principali istituzioni coinvolte, per avviare una serie di interventi a supporto della fase di start up dello scalo. In particolare, si prevede la tempestiva attivazione di collegamenti su gomma per rendere l'aeroporto più facilmente raggiungibile e connesso con i siti di interesse della regione, l'accelerazione degli interventi infrastrutturali di connettività su ferro e di adeguamento della viabilità di accesso; a ciò si aggiungono azioni di incentivazione e di promozione del territorio.

La GESAC prosegue in ogni caso nell'autonomo *effort* di sviluppo del network che ha già portato all'ingresso del nuovo operatore Aeroitalia, che baserà un aeromobile presso lo scalo di Salerno attivando 19 frequenze settimanali per collegamenti verso Genova, Milano Malpensa, Torino e Trieste. Saranno inoltre attivate rotte estive verso Grecia e Baleari. Lo scalo di Salerno nel mese di novembre 2026 potrà inoltre riproteggere parte dell'operativo sospeso su Napoli.

Nel 2026, la GESAC stima di mantenere una soddisfacente redditività aziendale ed un'adeguata solidità finanziaria grazie all'efficienza della struttura organizzativa ed all'attento governo dei costi. Si segnala infine che, nel 2026, proseguirà anche l'*effort* operativo e finanziario per portare avanti il piano di sviluppo aeroportuale di Salerno e realizzare gli ingenti investimenti previsti anche sullo scalo di Napoli.

Per maggiori commenti si rinvia al paragrafo della nota integrativa "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ex art. 2427 cod. civ."

## DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497-BIS CODICE CIVILE

In ossequio al disposto del 4° comma dell'art. 2497-bis del Codice Civile, si evidenzia che la società 2i Aeroporti S.p.A., con codice fiscale e P. IVA n. 11188801002, esercita attività di direzione e coordinamento.

Per la lettura dei dati essenziali esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'art. 2497-bis del Codice Civile estratti dal relativo Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, ultimo Bilancio ad oggi disponibile, si rinvia alla lettura della Nota Integrativa.

Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di 2i Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2024, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del Bilancio che è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

Napoli, 26 marzo 2026

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE  
L'Amministratore Delegato  
*Roberto Barbieri*



**GE.S.A.C. S.p.A.**

SOCIETÀ GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI

Capitale sociale € 27.368.432,00 interamente versato

Sede Legale: Uffici Direzionali GESAC s.n.c.

Aeroporto di Capodichino - Napoli

Iscritta al R.E.A. di Napoli al n° 324314

Codice Fiscale ed Iscrizione al Registro delle Imprese  
di Napoli al n. 0316609 063 3

Direzione e coordinamento ex art. 2497-bis cod. civ.

da parte di 2i Aeroporti S.p.A.

C.F. 11188801002

BILANCIO DELL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2025



## Bilancio d'esercizio



2

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	2025	2024
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
1) costi impianto e ampliamento	178.354	0
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.616.967	1.286.861
6) immobilizzazioni in corso e acconti	15.590.187	13.544.632
7) altre	163.933.447	169.771.595
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>181.318.955</b>	<b>184.603.088</b>
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	3.324.181	3.470.785
2) impianti e macchinario	273	820
3) attrezzature industriali e commerciali	2.516.851	2.824.255
4) altri beni	35.475.844	36.469.898
5) immobilizzazioni in corso e acconti	20.228.406	22.130.857
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>61.545.555</b>	<b>64.896.615</b>
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
1) partecipazioni in		
a) imprese controllate	10.000	-
d) altre imprese	836	836
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>10.836</b>	<b>836</b>
2) crediti		
d) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	154.439	241.717
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>154.439</b>	<b>241.717</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>154.439</b>	<b>241.717</b>
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>165.275</b>	<b>242.553</b>
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>243.029.785</b>	<b>249.742.256</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
<b>II - Crediti</b>		
<b>1) verso clienti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	24.519.965	29.073.064
<b>Totale crediti verso clienti</b>	<b>24.519.965</b>	<b>29.073.064</b>
<b>4) verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale crediti verso controllanti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>5-bis) crediti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	4.602.605	9.315.121
esigibili oltre l'esercizio successivo	10.176	704.694
<b>Totale crediti tributari</b>	<b>4.612.781</b>	<b>10.019.815</b>
<b>5-ter) imposte anticipate</b>		
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>2.673.038</b>	<b>3.405.317</b>
<b>5-quater) verso altri</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	9.702.745	48.942.994
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>9.702.745</b>	<b>48.942.994</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>41.508.529</b>	<b>91.441.190</b>
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	46.015.658	27.789.078
2) assegni	551.802	412.802
3) danaro e valori in cassa	79.695	67.498
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>46.647.155</b>	<b>28.269.378</b>
<b>Totale attivo circolante (C)</b>	<b>88.155.684</b>	<b>119.710.568</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>	<b>1.411.549</b>	<b>1.520.404</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>332.597.018</b>	<b>370.973.228</b>

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	2025	2024
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>		
I - Capitale	27.368.432	27.368.432
IV - Riserva legale	5.473.686	5.473.686
<b>VI - Altre riserve, distintamente indicate</b>		
Riserva straordinaria	3.555.590	3.555.590
Riserva avanzo di fusione	70.535.608	70.535.608
Varie altre riserve	1.970.149	1.970.150
<b>Totale altre riserve</b>	<b>76.061.347</b>	<b>76.061.348</b>
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari	(293.226)	(519.718)
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	8.460.252	8.401.033
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	28.644.245	39.796.076
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>145.714.736</b>	<b>156.580.857</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>		
2) per imposte, anche differite	0	0
3) strumenti finanziari derivati passivi	385.824	683.839
4) altri	3.964.829	3.305.870
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>4.350.653</b>	<b>3.989.709</b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>2.316.682</b>	<b>2.350.218</b>
<b>D) DEBITI</b>		
<b>4) debiti verso banche</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	79.203.837	78.946.569
<b>Totale debiti verso banche</b>	<b>79.203.837</b>	<b>78.946.569</b>
<b>5) debiti verso altri finanziatori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>6) acconti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.437.143	614.683
<b>Totale acconti</b>	<b>2.437.143</b>	<b>614.683</b>
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	43.384.994	59.623.385
<b>Totale debiti verso fornitori</b>	<b>43.384.994</b>	<b>59.623.385</b>
<b>10) debiti verso imprese collegate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
<b>Totale debiti verso imprese collegate</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>11) debiti verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	259.839	11.413.550
<b>Totale debiti verso controllanti</b>	<b>259.839</b>	<b>11.413.550</b>
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	6.051.150	10.068.029
esigibili oltre l'esercizio successivo	455.784	455.784
<b>Totale debiti tributari</b>	<b>6.506.934</b>	<b>10.523.813</b>
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	9.177.748	8.546.308
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.541.989	1.541.989
<b>Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	<b>10.719.737</b>	<b>10.088.297</b>
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	10.429.895	10.882.594
esigibili oltre l'esercizio successivo	25.761.592	24.155.474
<b>Totale altri debiti</b>	<b>36.191.487</b>	<b>35.038.068</b>
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>178.703.971</b>	<b>206.248.365</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>	<b>1.510.976</b>	<b>1.804.079</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>332.597.018</b>	<b>370.973.228</b>

CONTO ECONOMICO	2025	2024
<b>A) Valore della produzione:</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	151.400.052	154.894.081
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	133.792	83.246
altri	3.834.551	2.302.133
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>3.968.343</b>	<b>2.385.379</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>155.368.395</b>	<b>157.279.460</b>
<b>B) Costi della produzione:</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.086.224	985.541
7) per servizi	39.419.847	36.944.924
8) per godimento di beni di terzi	11.713.574	10.847.307
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	22.384.890	21.153.399
b) oneri sociali	6.651.464	6.039.759
c) trattamento di fine rapporto	1.416.175	1.317.163
d) trattamento di quiescenza e simili	379.912	375.002
e) altri costi	206.838	138.578
<b>Totale costi per il personale</b>	<b>31.039.279</b>	<b>29.023.901</b>
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	14.858.216	13.394.707
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.213.618	7.832.615
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disp. liquide	401.716	286.174
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>23.473.550</b>	<b>21.513.496</b>
12) accantonamenti per rischi	1.130.630	272.699
14) oneri diversi di gestione	2.016.222	2.094.095
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>109.879.326</b>	<b>101.681.963</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>45.489.069</b>	<b>55.597.497</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari:</b>		
15) proventi da partecipazioni:		
altri	0	0
<b>Totale proventi da partecipazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	864.047	1.886.246
<b>Totale proventi diversi dai precedenti</b>	<b>864.047</b>	<b>1.886.246</b>
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>864.047</b>	<b>1.886.246</b>
17) interessi e altri oneri finanziari		
d) altri	(4.182.426)	(5.364.453)
<b>Totale interessi e altri oneri finanziari</b>	<b>(4.182.426)</b>	<b>(5.364.453)</b>
17-bis) utili e perdite su cambi	15	(931)
<b>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+17-bis)</b>	<b>(3.318.364)</b>	<b>(3.479.138)</b>

	2025	2024
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:</b>		
18) rivalutazioni:		
d) di strumenti finanziari derivati	0	0
<b>Totale rivalutazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
19) svalutazioni:		
b) di immobilizzazioni finanziarie	0	3.600
d) di strumenti finanziari derivati	0	0
<b>Totale svalutazioni</b>	<b>-</b>	<b>3.600</b>
<b>Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)</b>	<b>0</b>	<b>(3.600)</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)</b>	<b>42.170.705</b>	<b>52.114.759</b>
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) imposte correnti	13.468.459	17.039.405
b) imposte relative a esercizi precedenti	(602.754)	(4.516.876)
c) imposte differite e anticipate	660.755	(203.846)
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale/ trasparenza fiscale	0	0
<b>Totale imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>	<b>13.526.460</b>	<b>12.318.683</b>
<b>21) Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>28.644.245</b>	<b>39.796.076</b>

RENDICONTO FINANZIARIO	2025	2024
<b>A) Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	28.644.245	39.796.076
Imposte sul reddito	13.526.460	12.318.683
Interessi passivi/(attivi)	3.318.364	3.479.138
(Dividendi)	0	0
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	6.001	3.650
<b>1 Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>45.495.070</b>	<b>55.597.547</b>
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel CCN</b>		
Accantonamenti ai fondi	2.546.805	1.589.862
Ammortamenti delle immobilizzazioni	23.071.834	21.227.322
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	-	3.600
Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie di strumenti finanziari	0	0
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(654.833)	636.668
<b>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel CCN</b>	<b>24.963.806</b>	<b>23.457.452</b>
<b>2 Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN</b>	<b>70.458.876</b>	<b>79.054.999</b>
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	0	0
Decremento/(Incremento) dei crediti vs clienti	4.046.145	(830.100)
Incremento/(Decremento) dei debiti vs fornitori	(11.878.796)	673.553
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(1.583)	(257.735)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(288.787)	845.233
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	45.531.362	(571.552)
<b>Totale variazioni del capitale circolante netto</b>	<b>37.408.341</b>	<b>(140.601)</b>
<b>3 Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN</b>	<b>107.867.217</b>	<b>78.914.398</b>
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	(3.315.744)	(3.646.911)
(Imposte sul reddito pagate)	(24.220.007)	(10.184.874)
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(1.491.870)	(2.713.848)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
<b>Totale altre rettifiche</b>	<b>(29.027.621)</b>	<b>(16.545.633)</b>
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A)</b>	<b>78.839.596</b>	<b>62.368.765</b>

	2025	2024
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(11.656.472)	(13.796.977)
Disinvestimenti	6.787.912	3.176.205
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(22.476.790)	(32.848.344)
Disinvestimenti	6.543.112	29.902.882
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	87.277	(40.012.033)
Disinvestimenti	0	45.000.000
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
Acquisizione o cessione di società controllate o di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	(10.000)	0
<b>Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)</b>	<b>(20.724.961)</b>	<b>(8.578.267)</b>
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(decremento) debiti a breve vs banche	0	0
Accensione finanziamenti	0	0
(Rimborso finanziamenti)	0	0
<b>Mezzi propri</b>		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Rimborso di capitale	0	0
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0	0
Dividendi e acconti su dividendi pagati	(39.736.858)	(38.421.068)
<b>Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>	<b>(39.736.858)</b>	<b>(38.421.068)</b>
Incremento/(decremento) delle disponibilità liquide (A±B±C)	18.377.777	15.369.430
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		
Depositi bancari	27.789.078	12.312.439
Assegni	412.802	461.802
Denaro e valori in cassa	67.498	125.707
<b>Totale disponibilità liquide a inizio esercizio</b>	<b>28.269.378</b>	<b>12.899.948</b>
Di cui non liberamente utilizzabili		
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>		
Depositi bancari	46.015.658	27.789.078
Assegni	551.802	412.802
Denaro e valori in cassa	79.695	67.498
<b>Totale disponibilità liquide a fine esercizio</b>	<b>46.647.155</b>	<b>28.269.378</b>
Di cui non liberamente utilizzabili		



Nota integrativa



3

## PREMESSA

Signori Azionisti,

il presente Bilancio d'esercizio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari ad € 28.644.245, dopo aver effettuato ammortamenti ed accantonamenti per € 23.473.550 ed aver stanziato imposte per € 13.526.460.

Il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e la presente Nota Integrativa (di seguito anche il "Bilancio") sono stati redatti secondo le norme del Codice Civile in materia di Bilancio d'esercizio così come riformate dal Decreto Legislativo n.139/15, in attuazione della Direttiva Europea 2013/34 ed è costituito dallo Stato Patrimoniale (preparato in conformità allo schema previsto dagli artt. 2424 e 2424 bis c.c.), dal Conto Economico (preparato in conformità allo schema di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.), dal Rendiconto Finanziario (preparato secondo quanto disposto dall'art. 2425 ter c.c.) e dalla presente Nota Integrativa.

La presente Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi e, in taluni casi, un'integrazione dei dati di Bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 Codice Civile che sono in linea con le modifiche normative introdotte dal Dlgs 139/15 e con i principi contabili raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

## INFORMAZIONI SOCIETARIE

La GESAC, Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A., (nel seguito la "Società" o "GESAC") opera sullo scalo di Napoli Capodichino dal 1° novembre 1980.

Nel 1991 ne aveva ottenuto la gestione parziale ventennale avendo stipulato con il Ministero dei Trasporti, Direzione Generale Aviazione Civile, la convenzione definitiva.

Il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, con decreto dell'11 marzo 2003, ha approvato la convenzione stipulata tra l'ENAC e la Società per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino, la cui durata era di quaranta anni, decorrenti dal 12 febbraio 2003. L'articolo 202, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso", in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico registrato nell'anno 2020 a causa della pandemia. La durata della Concessione aeroportuale è stata quindi prorogata per ulteriori 24 mesi rispetto alla data di scadenza fissata al 12 febbraio 2043, con nuovo termine di scadenza fissata quindi al 12 febbraio 2045.

L'oggetto principale dell'attività consiste nello sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché nello svolgimento delle attività connesse o collegate purché, non a carattere prevalente.

A seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della società Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi S.p.A., che ha avuto efficacia giuridica dal 1° novembre 2019, la GESAC ha acquisito anche la gestione dello scalo aeroportuale di Salerno, che opera in regime di gestione totale ai sensi del decreto interministeriale del MIT e del MEF n.239 del 14 giugno 2019, che fissava la durata dell'affidamento fino al 12 febbraio 2043. Anche la concessione dell'aeroporto di Salerno risulta prorogata di altri due anni in forza del sopra citato decreto-legge del 19 maggio 2020.

Per ulteriori informazioni sulla natura dell'attività d'impresa, sui principali risultati gestionali e di esercizio che si sono conseguiti nell'esercizio 2025 e sulle performance economico-finanziarie, si rimanda alla lettura della Relazione sulla Gestione.

## INFORMAZIONI SULLE VOCI DI STATO PATRIMONIALE

### STATO PATRIMONIALE

### ATTIVO

**IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI** **BI** **€ 181.318.955**

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo originario di acquisto comprensivo degli oneri accessori direttamente imputabili ai beni, con il consenso, ove previsto, del Collegio Sindacale, in conformità a quanto previsto dall'OIC 24. In particolare, sono iscritti sia gli investimenti ultimati ed entrati in funzione entro la data di chiusura dell'esercizio, che riverberano il loro effetto economico lungo un arco temporale di più esercizi, sia gli investimenti non ancora ultimati alla data di riferimento del bilancio (iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti"), per i quali si procederà al calcolo degli ammortamenti a partire dall'esercizio di loro completamento e di entrata in funzione e, quindi, di partecipazione al conseguimento dei ricavi aziendali.

Gli oneri pluriennali, che includono i costi di impianto e di ampliamento, sono iscritti all'attivo del bilancio quando è dimostrata la loro utilità futura, esiste una correlazione oggettiva con i relativi benefici futuri di cui godrà la Società ed è stimabile con ragionevole certezza la loro recuperabilità.

I beni immateriali, costituiti da diritti di brevetto, concessioni e licenze, sono iscritti nell'attivo patrimoniale solo se individualmente identificabili, se la Società acquisisce il potere di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dai singoli beni e può limitare l'accesso da parte di terzi a tali benefici e se il loro costo è stimabile con sufficiente attendibilità.

Le migliorie e le spese incrementative su beni di terzi sono iscritte tra le altre immobilizzazioni immateriali qualora non siano separabili dai beni stessi, altrimenti sono iscritte tra le specifiche voci delle immobilizzazioni materiali.

Gli acconti corrisposti ai fornitori per l'acquisto di immobilizzazioni immateriali sono iscritti nell'attivo patrimoniale alla data in cui si effettua il pagamento dei relativi importi ovvero, se antecedente, al momento di ricezione della relativa fattura. Le immobilizzazioni immateriali in corso sono rilevate alla data in cui sono sostenuti i primi costi per la realizzazione dell'investimento e comprendono i costi interni ed esterni sostenuti per la sua realizzazione e restano iscritte in tale classe fino alla data di completamento e di entrata in funzione degli investimenti.

Gli ammortamenti sono calcolati in relazione alla stima del periodo di utilizzazione dei beni e/o diritti cui si riferiscono, in base a piani di ammortamento sistematici come meglio specificato nel seguito in commento alle diverse classi di immobilizzazioni immateriali.

L'esposizione in Bilancio è al netto degli ammortamenti cumulati e maturati a tutto il 31 dicembre 2025.

Ad ogni data di riferimento del bilancio la Società valuta, in ossequio a quanto statuito dall'OIC 9 "Svalutazioni per perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali", se esiste un indicatore che un'immobilizza-

zione possa aver subito una riduzione di valore, come descritto al successivo paragrafo "Indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e impairment test".

I contributi "in conto impianti" concessi alla Società per l'acquisizione e/o realizzazione di immobilizzazioni sono iscritti a diretta riduzione del costo delle opere realizzate sulle infrastrutture aeroportuali detenute in concessione cui gli stessi si riferiscono, al momento in cui è emesso dall'Ente erogatore il relativo provvedimento definitivo di concessione. Si segnala che il totale dei contributi in c/impianti ricevuti per la realizzazione di investimenti aeroportuali, aventi ad oggetto aree ed immobili in concessione, tutt'ora in funzione o in corso di realizzazione, risulta pari ad € 115.043.341 e che il valore delle Immobilizzazioni Immateriali al lordo dei suddetti contributi e degli ammortamenti contabilizzati sino alla data di riferimento del bilancio, ammonta ad € 500.147.161.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa delle movimentazioni che sono intervenute nel corso dell'esercizio nelle immobilizzazioni immateriali e che sono nel seguito commentate per ciascuna voce.

	Costi di impianto e di ampliamento	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>VALORE DI INIZIO ESERCIZIO</b>					
Costo	0	16.126.830	13.544.632	343.858.276	373.529.738
Rivalutazioni	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	0	(14.839.969)	0	(174.086.681)	(188.926.650)
Svalutazioni	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>0</b>	<b>1.286.861</b>	<b>13.544.632</b>	<b>169.771.595</b>	<b>184.603.088</b>
<b>VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO</b>					
Incrementi per acquisizioni	145.560	637.013	11.039.036	6.295.586	18.117.195
Riclassifiche (del valore di bilancio)	92.245	322.890	(5.147.513)	4.732.378	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	0	0	0	0	0
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0
Ammortamento dell'esercizio	59.451	621.783	0	14.176.981	14.858.215
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0
Altre variazioni	0	(8.014)	(3.845.969)	(2.689.129)	(6.543.112)
<b>Totale variazioni</b>	<b>178.354</b>	<b>330.106</b>	<b>2.045.554</b>	<b>(5.838.146)</b>	<b>(3.284.132)</b>
<b>VALORE DI FINE ESERCIZIO</b>					
Costo	237.805	17.078.719	15.590.186	352.197.110	385.103.820
Rivalutazioni	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(59.451)	(15.461.752)	0	(188.263.662)	(203.784.865)
Svalutazioni	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>178.354</b>	<b>1.616.967</b>	<b>15.590.186</b>	<b>163.933.448</b>	<b>181.318.955</b>

<b>Costi di impianto ed ampliamento</b>	<b>B I 1</b>	<b>€</b>	<b>178.354</b>
---	--------------	----------	----------------

La voce, che registra una variazione pari a € 178.354, include interamente i costi sostenuti dalla Società, nel corso dell'esercizio 2025, per l'elaborazione di studi e servizi di ingegneria, principalmente finalizzati alla redazione del Master Plan dello scalo di Napoli, e connessi agli obblighi di derivanti dalla concessione aeroportuale, al netto delle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio.

<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>	<b>B I 4</b>	<b>€</b>	<b>1.616.967</b>
--	--------------	----------	------------------

Tale voce, che registra un incremento per complessivi € 330.106 rispetto all'esercizio precedente, accoglie gli oneri sostenuti per l'acquisto dei diritti di utilizzo delle licenze d'uso dei *software* aziendali e per successivi adeguamenti ed implementazioni. In particolare, si segnala che, nel corso dell'anno, gli investimenti in software della Società hanno riguardato gli adeguamenti del sistema ERP Oracle e l'adozione di nuove piattaforme ed applicativi per adeguamenti normativi, efficientamenti operativi ed il potenziamento della cybersecurity. Nel corso dell'anno, inoltre, è stato sviluppato il nuovo sistema automatico di monitoraggio dei turnaround presso lo scalo di Napoli ed è stato implementato l'upgrade del sistema di supervisione degli impianti tecnologici aeroportuali.

Tali spese aventi utilità pluriennale sono state ammortizzate con aliquota del 20%.

<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	<b>B I 6</b>	<b>€</b>	<b>15.590.187</b>
--	--------------	----------	-------------------

Questa posta accoglie principalmente gli acconti versati dalla GESAC alle imprese appaltatrici per lavori in corso di realizzazione alla data di riferimento del bilancio sulle infrastrutture aeroportuali detenute in regime di concessione. La riduzione complessiva rispetto all'esercizio 2024, pari ad € 2.045.555, è la risultante dell'effetto combinato degli incrementi legati all'avanzamento degli investimenti ancora in corso di esecuzione alla fine dell'esercizio per un totale di € 18.117.195, e del decremento, pari ad € 12.225.672, legato alla riclassifica per capitalizzazioni effettuate nell'anno in seguito al completamento ed entrata in funzione di alcuni importanti investimenti e delle operazioni di seguito illustrate, riportate alla riga "Altre variazioni", per un importo negativo pari a € 3.845.968.

Alla chiusura dell'esercizio, l'incremento complessivo di tale voce è riconducibile in buona parte ad investimenti relativi al Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno e, in particolare: all'avanzamento dei lavori della realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale e della nuova caserma dei Vigili del Fuoco, al prosieguo delle attività propedeutiche alla realizzazione della RESA, della viabilità perimetrale e di accesso e degli altri edifici strategici.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Napoli, gli investimenti in corso di realizzazione sono finalizzati a massimizzare la capacità infrastrutturale ed operativa dell'aeroporto. In particolare, sono inclusi nella voce: i lavori per l'ampliamento delle *gateroom* al piano terra mediante avanzamento della vetrata *landside*, le attività di progettazione per la realizzazione dell'estensione degli arrivi e delle partenze *airside* e per la riorganizzazione dell'area controlli di sicurezza in vista dell'installazione delle macchine *x-ray* di ultima generazione. Tra gli altri investimenti in corso si segnalano: l'avvio dell'efficientamento energetico della vetrata di ingresso del terminal e l'avanzamento della progettazione e

delle altre attività propedeutiche alla realizzazione dell'intervento di manutenzione straordinaria e riqualifica della pista previsto nel 2026. Rientrano in tale voce anche alcuni investimenti in corso di natura informatica quali lo sviluppo della soluzione di ottimizzazione dell'utilizzo degli stand remoti e l'implementazione di nuove soluzioni software a supporto dell'attività operativa ed amministrativa.

Le "Altre variazioni", che hanno generato una riduzione delle immobilizzazioni per € 3.845.969, sono dovute ai contributi ricevuti a fronte degli investimenti realizzati ed, in particolare; € 2.439.313 relativi ai finanziamenti ricevuti dalla Regione Campania a valere su risorse FSC 2014-2020 del PSC MIT per la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale; € 1.076.565 a valere su risorse FSC 2021-2027 per la realizzazione della caserma Vigili del Fuoco; € 309.244 relativi alle erogazioni ricevute a fronte di istanze presentate a valere sul Fondo Adeguamento Prezzi. Infine, una piccola riduzione pari ad € 20.846 è relativa allo stralcio di accantonamenti per fatture da ricevere accertati in esercizi precedenti, risultati in eccesso rispetto al costo definitivamente sostenuto.

<b>Altre immobilizzazioni immateriali</b>	<b>B I 7</b>	<b>€</b>	<b>163.933.447</b>
---	--------------	----------	--------------------

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" registra un decremento rispetto all'esercizio 2024 per € 5.838.148 per i seguenti fattori: incrementi per nuovi investimenti per € 6.295.586, riclassifiche per l'entrata in esercizio di lavori su beni in concessione in corso di esecuzione alla fine del precedente esercizio per € 4.732.378, compensati da decrementi per € 2.689.129 principalmente per incasso di contributi di seguito dettagliati, al netto dei fondi ammortamento maturati negli esercizi precedenti, e per ammortamenti pari ad € 14.176.981.

La voce in esame, include per € 102.166.940, il valore netto al 31 dicembre 2025 del disavanzo da fusione imputato ad oneri concessori, derivante dall'operazione straordinaria di fusione inversa effettuata nel 2018 tra la GESAC e l'allora controllante 2i Sistema Aeroportuale Campano S.p.A., e per € 895.375, il valore netto al 31 dicembre 2025 del disavanzo da concambio emerso in occasione della fusione per incorporazione della società Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi S.p.A. effettuata nel 2019. L'ammortamento di tali poste viene calcolato sistematicamente in base alla durata residua della concessione per la gestione totale degli scali aeroportuali di Napoli e Salerno.

La voce accoglie, inoltre, migliorie su beni in concessione per un importo pari ad € 60.970.069. L'ammortamento è stato effettuato considerando il ragionevole periodo di utilità economica futura dei singoli investimenti e, comunque, entro i limiti della durata residua della concessione. La parte riferita a lavori di ampliamento delle aree in concessione è stata sistematicamente ammortizzata in funzione del ragionevole periodo di utilizzo dei beni, stimato in venti anni, con aliquota di ammortamento pari al 5%, mentre la restante parte, relativa sostanzialmente ad investimenti di miglioramento e riadattamento di beni già esistenti, è stata ammortizzata con l'aliquota del 20%.

Nel corso dell'esercizio sono giunti a conclusione vari interventi di riorganizzazione ed ottimizzazione del terminal di Napoli ed in altre aree del sedime tra i quali si segnalano: la realizzazione della nuova sala imbarchi D, la finitura dell'area arrivi situata al primo piano *landside*, il completamento della riconfigurazione della *gateroom* Extra Schengen, gli interventi di ampliamento e riorganizzazione dell'area check-in e la ristrutturazione delle toilets situate in area partenze *landside*; sono inoltre stati realizzati nuovi spogliatoi e depositi al piano cantinato; a questi si aggiungono gli interventi di realizzazione della nuova piazzola elicotteri e di manutenzione straordinaria del fognolo del raccor-

do L. La voce include altresì gli investimenti realizzati nell'anno per l'adeguamento e la manutenzione straordinaria del terminal e delle infrastrutture dell'Aeroporto di Salerno, a supporto dell'operatività, dell'efficienza e compliance dello scalo, tra i quali si evidenziano la riorganizzazione dell'area arrivi per l'aumento delle postazioni di controllo dei passaporti e gli interventi di manutenzione straordinaria sulla recinzione perimetrale e sugli alvei dei canali. La voce include infine altri interventi minori di manutenzione straordinaria di natura civile/infrastrutturale sugli edifici e le aree in concessione.

Le "Altre variazioni" registrate a riduzione delle immobilizzazioni per € 2.689.129, sono dovute ai contributi riconosciuti a fronte di investimenti completati, di cui € 994.441 incassati a valere sul Fondo Adeguamento Prezzi, € 1.661.066 per investimenti realizzati nell'ambito della convenzione regionale avente ad oggetto il prolungamento della pista a 2.200 metri, ed, infine, una piccola riduzione pari ad € 33.623 relativa allo stralcio di accantonamenti per fatture da ricevere accertati in esercizi precedenti, risultati in eccesso rispetto al costo definitivamente sostenuto.

<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	<b>B II</b>	<b>€</b>	<b>61.545.555</b>
-----------------------------------	-------------	----------	-------------------

Le immobilizzazioni materiali, costituite da beni di proprietà e da beni "gratuitamente devolvibili" allo scadere della concessione dell'esercizio dell'attività aeroportuale negli scali di Napoli e di Salerno, sono iscritte al costo originario di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati e delle eventuali svalutazioni. Il costo di acquisto include, oltre al costo effettivamente sostenuto per l'acquisizione del bene, anche i costi accessori.

Le immobilizzazioni sono rilevate inizialmente alla data in cui si verifica il trasferimento in favore della Società dei rischi e dei benefici connessi al cespite acquisito, che coincide, di solito, con la data in cui viene trasferito il titolo di proprietà. Qualora, in virtù di clausole contrattuali, l'acquisizione del trasferimento dei rischi e dei benefici avvenga antecedentemente al trasferimento della proprietà, i beni si iscrivono quando si realizza tale evento, come previsto dal principio contabile OIC 16.

I contributi "in conto impianti" concessi alla Società per l'acquisto di beni strumentali, sono iscritti a diretta riduzione del costo dei beni cui gli stessi si riferiscono, al momento in cui è emesso dall'Ente erogatore il relativo provvedimento definitivo di concessione.

Gli ammortamenti sono calcolati con riferimento al costo ed alla residua possibilità di utilizzazione delle immobilizzazioni, in base ad aliquote costanti determinate in funzione della vita utile stimata dei beni. Per i beni acquistati nell'esercizio, le aliquote adottate sono ridotte in proporzione al periodo di utilizzo.

I beni gratuitamente devolvibili sono ammortizzati in base al minore periodo tra la loro residua vita utile e la scadenza della concessione, al termine della quale dovranno essere devoluti gratuitamente all'Ente concedente.

I cespiti di periodico rinnovamento e di modesto valore unitario (inferiore ad € 516,45) sono interamente spesi nell'esercizio di acquisizione.

L'esposizione in bilancio delle immobilizzazioni materiali è al netto dei fondi di ammortamento maturati e delle eventuali svalutazioni rilevate a tutto il 31 dicembre 2025.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'im-

mobilitazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, si ripristina il valore originario. La Società, infatti, valuta a ogni data di riferimento del bilancio se esista un indicatore che evidenzia che un'immobilizzazione può aver subito una riduzione di valore, come descritto al successivo paragrafo "Indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e impairment test".

Le spese per manutenzioni ricorrenti sono imputate al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenute; le spese per manutenzioni straordinarie, aventi cioè natura incrementativa del valore e/o della durata economico-tecnica dei beni, sono capitalizzate ed ammortizzate in base all'aliquota del cespite cui sono riferite e tenendo conto della residua vita utile del bene.

Le immobilizzazioni materiali registrano, complessivamente, un decremento netto di € 3.351.060 rispetto al precedente esercizio, generato dal saldo delle nuove acquisizioni di cespiti, al netto dei contributi ricevuti nel corso dell'anno, di dismissioni e della contabilizzazione delle quote d'ammortamento di periodo.

Nel corso dell'anno, presso l'aeroporto di Napoli sono stati completati alcuni rilevanti investimenti, tra i quali si segnalano: la realizzazione del primo lotto dei lavori di ampliamento della rete di ricarica elettrica per i mezzi di rampa, l'incremento delle postazioni di self bag drop, l'acquisto di un nuovo mezzo elettrico per la movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità e di nuovi apparati ETD, e l'installazione di nuove sedute nel terminal. Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati messi in funzione il nuovo Entry Exit System per la gestione automatizzata dei controlli di frontiera ed il nuovo ascensore nella hall partenze. A questi si aggiungono gli investimenti di upgrade, sostituzione e manutenzione effettuati nell'anno sugli impianti e sulle dotazioni tecnologiche dei due scali.

Per quanto riguarda l'incremento delle immobilizzazioni materiali in corso, questo è stato in buona parte dovuto all'acquisto dei terreni di nuova acquisizione situati in adiacenza alla taxiwaysud dell'aeroporto di Napoli, necessario ai fini dell'avvio del progetto di sviluppo dello scalo, e dei terreni di cui si è entrati in possesso nel 2025 nell'ambito della procedura di esproprio rientrante del progetto di sviluppo infrastrutturale dello scalo di Salerno. Contribuiscono all'aumento della voce gli altri interventi ed investimenti in corso sugli impianti e sulle dotazioni aeroportuali, tra i quali si segnala l'effettuazione di lavori per l'adeguamento antincendio della palazzina Pegaso.

La voce "Altre variazioni", registrata a riduzione delle immobilizzazioni per € 6.755.912, accoglie per € 6.228.304 il contributo ricevuto da ENAC a fronte di spese sostenute nell'ambito delle procedure di esproprio rientranti nell'intervento di adeguamento delle infrastrutture volo e primo allungamento della pista finanziato a fondo perduto con risorse stanziato con D.L. 133/2014, per € 413.143 i finanziamenti ricevuti dalla Regione Campania a valere su risorse FSC 2014-2020 del PSC MIT e FSC 2021-2027, per € 52.961 il contributo MOST finanziato con Fondi dell'Unione Europea e per € 61.503 lo stralcio di accantonamenti per fatture da ricevere risultati in eccesso accertati in esercizi precedenti. Si precisa che, anche per gli effetti dell'art. 10 della Legge n. 72/83, su nessuno dei beni iscritti in bilancio è stata operata alcuna rivalutazione nel corso degli anni precedenti, né nell'esercizio in commento.

Sugli immobili di proprietà della GESAC non sono iscritte garanzie reali in favore di terzi.

Si segnala che il totale dei contributi in c/impianti ricevuti risulta pari ad € 23.917.675 che il costo storico delle immobilizzazioni materiali al lordo dei contributi ricevuti e degli ammortamenti contabilizzati sino alla data di riferimento del bilancio, ammonta ad € 192.636.287.

Il prospetto di seguito riportato evidenzia le movimentazioni che hanno interessato le immobilizzazioni materiali nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, specificandone la composizione.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizz. materiali	Immobilizz. materiali in corso e acconti	Totale immobilizz. materiali
<b>VALORE DI INIZIO ESERCIZIO</b>						
Costo	7.854.167	2.120.402	5.631.888	126.316.510	22.130.857	164.053.824
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammort.)	(4.383.382)	(2.119.583)	(2.807.633)	(89.846.613)	0	(99.157.211)
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>3.470.785</b>	<b>819</b>	<b>2.824.255</b>	<b>36.469.897</b>	<b>22.130.857</b>	<b>64.896.613</b>
<b>VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO</b>						
Incrementi per acquisizioni	0	0	502.648	3.924.042	7.229.782	11.656.472
Riclassifiche (del valore di bilancio)	0	0	15.750	2.547.616	(2.563.366)	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	0	0	0	(38.001)	0	(38.001)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0	0
Ammortamento dell'esercizio	146.604	546	797.890	7.268.578	0	8.213.618
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	0	0	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	(27.911)	(159.134)	(6.568.867)	(6.755.912)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(146.604)</b>	<b>(546)</b>	<b>(307.403)</b>	<b>(994.055)</b>	<b>(1.902.451)</b>	<b>(3.351.059)</b>
<b>VALORE DI FINE ESERCIZIO</b>						
Costo	7.854.167	2.120.402	6.122.375	132.393.262	20.228.406	168.718.612
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti (Fondo ammort.)	(4.529.986)	(2.120.129)	(3.605.524)	(96.917.418)	0	(107.173.057)
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>3.324.181</b>	<b>273</b>	<b>2.516.851</b>	<b>35.475.844</b>	<b>20.228.406</b>	<b>61.545.555</b>

#### Indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e impairment test

Si evidenzia che, alla data di redazione del presente Bilancio, il management della Società ha valutato, in considerazione dei positivi risultati dell'esercizio nonché delle prospettive future, l'assenza di indicatori di potenziali perdite di valore del Capitale Investito Netto iscritto nel Bilancio al 31 dicembre 2025.

Ciononostante, la Società, al fine di supportare ulteriormente le considerazioni inerenti all'assenza di indicatori di impairment ha effettuato un test di *impairment* mediante la stima del valore recuperabile del Capitale Investito Netto.

In particolare, la verifica in oggetto ha comportato la determinazione del valore recuperabile dell'unica UGC (Unità Generatrice di Cassa) associata alla Società, attraverso il metodo del *Discounted Cash Flow* ("DCF"), in considerazione dell'evoluzione prospettica della Società stessa.

Si è proceduto pertanto con l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri che l'UGC sarà in grado di generare (valore d'uso) nel corso della durata della concessione utilizzando un tasso di attualizzazione (c.d. WACC) pari a 7,00%.

Le proiezioni della Società, incluse nel Piano Quinquennale approvato in data 19 dicembre 2025 per il periodo 2026-2030, sono state effettuate ipotizzando per il 2026 un traffico in lieve diminuzione rispetto a quello registrato nel 2025, in considerazione della chiusura della pista di Napoli programmata per il mese di novembre 2026, ed un successivo andamento dei volumi complessivi che riflette un CAGR, nel medio-lungo periodo, pari a circa il 2,5% inclusivo dello sviluppo previsto presso lo scalo di Salerno. L'evoluzione delle grandezze economico-finanziarie, riflessa nelle proiezioni dei flussi di cassa, è coerente con il modello di business della Società, con il quadro normativo-tariffario e con le linee strategiche individuate per il prossimo futuro.

Il test condotto non ha evidenziato la necessità di effettuare alcuna svalutazione, mostrando al contrario margini positivi (c.d. *headroom*). Il risultato del test è stato sottoposto anche ad analisi di sensitività, rispetto all'incremento ed al decremento del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa di 100 punti base, ed ha confermato la presenza di una *headroom* adeguata.

<b>IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>B III</b>	<b>€</b>	<b>10.836</b>
-------------------------------------	--------------	----------	---------------

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano ad € 10.836 e sono costituite da partecipazioni in altre imprese e da crediti immobilizzati verso altri. Le partecipazioni sono iscritte in Bilancio al costo di acquisto, eventualmente rettificato per tener conto delle perdite di natura durevole. 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.

<b>Partecipazioni</b>	<b>B III 1</b>	<b>€</b>	<b>10.836</b>
-----------------------	----------------	----------	---------------

Le partecipazioni, al 31 dicembre 2025, ammontano ad € 10.836. Si forniscono di seguito le informazioni relative alle partecipazioni possedute direttamente o indirettamente in altre imprese dalla Società:

	Partecipaz. in imprese controllate	Partecipaz. in imprese collegate	Partecipaz. in imprese controllanti	Partecipaz. in altre imprese	Totale partecipazioni
<b>VALORE DI INIZIO ESERCIZIO</b>					
Costo	0	0	0	10.516	10.516
Rivalutazioni					0
Svalutazioni				(9.680)	(9.680)
<b>Valore di bilancio</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>836</b>	<b>836</b>
<b>VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO</b>					
Incrementi per acquisizioni	10.000				10.000
Decrementi per alienazioni					0
Svalutazioni					0
Rivalutazioni					0
Riclassifiche					0
Altre variazioni					0
<b>Totale variazioni</b>	<b>10.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.000</b>
<b>VALORE DI FINE ESERCIZIO</b>					
Costo	10.000	0	0	10.516	20.516
Rivalutazioni					0
Svalutazioni	0	0	0	(9.680)	(9.680)
<b>Valore di bilancio</b>	<b>10.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>836</b>	<b>10.836</b>

In data 10 ottobre 2025 è stata costituita la società Aviagold S.r.l., avente sede in Napoli - Uffici Direzionali GESAC snc, Aeroporto di Capodichino, controllata al 100% dalla GESAC e dotata di un capitale sociale pari a € 10.000, corrispondente al valore attribuito in bilancio. Il primo esercizio sociale della Aviagold S.r.l. chiuderà al 31 dicembre 2026. La società è stata costituita allo scopo di gestire direttamente i servizi di assistenza a terra ai Jet Executive presso lo scalo di Salerno, territorio fortemente recettivo per questo segmento di traffico.

La voce "Partecipazioni in altre imprese" accoglie:

- per € 516 il valore della quota del fondo consortile (pari allo 0,45% del fondo consortile) sottoscritto in esercizi precedenti dalla GESAC nel Consorzio COSILA il cui scopo è di fornire supporto e consulenza agli associati, in materia di sicurezza e salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro secondo quanto previsto dalla legislazione vigente;
- per € 320 il valore delle azioni della Banca Regionale di Sviluppo S.p.A. sottoscritte e versate dalla GESAC in sede di costituzione della società partecipata. La quota di partecipazione rappresenta venti azioni del valore nominale di € 500,00, per un totale dell'investimento originario pari ad € 10.000,00. In occasione della delibera di un aumento del capitale sociale uno studio indipendente commissionato dalla banca ha stimato il prezzo delle nuove azioni in € 16,00. Tale prezzo rispecchia il valore attribuibile anche alle azioni già in circolazione.

**Crediti immobilizzati verso altri** **B III 2** € **154.439**

I crediti immobilizzati verso terzi, che accolgono i depositi cauzionali versati dalla Società, ammontano ad € 154.439 registrando un decremento rispetto al 2024 pari a € 87.278 dovuto alla restituzione di due depositi versati nell'ambito di contratti di noleggio. Nella seguente tabella è indicata la composizione delle singole voci e la variazione rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025:

	Crediti immobilizzati verso imprese controllate	Crediti immobilizzati verso imprese collegate	Crediti immobilizzati verso imprese controllanti	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
Valore di inizio esercizio	0	0	0	241.717	241.717
Variazioni nell'esercizio	0	0	0	(87.278)	(87.278)
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>154.439</b>	<b>154.439</b>
Quota scadente entro l'esercizio	0	0	0	0	0
Quota scadente oltre l'esercizio	0	0	0	154.439	154.439
Di cui di durata residua superiore a 5 anni	0	0	0	0	0

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione dei crediti per area geografica in quanto sono tutti riferiti a soggetti italiani.

**CREDITI** **CII** € **41.508.529**

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 41.508.529 e sono iscritti in Bilancio in base al criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, ad eccezione dei casi in cui i suoi effetti siano irrilevanti, generalmente per i crediti a breve termine o quando i costi di transazione, le commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza del credito siano di scarso rilievo; in tali casi i crediti sono iscritti al loro presumibile valore di realizzo, ottenuto rettificando il loro valore nominale con un fondo svalutazione. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del credito, al netto di tutti i premi, sconti e abbuoni, ed inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. I costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo. Si precisa che, come consentito dall'art. 12, comma 2, del D.lgs. 139/2015, per i crediti sorti in data antecedente il 31 dicembre 2015 si è conservata l'iscrizione al valore di presumibile realizzo. Inoltre, ci si è avvalsi della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato nei casi in cui gli effetti derivanti dall'iscrizione secondo tale criterio siano irrilevanti. Si fa, inoltre, presente che i crediti esigibili oltre i 12 mesi sono esposti separatamente in Bilancio. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Valore di inizio esercizio	29.073.064	0	10.019.815	3.405.317	48.942.994	<b>91.441.190</b>
Variazioni nell'esercizio	(4.553.099)	0	(5.407.034)	(732.279)	(39.240.249)	<b>(49.932.661)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>24.519.965</b>	<b>0</b>	<b>4.612.781</b>	<b>2.673.038</b>	<b>9.702.745</b>	<b>41.508.529</b>
Quota scadente entro l'esercizio	24.519.965	0	4.602.605	2.673.038	9.702.745	<b>41.498.353</b>
Quota scadente oltre l'esercizio	0	0	10.176		0	<b>10.176</b>
Di cui di durata residua superiore a 5 anni	0	0	0		0	<b>0</b>

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione tra crediti originati da rapporti con clienti esteri e nazionali, avendo la maggioranza degli operatori esteri con cui la Società intrattiene rapporti, stabili organizzazioni in Italia.

<b>Crediti verso clienti</b>	<b>C II 1</b>	<b>€</b>	<b>24.519.965</b>
------------------------------	---------------	----------	-------------------

I crediti verso clienti, pari ad € 24.519.965, sono costituiti dai crediti originati da operazioni commerciali relative alle attività di gestione ordinaria. Il saldo include anche i crediti per prestazioni completate alla data di riferimento del Bilancio, ma non ancora fatturate ai clienti ed i debiti nei confronti di clienti per note credito da emettere.

Il decremento rispetto al precedente esercizio, pari a € 4.553.099, è dovuto sia alla flessione tariffaria che ha ridotto i fatturati derivanti dall'attività aviation e conseguentemente l'esposizione creditizia nei confronti delle compagnie aeree, sia a un buon andamento dei tempi di incasso.

All'interno della voce erano inizialmente presenti acconti ricevuti dai clienti per € 504.443 (€ 481.818 nel precedente esercizio), relativi a prestazioni da erogarsi nell'esercizio successivo. Poiché tali importi rappresentano obbligazioni della Società verso i clienti e non crediti, essi sono stati riclassificati nella voce "Acconti da clienti" del passivo, in conformità ai principi OIC 12 e OIC 15. L'esposizione in Bilancio dei crediti è al netto del relativo fondo di svalutazione, pari a € 5.155.970, destinato a coprire perdite probabili sui crediti, in conformità a quanto previsto dall'OIC 15, così da ricondurre il valore nominale dei crediti a quello di presumibile realizzazione.

La seguente tabella riporta le movimentazioni che hanno interessato il fondo di svalutazione dei crediti nel corso del 2025:

#### FONDO DI SVALUTAZIONE CREDITI

<b>Saldo di inizio esercizio</b>	<b>4.875.074</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Utilizzi fondo	(15.581)
Eccedenze	(105.238)
Accantonamento dell'esercizio	401.716
<b>Totale variazioni</b>	<b>280.897</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>5.155.970</b>

L'accantonamento dell'esercizio, pari ad € 401.716, si è reso necessario al fine di adeguare il valore del fondo al complessivo rischio di inesigibilità dei crediti commerciali ed è stato quantificato mediante un'attenta analisi delle posizioni creditorie effettuata tenendo conto dell'anzianità e dell'entità dei crediti, delle azioni di recupero intraprese e della situazione economico-patrimoniale dei debitori. L'accantonamento, infatti, si riferisce a posizioni creditizie per le quali sono state intraprese azioni di recupero del credito; le eccedenze, invece, si riferiscono a posizioni creditorie di esercizi precedenti per le quali è stato registrato il sopravvenuto incasso.

Si segnala che, a garanzia del Contratto di Finanziamento stipulato in data 23 ottobre 2023 con le banche finanziatrici e di cui si dirà più precisamente al paragrafo "Debiti verso banche", la Società ha ceduto in garanzia alle banche finanziatrici alcuni crediti commerciali. Alla data della comunicazione del 30 novembre 2025, l'ammontare complessivo dei ricavi relativi ai crediti oggetto della cessione in garanzia è pari a € 27.252.151.

La cessione non configura come un'operazione di factoring pro-soluto, trattandosi di una cessione in garanzia (security assignment) prevista dalla documentazione finanziaria. I crediti ceduti rimangono pertanto iscritti in Bilancio in capo alla Società e continuano a essere valutati secondo i criteri di presumibile realizzo, in conformità al principio OIC 15.

<b>Crediti tributari</b>	<b>C II 5-bis</b>	<b>€</b>	<b>4.612.781</b>
--------------------------	-------------------	----------	------------------

I crediti tributari ammontano complessivamente a € 4.612.781 e presentano un decremento di € 5.407.034 rispetto all'esercizio precedente, variazione riconducibile principalmente all'incasso delle addizionali sui diritti d'imbarco pregresse fatturate nel corso del 2024. La voce è composta come segue:

- > il credito verso l'Erario per l'IVA risultante dalla dichiarazione annuale per il 2025, pari ad € 11.908, che, è stato utilizzato nel mese di febbraio 2026 in compensazione del debito IVA periodico di gennaio 2026;
- > il credito per il rimborso dell'IVA addebitata all'INPS sulle fatture emesse per l'aggio spettante alla GESAC sull'incasso delle addizionali sui diritti d'imbarco passeggeri, per € 10.176;
- > il residuo credito d'imposta per € 65.000 "Art Bonus" maturato in seguito alle erogazioni liberali effettuate nell'esercizio 2023 a sostegno della cultura e dello spettacolo;
- > il credito d'imposta maturato a fronte di attività di Innovazione Tecnologica finalizzate alla innovazione digitale

ed alla transizione ecologica pari a residui € 13.518 per l'anno 2023 (art.1 commi 198-209 della L. n.160/2019 e ss.mm.ii.), e per investimenti in beni rientranti nelle agevolazioni Industria 4.0 (All.B L. n.232/2016, art1 c.1058 L. n.178/2020 e art.21 D.L. n. 50/2022, convertito in L. n.91/2022) pari a residui € 308.000 relativi all'anno 2023;

- > il credito IRAP per € 546.968 derivante dalla differenza tra l'imposta dovuta per l'esercizio, pari ad € 2.765.225, gli acconti versati nel 2025, pari ad € 3.177.661 e il credito derivante dall'anno precedente pari ad € 134.532. La riduzione dell'imposta è dovuta principalmente alla riduzione dei ricavi ed alla deduzione di maggiori costi del personale, con conseguente riduzione della base imponibile rispetto all'esercizio 2024. L'IRAP dovuta è pertanto risultata inferiore agli acconti versati nel corso del 2025, che erano stati determinati con il criterio storico e, quindi, in misura pari all'imposta dovuta per l'esercizio precedente;
- > il credito per le addizionali sui diritti di imbarco dei passeggeri per un importo pari ad € 3.657.211. A partire dal 01 aprile 2025 è stata applicata l'ulteriore addizionale comunale di 0,5 € prevista per i passeggeri in partenza da aeroporti con traffico superiore a 10 milioni di passeggeri per destinazioni extra-UE istituita con Legge n. 207 del 30 dicembre 2024 (cd. Legge di bilancio 2025). Ciò nonostante, la voce registra un decremento di € 4.880.347 rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto degli incassi avvenuti nel corso dell'anno dell'addizionale sui diritti di € 2 per passeggero imbarcato istituita con delibera del Consiglio Comunale n.90/2022. Nel corso del 2024, infatti, la Società dopo aver sottoscritto con il Comune di Napoli apposita convenzione, ha provveduto alla fatturazione anche degli importi pregressi, oltre che del corrente; il credito residuo per addizionali pregresse iscritto al 31 dicembre 2024 e pari a circa 4,7 € mln alla data di chiusura del bilancio risulta quasi integralmente incassato.

Il credito per il rimborso dell'IVA sull'aggio delle addizionali è stato iscritto tra i crediti esigibili oltre i 12 mesi, poiché il relativo rimborso da parte dell'Erario non è prevedibile entro il prossimo esercizio.

<b>Imposte anticipate</b>	<b>C II 5-ter</b>	<b>€</b>	<b>2.673.038</b>
---------------------------	-------------------	----------	------------------

Le imposte anticipate, pari a € 2.673.038, sono state generate da differenze temporanee esistenti tra l'iscrizione dell'onere in bilancio e la relativa deducibilità dal reddito imponibile. La loro rilevazione è avvenuta nel rispetto del principio della prudenza, secondo quanto previsto dall'OIC 25, sulla base della ragionevole certezza del loro recupero attraverso i risultati imponibili stimati nel Piano Quinquennale 2026-2030 approvato in data 19 dicembre 2025.

Le principali componenti sono le seguenti: stanziamenti a fondi recuperati a tassazione nell'esercizio (per € 8.902.130 con iscrizione di imposte anticipate per € 2.136.511), oneri la cui deducibilità dal reddito imponibile è rinviata a futuri esercizi a norma di legge (per € 1.849.711 con iscrizione di imposte anticipate per € 443.931), imposte anticipate sul valore mark to market degli strumenti derivati relati a contratti stipulati nel mese di dicembre come in seguito commentato (per € 385.824 con iscrizione di imposte anticipate per € 92.598). Le imposte anticipate sono state determinate mediante l'applicazione dell'aliquota IRES del 24% che, sulla base delle attuali disposizioni legislative, sarà in vigore nei futuri esercizi.

<b>Crediti verso altri</b>	<b>C II 5-quater</b>	<b>€</b>	<b>9.702.745</b>
----------------------------	----------------------	----------	------------------

Il saldo in bilancio dei "Crediti verso altri" al 31 dicembre 2025 ammonta ad € 9.702.745 ed è principalmente composto dalle voci di seguito commentate:

- > Credito per le addizionali sui diritti di imbarco dei passeggeri per € 6.069.277;
- > Crediti verso il personale dipendente per € 31.930;
- > Acconti a fornitori per € 1.140.072, di cui € 773.862 per il contratto di appalto dei servizi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità presso lo scalo di Salerno e € 312.565 per contratti di appalto del servizio di presidio sanitario presso i due scali aeroportuali;
- > Contributi dai Fondi Interprofessionali For.Te. e Fon.Dir., pari rispettivamente a € 56.820 e € 27.154 relativamente al Piano Formativo 2025 per il personale dipendente;
- > Credito verso la Regione Campania per € 1.366.565 e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per € 605.736 in relazione ai finanziamenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali sullo scalo di Salerno, per i quali sono stati emessi i decreti di liquidazione in favore della Società;

Il decremento della voce rispetto al precedente esercizio, pari a € 39.240.249, è sostanzialmente dovuto alla scadenza delle due operazioni di Time Cash in essere alla data di chiusura dell'esercizio precedente pari ad € 40.000.000. Detto credito, era riferito ad un credito verso Intesa Sanpaolo Private Banking S.p.A. per l'impiego temporaneo di parte delle consistenti disponibilità monetarie generate dalla gestione ordinaria nel corso dell'esercizio precedente. A garanzia dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal Contratto di Finanziamento sottoscritto nel mese di ottobre 2023 e che sarà di seguito commentato, la GESAC ha ceduto a favore delle banche finanziatrici l'incasso dei crediti derivanti dall'operazione di *hedging*.

<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE</b>	<b>C IV</b>	<b>€</b>	<b>46.647.155</b>
------------------------------	-------------	----------	-------------------

Le disponibilità liquide, ammontano complessivamente ad € 46.647.155, e registrano un incremento di € 18.377.777 rispetto al precedente esercizio. Esse rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari, carte prepagate e assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio.

I depositi bancari e gli assegni sono valutati al presumibile valore di realizzo (che nella quasi totalità coincide col valore nominale). Il denaro e i valori bollati sono valutati al valore nominale. Le disponibilità in valuta diversa dall'euro, qualora esistenti, sono state valutate al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

	Depositi bancari e postali	Assegni	Denaro e altri valori in cassa	Totale disponibilità liquide
Valore di inizio esercizio	27.789.078	412.802	67.498	<b>28.269.378</b>
Variazione nell'esercizio	18.226.580	139.000	12.197	<b>18.377.777</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>46.015.658</b>	<b>551.802</b>	<b>79.695</b>	<b>46.647.155</b>

**Depositi bancari** **C IV 1** € **46.015.658**

I depositi bancari ammontano ad € 46.015.658 e registrano un incremento di € 18.377.777 rispetto all'esercizio precedente. La voce rappresenta la consistenza dei conti correnti bancari intrattenuti dalla Società alla data di riferimento del Bilancio, comprensivi delle competenze accreditate entro la stessa data.

Il significativo incremento rispetto all'esercizio 2024 è sostanzialmente dovuto al termine delle due operazioni di Time Cash precedentemente descritte e al conseguente accredito delle somme temporaneamente investite nel 2024, in parte assorbite dalla distribuzione di dividendi effettuata nel corso dell'esercizio.

Si segnala che, a garanzia delle obbligazioni assunte in virtù del nuovo Contratto di Finanziamento sottoscritto nel mese di ottobre 2023, come di seguito commentato, la GESAC ha costituito in pegno a favore delle banche finanziatrici il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria ed il conto corrente utilizzato per gli investimenti in Time Cash descritti in precedenza. Al 31 dicembre 2025 i due conti correnti presentano complessivamente un saldo attivo pari a € 45.834.860. Tale garanzia rimarrà efficace fino all'estinzione del suddetto finanziamento, prevista nel mese di ottobre 2028.

**Assegni** **C IV 2** € **551.802**

La voce "Assegni" ammonta ad € 551.802 e include principalmente l'importo degli assegni circolari rilasciati alla GESAC in qualità di Ente appaltante a titolo di depositi cauzionali provvisori dai partecipanti alle gare indette per l'aggiudicazione di servizi o di forniture. Tali depositi, che trovano contropartita al passivo del bilancio, saranno restituiti ai concorrenti non aggiudicatari subito dopo l'aggiudicazione della gara. L'incremento di € 139.000 del saldo rispetto al 31 dicembre 2024 è legato a nuovi procedimenti di gara avvenuti nel corso dell'esercizio per l'assegnazione di spazi in subconcessione.

**Denaro e valori in cassa** **C IV 3** € **79.695**

Tale voce ammonta € 79.695 e registra un incremento rispetto allo scorso esercizio di € 12.197, rappresenta il saldo del numerario e di valori assimilati alla data di riferimento del Bilancio, in giacenza presso la cassa aziendale centrale e le altre casse periferiche.

**RATEI E RISCONTI ATTIVI** **D** € **1.411.549**

I ratei e risconti attivi ammontano complessivamente ad € 1.411.549.

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 nel corso dell'esercizio o in precedenti esercizi ma che sono di competenza di due o più esercizi successivi.

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

I risconti attivi accolgono quote di oneri di competenza di futuri esercizi relativi ad oneri accessori al finanziamento in essere pari ad € 796.998,82, di cui € 111.280 per la linea di credito a breve termine, € 35.506 per le commissioni di agenzia spettanti alla banca agente ed € 650.213 relativi ad up-front fee e oneri accessori della linea di credito CA-PEX, non utilizzata alla data di chiusura del presente Bilancio. La voce comprende, inoltre, quote di premi assicurativi per € 307.303, prestazioni di manutenzione per € 223.240 e prestazioni varie e professionali per € 84.007.

La movimentazione della voce è contenuta nel seguente schema:

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio	33.743	1.486.661	<b>1.520.404</b>
Variazione nell'esercizio	(33.743)	(75.112)	<b>(108.855)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>0</b>	<b>1.411.549</b>	<b>1.411.549</b>

## PASSIVO

**PATRIMONIO NETTO** **A** € **145.714.736**

Il Patrimonio Netto al 31 dicembre 2025 presenta un valore complessivo pari a € 145.714.736, rispetto a € 156.580.857 del precedente esercizio. Il dettaglio della composizione del Patrimonio Netto e delle sue principali voci è illustrato nei paragrafi che seguono.

**CAPITALE SOCIALE** **AI** € **27.368.432**

Il capitale sociale è suddiviso in n. 263.158 azioni ordinarie, aventi valore nominale di € 104 ciascuna, interamente sottoscritte e versate.

La ripartizione del capitale sociale tra i soci alla data di riferimento del Bilancio è la seguente:

SOCI	VALORE NOMINALE
2i Aeroporti S.p.A.	€ 22.750.000
Città Metropolitana di Napoli	€ 3.250.000
Consorzio Aeroporto di Salerno Pontecagnano S.c.a.r.l.	€ 1.368.432
<b>Totale capitale sociale</b>	<b>€ 27.368.432</b>

**Riserve e Utile d'esercizio** **A IV-A VI-A VII-A VIII-A IX** € **118.346.304**

Di seguito si riportano le movimentazioni intervenute nelle voci del Patrimonio Netto nel corso dell'esercizio, nonché il dettaglio delle altre riserve presenti in Bilancio:

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve			Totale altre riserve	Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdite) dell'esercizio	Totale patrimonio netto
			Riserva straord. o facoltativa	Riserva avanzo di fusione	Varie altre riserve					
<b>Valore al 31.12.2023</b>	<b>27.368.432</b>	<b>5.473.686</b>	<b>3.555.590</b>	<b>70.535.608</b>	<b>1.970.145</b>	<b>76.061.343</b>	<b>(234.015)</b>	<b>8.243.456</b>	<b>38.578.646</b>	<b>155.491.548</b>
<b>Destinazione del risultato dell'esercizio precedente</b>										
Attribuzione di dividendi									(38.421.068)	<b>(38.421.068)</b>
Altre destinazioni								157.578	(157.578)	<b>0</b>
<b>Altre variazioni</b>										
Incrementi					5	5	(285.703)			<b>(285.698)</b>
Decrementi								(1)		<b>(1)</b>
Riclassifiche										<b>0</b>
Risultato d'esercizio									39.796.076	<b>39.796.076</b>
<b>Valore al 31.12.2024</b>	<b>27.368.432</b>	<b>5.473.686</b>	<b>3.555.590</b>	<b>70.535.608</b>	<b>1.970.150</b>	<b>76.061.348</b>	<b>(519.718)</b>	<b>8.401.033</b>	<b>39.796.076</b>	<b>156.580.857</b>
<b>Destinazione del risultato dell'esercizio precedente</b>										
Attribuzione di dividendi									(39.736.858)	<b>(39.736.858)</b>
Altre destinazioni								59.218	(59.218)	<b>0</b>
<b>Altre variazioni</b>										
Incrementi					(1)	(1)	226.492			<b>226.491</b>
Decrementi										<b>0</b>
Riclassifiche								1		<b>1</b>
Risultato d'esercizio									28.644.245	<b>28.644.245</b>
<b>Valore al 31.12.2025</b>	<b>27.368.432</b>	<b>5.473.686</b>	<b>3.555.590</b>	<b>70.535.608</b>	<b>1.970.149</b>	<b>76.061.347</b>	<b>(293.226)</b>	<b>8.460.252</b>	<b>28.644.245</b>	<b>145.714.736</b>

DESCRIZIONE	IMPORTO
Fondo miglioramento infrastrutture	€ 1.970.148
Riserva da arrotondamenti decimali Euro	1
<b>Totale</b>	<b>€ 1.970.149</b>

In data 7 maggio 2025 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione dei dividendi pari ad € 39.736.858 quale dividendo ordinario. Il pagamento di tali dividendi ai Soci è stato effettuato nel mese di giugno 2025.

L'iscrizione della Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi deriva dalla sottoscrizione di cinque contratti IRS sottoscritti con cinque banche finanziatrici, come di seguito commentato. L'operazione si configura come strumento di copertura che, secondo quanto definito dal principio contabile OIC 32 deve essere valutato al fair value e rilevato nello stato patrimoniale come un'attività o una passività utilizzando come contropartita una riserva di patrimonio netto. La Società prevede di recuperare la riserva negativa negli esercizi futuri.

Nello schema che segue sono evidenziate l'origine e la possibilità di utilizzazione delle voci del patrimonio netto. Nessuna delle riserve iscritte in bilancio è in regime di sospensione d'imposta. Come evidenziato nei prospetti seguenti sulla disponibilità e sull'utilizzo del Patrimonio Netto, le altre riserve iscritte in Bilancio sono liberamente disponibili.

	Importo	Origine/natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizz. effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
<b>Capitale</b>	<b>27.368.432</b>					
Riserva da sovrapprezzo delle azioni					0	0
Riserve di rivalutazione					0	0
Riserva legale	5.473.686	Riserva di utili	B	5.473.686	0	0
Riserve statutarie					0	0
<b>Altre Riserve:</b>						
Riserva straordinaria o facoltativa	3.555.590	Riserva di utili	A/B/C	3.555.590	0	0
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civile					0	0
Riserva azioni o quote della società controllante					0	0
Riserva da rivalutazione delle partecipazioni					0	0
Versamenti in conto aumento di capitale					0	0
Versamenti in conto futuro aumento di capitale					0	0
Versamenti in conto capitale					0	0
Versamenti a copertura perdite					0	0
Riserva da riduzione capitale sociale					0	0
Riserva avanzo di fusione	70.535.608	Riserva di capitale	A/B/C	70.535.608	0	0
Riserva per utili su cambi non realizzati					0	0
Riserva da conguaglio utili in corso					0	0
Varie altre riserve	1.970.149	Riserva di utili	A/B/C	1.970.149	0	0
<b>Totale altre riserve</b>	<b>76.061.347</b>			<b>76.061.347</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Riserve per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	(293.226)				0	0
Utili portati a nuovo	8.460.252	Riserva di utili	A/B/C	8.460.252	0	0
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0				0	0
<b>Totale</b>	<b>117.070.491</b>			<b>89.995.285</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Quota non distribuibile				7.443.835		
Residua quota distribuibile				82.551.450		

Legenda: **A:** per aumento di capitale **B:** per copertura perdite **C:** per distribuzione ai soci **D:** per altri vincoli statutarî **E:** altro.

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Varie altre riserve".

DESCRIZIONE	IMPORTO
Fondo miglioramento infrastrutture	€ 1.970.148
Riserva da arrotondamenti decimali Euro	1
<b>Totale</b>	<b>€ 1.970.149</b>
Origine/natura	Riserva di utili
Possibilità di utilizzazioni	A/B
Quota disponibile	0
Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per copertura perdite	0
Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per altre ragioni	0

Legenda: **A:** per aumento di capitale **B:** per copertura perdite **C:** per distribuzione ai soci **D:** per altri vincoli statutarî **E:** altro.

**FONDO PER RISCHI ED ONERI** **B** € **4.350.653**

Il Fondo per rischi ed oneri ammonta complessivamente ad € 4.350.653, e accoglie passività di natura determinata, certe o probabili, con data di sopravvenienza o 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.

Nello schema che segue sono evidenziate l'origine dei fondi e le movimentazioni intervenute nell'esercizio:

	Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	Fondo per imposte anche differite	Strumenti finanziari derivati passivi	Altri fondi	Totale fondi per rischi ed oneri
<b>Valore di inizio esercizio</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>683.839</b>	<b>3.305.870</b>	<b>3.989.709</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Accantonamento nell'esercizio				1.130.630	1.130.630
Utilizzo nell'esercizio				(35.584)	(35.584)
Altre variazioni			(298.015)	(436.087)	(734.102)
<b>Totale variazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(298.015)</b>	<b>658.959</b>	<b>360.944</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>385.824</b>	<b>3.964.829</b>	<b>4.350.653</b>

**Strumenti finanziari derivati passivi** **B 3** € **385.824**

Gli strumenti finanziari derivati passivi ammontano ad € 385.824 e si riferiscono al *fair value* negativo dei contratti derivati di copertura sottoscritti nel mese di dicembre 2023, con l'obiettivo di stabilizzare i flussi finanziari relativi agli interessi variabili del debito finanziario.

**Altri fondi** **B 4** € **3.964.829**

La voce in esame, in aumento rispetto al precedente esercizio per € 360.944, accoglie il saldo degli accantonamenti destinati a fronteggiare passività potenziali probabili ben identificate, ma incerte nell'importo e/o nella data di sopravvenienza, inerenti controversie in materia di lavoro, rischi derivanti da azioni revocatorie intentate da alcuni vettori e richieste di risarcimenti di terzi ed in maniera residuale a risarcimenti di danni.

Gli "Accantonamenti" effettuati nel corso dell'anno, pari ad € 1.130.630, rappresentano la migliore stima operata dalla Società dell'importo delle passività potenziali probabili, relative: alla copertura finanziaria di un piano di incentivazione, avviato nell'esercizio 2025 del turnover delle risorse da attuarsi su base volontaria e avvalendosi degli strumenti previsti dalla normativa vigente, ad accantonamenti per cause intraprese da personale non più in servizio, agli interessi moratori alle azioni revocatorie intentate da alcuni vettori, a componenti reddituali in attesa di definizione con terze parti e a controversie varie. Si evidenzia che alla data di chiusura del Bilancio sono inoltre presenti ulteriori contenziosi per i quali, sulla base dello stato di avanzamento degli stessi e sulla base dei pareri dei consulenti legali esterni che assistono la Società, non sussistono eventi tali da far intravedere rischi probabili di soccombenza e/o esborsi monetari.

Gli "Utilizzi", complessivamente pari ad € 35.584, si riferiscono principalmente alle spese legali legate alla revocatoria relativa alla società Ernest S.p.A. e alle spese per risarcimenti danni vari.

Le "Altre variazioni", complessivamente pari ad € 436.087, si riferiscono principalmente alla liberazione del fondo accantonato per un contenzioso in materia di lavoro, definito nel corso dell'esercizio con sentenza della Corte di Cassazione che ha rigettato integralmente il ricorso della controparte.

**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO** **C** € **2.316.682**

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ammonta, al 31 dicembre 2025, ad € 2.316.682 e registra un decremento di € 33.536 rispetto all'esercizio precedente.

A seguito della riforma della previdenza complementare attuata con il D. Lgs. del 5 dicembre 2005, n. 252, e delle successive modificazioni introdotte con la Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 (Legge Finanziaria 2007), a decorrere dal 1° gennaio 2007, le imprese con almeno 50 dipendenti sono obbligate a versare le quote di Trattamento di Fine Rapporto maturato successivamente a tale data, ai Fondi di Previdenza complementare, di cui allo stesso D. Lgs. n. 252/2005, ovvero al Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS, in conformità alle scelte effettuate dai dipendenti.

Pertanto, il trattamento di fine rapporto iscritto in Bilancio copre l'intera passività maturata alla data del 31 dicembre 2006 nei confronti dei lavoratori dipendenti, in conformità all'articolo 2120 del Codice Civile, alla legislazione vigente ed ai contratti collettivi di lavoro ed integrativi aziendali, in quanto le quote maturate successivamente a tale data sono versate periodicamente a favore dei fondi "esterni" e non concorrono più alla formazione della passività nello stato patrimoniale.

Il Fondo TFR residuo è soggetto a rivalutazione periodica a mezzo di indici; esso è, inoltre, destinata ad esaurirsi nel tempo, in relazione alla cessazione dei rapporti di lavoro in essere al 1° gennaio 2007.

La passività per trattamento di fine rapporto, aggiornato secondo i nuovi criteri di legge ed in ossequio all'art. 2120 del Codice Civile mediante rivalutazione della quota del TFR maturata al 31 dicembre 2006, ha registrato i seguenti movimenti nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente all'uscita di cinque dipendenti che hanno aderito all'Accordo di Isopensione sottoscritto dalla Società nel corso dell'esercizio in commento.

Le altre variazioni rappresentano le somme versate nell'esercizio in favore dei fondi di previdenza esterni.

La seguente tabella riporta le movimentazioni che hanno interessato il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato nel corso del 2025:

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	2.350.218
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	1.416.175
Utilizzo nell'esercizio	(419.700)
Altre variazioni	(1.030.011)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(33.536)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>2.316.682</b>

**DEBITI** **D** € **178.703.971**

Tale voce accoglie unicamente passività certe e determinate. I debiti esigibili oltre i 12 mesi sono esposti separatamente.

I debiti sono iscritti in Bilancio in base al criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, ad eccezione dei casi in cui i suoi effetti siano irrilevanti, come, ad esempio per i debiti a breve termine o quando i costi di transazione, commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza del debito siano di scarso rilievo. L'applicazione del criterio del costo ammortizzato non ha comportato effetti significativi sui valori di Bilancio. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal

valore nominale del debito, al netto dei costi di transazione e di tutti i premi, sconti e abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. I costi di transazione, le eventuali commissioni attive e passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo. Si precisa che, come consentito dall'art. 12, comma 2, del D.lgs. 139/2015, per i debiti sorti in data antecedente il 31 dicembre 2015 si è conservata l'iscrizione al valore nominale.

Per quanto riguarda i debiti e gli oneri espressi originariamente in valuta diversa dall'Euro sono rilevati in contabilità al cambio vigente alla data di effettuazione delle operazioni. Qualora all'atto del pagamento dei debiti in valuta si registri un utile o una perdita su cambio rispetto all'importo registrato in contabilità, il relativo importo è imputato al conto economico dell'esercizio in cui si esegue il pagamento.

I debiti in valuta in essere alla data di riferimento del Bilancio sono iscritti in base al rapporto di cambio a pronti Euro/valuta vigente alla data di chiusura dell'esercizio. Le perdite e/o gli utili derivanti da tale valutazione rispetto ai valori riportati in contabilità, sono iscritte in Bilancio alla voce C 17-bis del Conto Economico.

Rispetto all'esercizio precedente, i debiti registrano una riduzione complessiva pari a € 27.544.394. Tale variazione deriva prevalentemente dall'andamento delle singole componenti nelle diverse categorie di debito e sarà commentata analiticamente nei relativi paragrafi della presente Nota Integrativa.

	Debiti verso banche	Debiti verso altri finanziatori	Acconti	Debiti verso fornitori	Debiti verso controllanti	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Totale debiti
Valore di inizio esercizio	78.946.569	0	614.683	59.623.385	11.413.550	10.523.813	10.088.297	35.038.068	<b>206.248.365</b>
Variazione nell'esercizio	257.268	0	1.822.460	(16.238.391)	(11.153.711)	(4.016.879)	631.440	1.153.419	<b>(27.544.394)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>79.203.837</b>	<b>0</b>	<b>2.437.143</b>	<b>43.384.994</b>	<b>259.839</b>	<b>6.506.934</b>	<b>10.719.737</b>	<b>36.191.487</b>	<b>178.703.971</b>
Quota scadente entro l'esercizio	0	0	2.437.143	43.384.994	259.839	6.051.150	9.177.748	10.429.895	<b>71.740.769</b>
Quota scadente oltre l'esercizio	79.203.837	0	0	0	0	455.784	1.541.989	25.761.592	<b>106.963.202</b>
Di cui di durata superiore a 5 anni	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>

Il dettaglio sopra riportato non opera alcuna distinzione tra debiti originati da rapporti con fornitori esteri e nazionali in quanto non ritenuta significativa, avendo posto in essere la maggioranza delle transazioni con operatori aventi stabili organizzazioni in Italia.

**Debiti verso banche** **D 4** € **79.203.837**

La voce debiti verso banche ammonta a € 79.203.837 al 31 dicembre 2025, rispetto a un saldo precedente di € 78.946.569 e accoglie il debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto in data 23 ottobre 2023 con un pool di banche costituito da Intesa Sanpaolo S.p.A. in qualità di Banca Agente e finanziatrice, e Crédit Agricole Corporate and

Investment Bank S.A., BPER, BPM, UniCredit S.p.A., ciascuna con una partecipazione al *pool* pari al 20%. Il contratto prevede la concessione di una Linea di Credito revolving (Working Capital Facility) e di una Linea di Credito a lungo termine (Term Facility). La Linea di Credito revolving è pari ad € 15.000.000 ed è volta alla copertura delle generali esigenze di cassa e di capitale circolante, inclusi l'eventuale utilizzo per il pagamento di dividendi e la restituzione della linea Revolving del contratto precedente. La Linea di Credito Term è pari ad € 80.000.000 ed è volta alla restituzione della corrispondente linea del contratto antecedente. Inoltre, Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. è intervenuta con una linea di credito aggiuntiva "CAPEX" per la parziale copertura del piano degli investimenti da realizzare negli scali aeroportuali di Napoli ed in quello di Salerno per il periodo 2023-2026. Le banche inoltre hanno messo a disposizione della Società una linea *uncommitted* pari ad € 15.000.000 da utilizzare come linea *revolving* in varie modalità, in considerazione delle ulteriori esigenze finanziarie della GESAC. Alla data di riferimento del presente Bilancio la linea TERM risulta totalmente utilizzata. L'importo è stato iscritto al netto degli oneri accessori connessi al rifinanziamento (*up-front fee* e spese legali) ed è valutato in Bilancio al costo ammortizzato in conformità a quanto previsto dall'OIC 19. Il finanziamento ha una durata di cinque anni con un rimborso della linea TERM e della linea CAPEX con modalità *bullet* alla scadenza.

In considerazione dell'andamento del mercato finanziario al momento della sottoscrizione, caratterizzato dal rialzo dei tassi, la Società ha ritenuto opportuno stabilizzare i flussi finanziari generati dall'interesse variabile della linea TERM attraverso un'operazione in strumenti derivati. Il 21 dicembre 2023 ha quindi sottoscritto con le relative banche finanziatrici cinque contratti di IRS *Interest Rate Swap* che prevedono la copertura del 70% del debito, pari ad € 56.000.000, un tasso fisso pari al 2,571% e la scadenza per il 31 dicembre 2027. Essendo stati stipulati a condizioni di mercato ed avendo caratteristiche allineate a quelle dell'operazione finanziaria coperta, quali l'importo nominale, la data di regolamento dei flussi finanziari, la scadenza e l'elemento variabile (tasso variabile Euribor a 6 mesi), tali strumenti finanziari sono valutati al *fair value* ad ogni data di chiusura di Bilancio. Al 31 dicembre 2025 il *fair value* è pari ad € -385.824 iscritto nella voce "Strumenti finanziari derivati passivi".

A garanzia dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal citato contratto di finanziamento, in favore delle banche finanziatrici la GESAC ha ceduto i crediti commerciali derivanti da contratti che prevedono un corrispettivo annuo superiore a € 500.000 e con durata residua superiore a 18 mesi, i crediti derivanti dall'operazione di *hedging* ed ha costituito in pegno il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria e quello intrattenuto per l'esecuzione delle operazioni di investimento della liquidità. Al 31 dicembre 2025 i due conti presentano rispettivamente un saldo attivo pari ad € 46.015.658. Il socio di maggioranza 2i Aeroporti S.p.A., inoltre, ha costituito in pegno le azioni della GESAC di sua proprietà a favore delle banche finanziatrici a garanzia del proprio finanziamento.

Il contratto di finanziamento prevede, inoltre, specifici *covenant* finanziari, i quali, alla data del 31 dicembre 2025, risultano integralmente rispettati.

**Acconti** **D 6** € **2.437.143**

Gli acconti ammontano complessivamente ad € 2.437.143 ed accolgono, come illustrato a commento nella voce "Crediti verso clienti", la riclassifica dei saldi negativi dei crediti verso alcuni clienti. L'incremento rispetto all'esercizio precedente, pari ad € 1.822.460 è sostanzialmente riconducibile al debito nei confronti della Regione Campania ma-

turato per le anticipazioni deliberate ed incassate nel corso dell'anno per l'importo complessivo di € 1.710.000 come previsto dalle convenzioni sottoscritte per la realizzazione del nuovo Terminal di Aviazione Generale e della Caserma dei Vigili del Fuoco presso lo scalo di Salerno.

<b>Debiti verso fornitori</b>	<b>D 7</b>	<b>€</b>	<b>43.384.994</b>
-------------------------------	------------	----------	-------------------

I debiti verso fornitori ammontano ad € 43.384.994 al 31 dicembre 2025 e comprendono i debiti per fatture ricevute e da ricevere relative a forniture di beni e/o le prestazioni di servizi ricevute entro tale data.

Il decremento rispetto all'esercizio precedente, pari ad € 16.238.391, è strettamente legato alla dinamica decrescente delle politiche di incentivazione oltre che ad una riduzione dell'entità degli investimenti realizzati nell'anno rispetto al precedente.

Tali debiti sono esigibili entro i 12 mesi.

<b>Debiti verso imprese controllanti</b>	<b>D 11</b>	<b>€</b>	<b>259.839</b>
--	-------------	----------	----------------

Il debito verso l'impresa controllante iscritto in Bilancio ammonta pertanto a € 259.839. La voce in esame accoglie il debito per l'imposta IRES teorica calcolata mediante applicazione dell'aliquota in vigore al reddito imponibile IRES del periodo, trasferito alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A., ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR, al netto delle ritenute subite. Infatti, GESAC partecipa al consolidato fiscale nazionale a partire dall'esercizio 2011 e viene prorogato di triennio in triennio.

In ottemperanza al disposto dell'articolo 2423-ter, comma 6, del Codice civile, si evidenzia che il Debito verso l'impresa controllante corrisponde alla differenza tra l'imposta di competenza dell'esercizio (€ 10.703.234), il credito per le ritenute d'acconto subite nell'esercizio (€ 211.846) e gli acconti versati nel corso dell'esercizio per € 10.231.549. Nel corso dell'anno, infatti, la società ha corrisposto gli importi dovuti relativi ad anni precedenti oltre ad aver pagato gli acconti 2025 per IRES ed IRAP.

<b>Debiti tributari</b>	<b>D 12</b>	<b>€</b>	<b>6.506.934</b>
-------------------------	-------------	----------	------------------

I debiti tributari ammontano ad € 6.506.934 e includono principalmente il debito per le addizionali sui diritti di imbarco dei passeggeri per un importo pari ad € 5.890.371 e, in misura inferiore, l'importo delle ritenute IRPEF operate dalla Società nel mese di dicembre 2025 in qualità di sostituto di imposta, sui redditi di lavoro dipendente, di lavoro autonomo e di lavoro relativo a collaboratori, che sono pari a € 609.686 e che sono state versate nei mesi di gennaio e febbraio 2026.

<b>Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale</b>	<b>D 13</b>	<b>€</b>	<b>10.179.737</b>
--	-------------	----------	-------------------

La voce dei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale, pari ad € 10.179.737, include i debiti per contributi INPS e PREVAER relativi alle retribuzioni del mese di dicembre 2025, ed i contributi PREVINDAI dovuti per il IV trimestre 2025.

Questa voce accoglie, inoltre, i contributi calcolati sulle competenze maturate dal personale al 31 dicembre 2025 da liquidare nell'esercizio successivo e le addizionali sui diritti di imbarco passeggeri fatturate alle compagnie aeree ma non pertinenti economicamente alla GESAC e che saranno versate all'INPS a seguito dei relativi incassi dalle compagnie stesse, pari ad € 8.524.131.

L'incremento della voce rispetto al precedente esercizio, complessivamente pari a € 631.440, è principalmente correlato alla registrazione di consistenti incassi da parte dei vettori, in relazione agli importi dovuti a titolo di addizionale sui diritti d'imbarco da riversare all'INPS. L'incremento commentato è stato in parte compensato dai minori contributi dei lavoratori dipendenti iscritti per le retribuzioni da liquidare; lo scorso anno la voce comprendeva il premio straordinario corrisposto a dicembre al management ed al personale GESAC da parte del socio uscente Ardian per il soddisfacente esito dell'operazione di cessione della partecipazione indiretta detenuta in 2i Aeroporti S.p.A.

Si segnala che nei debiti esigibili oltre i dodici mesi è iscritta l'addizionale INPS, pari a circa 1,6 € mln, fatturata a vettori sottoposti a procedure concorsuali.

<b>Altri debiti</b>	<b>D 14</b>	<b>€</b>	<b>36.191.487</b>
---------------------	-------------	----------	-------------------

Gli altri debiti al 31 dicembre 2025 ammontano ad € 36.191.487. Tale voce registra un incremento di € 1.153.419 rispetto al precedente esercizio ed è composta da:

- > Debito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per € 5.599.032. Tale voce accoglie il canone di concessione dovuto per il secondo semestre 2025 (€ 4.896.133), il conguaglio calcolato sulla base del numero effettivo dei passeggeri transitati nell'anno negli scali aeroportuali di Napoli Capodichino e di Salerno (€ 673.654); ed il canone per l'affidamento del servizio di sicurezza aeroportuale (Decreto del 13 luglio 2005) per il mese di dicembre 2025 (€ 29.351);
- > Debito verso il Ministero dell'Interno per € 23.663.777. Tale voce accoglie l'iscrizione del contributo da versare al Ministero dell'Interno, per gli anni 2008, 2009, e dal 2011 al 2025, finalizzato alla riduzione del costo a carico dello Stato per il servizio antincendio negli aeroporti, come da Legge Finanziaria 2007 art. 1, comma 1328.

Il tema della legittimità del contributo richiesto è stato oggetto di ricorsi da parte di alcuni aeroporti italiani e di contrasti giurisprudenziali sui quali sono stati espressi diversi pronunciamenti favorevoli per i ricorrenti, anche da parte della Corte costituzionale e della Corte di Cassazione a sezioni unite. Nel 2019 la sentenza 4874/19 della CTP Roma, confermata anche dalla sentenza 7164/19 della CTR Lazio, ha annullato le somme dovute da diverse società di gestione aeroportuale per alcune annualità; inoltre, la stessa sentenza del CTR Lazio ha riconosciuto l'efficacia e l'applicabilità alle società di gestione aeroportuale che, come GESAC, non erano parte dei rispettivi giudizi, delle sentenze passate in giudicato in materia di Fondo Antincendio. Contro tale sentenza le Amministrazioni hanno presentato ricorso alla Corte di Cassazione che in seguito ha respinto le motivazioni addotte dalle società di gestione aeroportuale.

Negli ultimi anni, in considerazione del giudizio ancora pendente ed in attesa della pronuncia definitiva, si è ritenuto opportuno continuare ad accantonare il contributo annuo e a mantenere l'intero importo del debito nella voce in esame e riclassificarlo nei debiti a lungo termine. Inoltre, in seguito alla sentenza n. 1562/21 con cui il Tribunale di Roma ha affermato la giurisdizione del giudice tributario, nel mese di luglio 2022 la GESAC ha riassunto la cau-

sa innanzi alla ex Commissione Tributaria Provinciale di Roma per far valere l'efficacia delle sentenze in merito ai ricorsi proposti da altre società di gestione aeroportuale. In data 13 giugno 2023 la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Roma ha rigettato il ricorso proposto da GESAC stabilendo, tra l'altro, l'assenza dei presupposti per l'applicazione del giudicato esterno, non ritenendo la sussistenza del vincolo di solidarietà tra i soggetti passivi del contributo in esame. Prima che venisse a conoscenza del contenuto della sentenza della Suprema Corte citata, la GESAC ha impugnato la sentenza di I grado mediante deposito dell'atto di appello alla Corte di Giustizia Tributaria di II grado del Lazio. In attesa dell'esito del giudizio, la Società sta valutando l'ipotesi di una transazione;

- > Debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per € 165.334 relativo alle somme relative al raddoppio dei diritti di approdo e partenza per l'aviazione generale ai sensi dell'art. 2 - duodecies del D.L. 564/1994 convertito dalla legge n. 656/1994 per l'annualità 2025. Nel mese di gennaio 2026 è stato versato un importo pari ad € 162.713, relativamente alle somme incassate dalla Società;
- > Debiti vari per costi di competenza pari a € 255.696. La posta accoglie l'accantonamento dei compensi spettanti al Collegio Sindacale e dei costi di competenza dell'esercizio e di esercizi precedenti di varia natura non ancora liquidati alla chiusura del Bilancio in commento;
- > Debito per tassa asportazione rifiuti solidi urbani, pari a € 409.161. La posta accoglie l'accantonamento della tassa di competenza dell'esercizio 2025 e di una quota di esercizi precedenti non ancora versata;
- > Debiti relativi al personale per competenze da liquidare per € 2.503.615;
- > Debiti relativi al personale per ferie maturate e non godute per € 925.366;
- > Debiti per depositi cauzionali ricevuti da terzi per complessivi € 1.858.705;
- > Debiti relativi al versamento degli oneri di sistema a favore di CSEA (Cassa Servizi Energia e Ambiente) per complessivi € 214.511. In base alle delibere ARERA 481/2017 e 922/2017, i distributori di energia elettrica applicano a venditori scelti dai subconcessionari alcune componenti tariffarie (es. ASOS, ARIM, UC3/UC6) per conto di CSEA da versare mensilmente all'ente.
- > Debiti verso Regione Campania per € 222.243, a titolo di IRESA - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili - incassata dai vettori e da versare all'Ente beneficiario. Si segnala che la legge finanziaria del 6 maggio 2013, n. 5 ne ha previsto l'entrata in vigore a decorrere dal 22 maggio 2013;
- > Altri debiti diversi per € 119.337.

## RATEI E RISCONTI PASSIVI

E

€

1.510.976

I ratei ed i risconti passivi ammontano ad € 1.510.976 al 31 dicembre 2025 ed esprimono, rispettivamente, costi di competenza dell'esercizio in commento pagabili negli esercizi successivi ed i proventi fatturati entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di quelli successivi.

	Ratei passivi	Altri risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	0	1.804.079	<b>1.804.079</b>
Variatione nell'esercizio	4.316	(297.419)	<b>(293.103)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>4.316</b>	<b>1.506.660</b>	<b>1.510.976</b>

I ratei passivi includono quote di commissioni sul finanziamento concesso dal pool di banche citato. I risconti passivi accolgono principalmente quote di ricavi derivanti da subconcessioni.

## INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO

### CONTO ECONOMICO

Il conto economico evidenzia il risultato economico dell'esercizio.

Esso fornisce una rappresentazione delle operazioni di gestione, mediante una sintesi dei componenti positivi e negativi di reddito che hanno contribuito a determinare il risultato economico. I componenti positivi e negativi di reddito, iscritti nel Bilancio secondo quanto previsto dall'articolo 2425-bis del Codice civile, sono distinti secondo l'appartenenza alle varie gestioni: caratteristica, accessoria e finanziaria.

L'attività caratteristica identifica i componenti di reddito generati da operazioni che si manifestano in via continuativa e nel settore rilevante per lo svolgimento della gestione, che identificano e qualificano la parte peculiare e distintiva dell'attività economica svolta dalla Società, per la quale la stessa è finalizzata.

L'attività finanziaria è costituita da operazioni che generano proventi e oneri di natura finanziaria.

In via residuale, l'attività accessoria è costituita dalle operazioni che generano componenti di reddito che fanno parte dell'attività ordinaria ma non rientrano nell'attività caratteristica e finanziaria.

I costi e i ricavi sono stati determinati ed iscritti in Bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza economica ed in base alla relativa natura.

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

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

A seguito della riclassifica in questione l'ammontare il dato comparativo al 31 dicembre 2024 della voce A.1 Ricavi

delle vendite e delle prestazioni si riduce da € 176.214.184 a € 154.894.081 e la voce B.7 Costi per servizi si riduce da € 58.265.027 migliaia a € 36.944.924.

Dalla lettura del Conto Economico si possono individuare le aree della produzione, ovvero il valore ed i costi della produzione e l'area finanziaria. Ne scaturisce il risultato ante imposte e, infine, l'utile registrato nell'esercizio, pari a € 28.644.245

La successiva presentazione di schemi e tabelle agevola la comprensione dei relativi valori.

**VALORE DELLA PRODUZIONE** **A** **€ 155.368.395**

Il valore della produzione al 31 dicembre 2025 presenta un saldo di € 155.368.395 (al 31 dicembre 2024 pari ad € 157.279.461). L'aggregato è costituito da tutti i proventi derivanti dalla gestione aziendale caratteristica, non aventi natura finanziaria.

VALORE DELLA PRODUZIONE	2025	2024	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	151.400.052	154.894.081	(3.494.029)
Altri ricavi e proventi	3.968.343	2.385.379	1.582.964
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>155.368.395</b>	<b>157.279.460</b>	<b>(1.911.065)</b>

**Ricavi delle vendite e delle prestazioni** **A 1** **€ 151.400.052**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano ad € 151.400.052 e registrano un decremento di € 3.494.029 rispetto al dato registrato nel precedente esercizio 2024. La seguente tabella riporta il dettaglio dei ricavi delle vendite e delle prestazioni realizzati negli scali di Napoli e Salerno, distinti per principali categorie di attività:

	2025	2024	Variazione
<b>ATTIVITÀ AVIATION:</b>			
Diritti	95.856.660	103.334.260	(7.477.600)
Diritti imbarco/sbarco merci	632.633	568.464	64.169
Beni ad uso esclusivo	1.278.861	1.319.398	(40.537)
Infrastrutture centralizzate	1.629.356	2.352.032	(722.676)
<b>TOTALE</b>	<b>99.397.510</b>	<b>107.574.154</b>	<b>(8.176.644)</b>

	2025	2024	Variazione
<b>ATTIVITÀ NON AVIATION:</b>			
Subconcessione di servizi	18.690.139	16.320.361	2.369.778
Attività di ristorazione in subconcessione	9.949.410	9.264.359	685.051
Subconcessione di locali	3.959.550	3.719.817	239.733
Parcheggi	11.172.657	10.785.079	387.578
Proventi da sponsorizzazione e promozionali	3.759.710	3.164.866	594.844
Altri ricavi non aviation	3.693.388	3.318.137	375.251
<b>Totale</b>	<b>51.224.854</b>	<b>46.572.619</b>	<b>4.652.235</b>
<b>ALTRI RICAVI:</b>			
Servizi aggiuntivi di sicurezza	748.127	716.152	31.975
Altri ricavi	29.561	31.156	(1.595)
<b>Totale</b>	<b>777.688</b>	<b>747.308</b>	<b>30.380</b>
<b>Totale Voce A 1</b>	<b>151.400.052</b>	<b>154.894.081</b>	<b>(3.494.029)</b>

Nell'esercizio 2025 i ricavi derivanti dalle attività aviation hanno subito una riduzione rispetto al 2024 principalmente a seguito dell'entrata in vigore del nuovo livello dei diritti aeroportuali per lo scalo di Napoli, al termine del processo di consultazione con gli utenti e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il livello tariffario medio applicato nell'anno è stato infatti inferiore del 20% circa rispetto a quello vigente nell'anno 2024. In termini di ricavi complessivi l'effetto viene parzialmente mitigato dall'incremento del traffico passeggeri, che ha riguardato entrambi gli scali, e dall'adeguamento delle politiche di incentivazione; gli incentivi riconosciuti ai vettori sono, infatti, diminuiti del 48% per effetto del nuovo livello tariffario, passando da € 21.320.102 nel 2024 a € 11.091.619 nell'esercizio in esame. Come descritto in precedenza, in conformità a quanto previsto dall'OIC 34, i ricavi delle vendite e delle prestazioni sono esposti al netto degli incentivi ai vettori.

Anche le attività non aviation hanno beneficiato degli effetti positivi derivanti dall'incremento del traffico, con un valore pari a € 51.224.854.

Tutti i ricavi sono generati da transazioni effettuate in Italia, ed in particolare nella Regione Campania.

<b>Altri ricavi e proventi</b>	<b>A 5</b>	<b>€</b>	<b>3.968.343</b>
--------------------------------	------------	----------	------------------

Gli "Altri ricavi e proventi" sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 3.968.343. Tale voce è costituita principalmente da: rettifiche di costi o ricavi relativi a esercizi precedenti per € 2.009.055, rilascio di fondi accantonati in precedenti esercizi pari ad € 534.747, commissioni fatturate all'INPS, al Comune di Napoli ed alla Regione Campania a fronte del servizio prestato per la liquidazione, l'incasso e il riversamento delle addizionali d'imbarco passeggeri e dell'IRESA pari ad € 153.635, indennità di occupazione di competenza dell'esercizio per l'apertura di un cantiere di lavoro da parte della M.N. Metropolitana di Napoli su aree di proprietà della GESAC per € 44.805, la quota di

competenza dell'anno del credito d'imposta 4.0 per € 184.800, il corrispettivo dovuto per il riconoscimento degli oneri di sistema a seguito della qualifica di distributore certificato di energia elettrica per € 238.306.

<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>B</b>	<b>€</b>	<b>109.879.326</b>
-------------------------------	----------	----------	--------------------

La voce presenta un saldo di € 109.879.326 (€ 101.681.965 nell'esercizio precedente). Di seguito le principali voci, confrontate con i flussi dell'esercizio precedente. I costi della produzione accolgono gli oneri sostenuti in relazione all'attività caratteristica della GESAC.

Rispetto all'esercizio precedente, la voce presenta un incremento pari a € 8.197.363, come dettagliato di seguito in tabella:

COSTI DELLA PRODUZIONE	2025	2024	Variazione
Costi per materiali di manutenzione, di consumo e merci	1.086.224	985.541	100.683
Costi per servizi	39.419.847	36.944.924	2.474.923
Costi per godimento di beni di terzi	11.713.574	10.847.307	866.267
Costi per il personale	31.039.279	29.023.901	2.015.378
Ammortamenti e svalutazioni	23.473.550	21.513.496	1.960.054
Accantonamenti per rischi	1.130.630	272.699	857.931
Oneri diversi di gestione	2.016.222	2.094.095	(77.873)
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>109.879.326</b>	<b>101.681.963</b>	<b>8.197.363</b>

La variazione è riconducibile per la maggioranza al business aeroportuale e, conseguentemente, alle attività operative e alla piena operatività dello scalo di Salerno.

<b>Costi per materiali di manutenzione, di consumo e merci</b>	<b>B 6</b>	<b>€</b>	<b>1.086.224</b>
--	------------	----------	------------------

Sono iscritti tra i costi di produzione del conto economico per complessivi € 1.086.224 un incremento pari a € 100.683 rispetto al precedente esercizio.

La voce in esame accoglie i costi relativi agli acquisti di materiali utilizzati per l'espletamento dei servizi aeroportuali, materiali di manutenzione e scorte, cancelleria, vestiario e carburanti utilizzati dai mezzi operativi.

<b>Costi per servizi</b>	<b>B 7</b>	<b>€</b>	<b>39.419.847</b>
--------------------------	------------	----------	-------------------

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 39.419.847. In questa voce sono allocati i costi sostenuti per l'acquisizione dei servizi necessari all'ordinaria gestione aziendale.

L'incremento rispetto al precedente esercizio, pari ad € 2.474.923, è principalmente attribuibile allo scalo di Salerno la cui attività su un anno interno ha comportato l'adeguamento dell'organizzazione operativa per consentire la continuità delle operazioni rispetto ai soli sei mesi dello scorso anno. Inoltre, per quanto riguarda lo scalo di Napoli, la crescita dei costi ha riguardato il rafforzamento dei servizi operativi per la gestione di più elevati volumi di traffico; in particolare, sono stati rafforzati i presidi esterni relativi all'assistenza disabili, alla gestione dei flussi veicolari e di accesso ai parcheggi, ed alla gestione di alcuni impianti, fra i quali il sistema di smistamento bagagli e delle arcate dedicate ai controlli sicurezza.

<b>Costi per godimento beni di terzi</b>	<b>B 8</b>	<b>€</b>	<b>11.713.574</b>
--	------------	----------	-------------------

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 11.713.574. Tale voce è principalmente costituita dal canone dovuto a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'utilizzo dei beni ricevuti in concessione che, per il 2025, è pari a € 10.415.731. L'incremento di questa voce è riconducibile all'aumento dei volumi di traffico ed all'apertura dello scalo di Salerno.

<b>Costi per il personale</b>	<b>B 9</b>	<b>€</b>	<b>31.039.279</b>
-------------------------------	------------	----------	-------------------

La voce registra un notevole incremento rispetto all'esercizio precedente, pari a € 2.015.378, derivante essenzialmente dalla piena operatività dello scalo di Salerno sull'intero arco dei dodici mesi, unitamente al rafforzamento della struttura societaria e al potenziamento dei presidi operativi presso l'aeroporto di Napoli.

Al 31 dicembre 2025 i costi del personale ammontano ad € 31.039.279.

Sotto il profilo dei rapporti di lavoro, sulla voce di costo ha inciso significativamente la sottoscrizione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) per il triennio 2025-2027. L'accordo ha introdotto incrementi retributivi periodici a partire da luglio 2025, oltre a prevedere il riconoscimento di una componente una tantum a copertura del periodo precedente relativo agli anni 2023, 2024 e al primo semestre 2025. A ciò si è aggiunto, sul finire dell'esercizio, il rinnovo dell'accordo di secondo livello, anch'esso della medesima durata triennale (2025-2027), che ha comportato l'aggiornamento degli elementi premianti variabili legati ai risultati gestionali e di altre componenti accessorie, tra cui le indennità di reparto e i servizi di welfare aziendale (buoni pasto).

<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>B 10</b>	<b>€</b>	<b>23.473.550</b>
------------------------------------	-------------	----------	-------------------

La voce comprende le quote di ammortamento calcolate secondo le regole civilistiche di valutazione per le immobilizzazioni immateriali (€ 14.858.216) e materiali (€ 8.213.618) e l'accantonamento per la svalutazione dei crediti verso clienti (€ 401.716). L'incremento di tale voce rispetto all'esercizio precedente è pari a € 1.960.054 ed è il risultato dell'entrata in esercizio di investimenti completati nel 2025.

La svalutazione dei crediti commerciali, invece, è pressoché in linea con quella dell'esercizio precedente.

<b>Accantonamenti per rischi</b>	<b>B 12</b>	<b>€</b>	<b>1.130.630</b>
----------------------------------	-------------	----------	------------------

La voce in esame, che ammonta ad € 1.130.630 al 31 dicembre 2025 (€ 272.699 l'esercizio precedente) accoglie accantonamenti volti a fronteggiare passività potenziali relative principalmente agli interessi moratori sulle azioni revocatorie intentate da alcuni vettori, a componenti reddituali in attesa di definizione con terze parti, alla copertura finanziaria di un piano di incentivazione del turnover aziendale delle risorse e a controversie in materia di lavoro.

<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>B 14</b>	<b>€</b>	<b>2.016.222</b>
----------------------------------	-------------	----------	------------------

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 2.016.222 ed accolgono componenti di costo residuali. Tale voce, che registra una riduzione di € 77.873, accoglie costi e spese di natura eterogenea, tra i quali IMU, TARI, contributi associativi e liberali e, in particolare, l'integrazione di costi relativi ad esercizi precedenti per difetto di stime effettuate in sede di chiusura dei precedenti bilanci.

<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>C</b>	<b>€</b>	<b>(3.318.364)</b>
------------------------------------	----------	----------	--------------------

I proventi e gli oneri finanziari sono iscritti per competenza in relazione alla quota maturata nell'esercizio di riferimento. Il risultato della gestione finanziaria, il cui saldo netto al 31 dicembre 2024 era pari a € (3.479.138), contrappone proventi pari a € 864.047, utili su cambi pari a € 15 ed oneri pari a € 4.182.426 registrando un ammontare di € (3.318.363) al 31 dicembre 2025.

<b>Altri proventi finanziari</b>	<b>C 16</b>	<b>€</b>	<b>864.047</b>
----------------------------------	-------------	----------	----------------

Gli altri proventi finanziari ammontano ad € 864.047 al 31 dicembre 2025 e registrano un decremento della voce rispetto al 2024 pari a € 1.022.199. La variazione è riconducibile principalmente ai contratti stipulati con le banche finanziatrici in sede di rinegoziazione del finanziamento con l'obiettivo di stabilizzare il tasso di interesse applicato al 70% della linea di credito a lungo termine. In seguito alla riduzione dei tassi d'interesse, infatti, il differenziale tra il tasso d'interesse nominale ed il tasso di hedging alla base dei contratti derivati di copertura, si è ridotto in misura consistente, con un impatto negativo sulla voce in esame pari ad € 682.743. Anche gli interessi attivi, derivanti dai depositi bancari a breve termine al fine di ottenere un tasso d'interesse più remunerativo rispetto a quello applicato sul conto corrente, hanno risentito dell'andamento del mercato finanziario. In aggiunta, nell'esercizio 2024 la GESAC aveva incassato dalla società controllante 2i Aeroporti S.p.A., a cui fa capo il consolidato fiscale, gli interessi sulla maggiore IRES versata per il 2019 per un importo complessivo pari a € 271.047. Il rimborso traeva origine dalle imposte 2019 versate in eccesso a seguito del mancato utilizzo da parte della GESAC dei crediti fiscali della società Aeroporti di Salerno Costa d'Amalfi S.p.A. Si era infatti risolta positivamente la controversia con l'Agenzia delle Entrate riguardante il riconoscimento di tali crediti fiscali con la maggiorazione di interessi.

**Interessi ed altri oneri finanziari** **C 17** € **(4.182.426)**

Gli interessi ed altri oneri finanziari ammontano ad (€ 4.182.426).

Lo schema che segue evidenzia la ripartizione degli interessi e degli altri oneri finanziari per tipologia di debito.

INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	2025	2024	Variazione
Debiti verso banche	4.170.060	5.342.632	(1.172.572)
Altri	12.366	21.821	(9.455)
<b>Totale</b>	<b>4.182.426</b>	<b>5.364.453</b>	<b>(1.182.027)</b>

La variazione in diminuzione degli interessi verso banche, pari ad € 1.182.027 è legata essenzialmente alla riduzione dei tassi di interesse nel corso dell'anno 2025. Tuttavia, si ricorda che in occasione del rifinanziamento del debito nell'esercizio 2023 la Società ha ritenuto opportuno stipulare dei contratti di copertura (Interest Rate Swap) al fine di stabilizzare gli interessi da corrispondere alle banche finanziatrici.

La voce comprende anche oneri accessori al finanziamento, quali le commissioni sulle linee di fido non utilizzate, la quota di up-front fee della linea Revolving e le commissioni di agenzia spettante alla Banca Agente.

**Utili e perdite su cambi** **C 17-bis** € **15**

La voce in esame accoglie esclusivamente perdite su cambi per € 563 ed utili per € 578. Tale voce evidenzia un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 946.

**IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO** € **13.526.460**

Le imposte correnti sono iscritte in base alla stima dei redditi imponibili IRES ed IRAP dell'esercizio determinati in conformità alle disposizioni di legge in vigore.

In caso di differenze temporanee tra le valutazioni civilistiche e quelle fiscali viene iscritta la connessa fiscalità differita. In particolare, le attività riferite ad imposte anticipate, nel rispetto del principio della prudenza, sono iscritte solo se sussiste la ragionevole certezza della loro futura recuperabilità. Il calcolo della fiscalità differita viene effettuato secondo le aliquote fiscali che, sulla base delle norme di legge già emanate alla data di redazione del Bilancio, saranno in vigore al momento in cui le differenze temporanee si riverseranno.

	IRES	IRAP
<b>A) Differenze temporanee</b>		
Totale differenze temporanee deducibili	11.137.665	0
Totale differenze temporanee imponibili	0	0
Differenze temporanee nette	11.137.665	0
<b>B) Effetti fiscali</b>		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(3.405.317)	0
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	732.279	0
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(2.673.038)	0

DIFFERENZE TEMPORANEE DEDUCIBILI	Oneri con deducibilità rinviata a futuri esercizi	Accantonamenti a fondi	Totale
<b>Descrizione</b>			
Importo al termine dell'esercizio precedente	5.418.125	8.770.697	<b>14.188.822</b>
Variazione verificatasi nell'esercizio	(3.568.414)	517.257	<b>(3.051.157)</b>
Importo al termine dell'esercizio	1.849.711	9.287.954	<b>11.137.665</b>
Aliquota IRES	24%	24%	
Effetto fiscale IRES	443.931	2.229.107	<b>2.673.038</b>
Aliquota IRAP	5,27%	5,27%	
Effetto fiscale IRAP	0	0	<b>0</b>

**a) Imposte correnti**

In tale voce sono accantonate le imposte IRES, pari a € 10.703.234, ed IRAP, pari a € 2.765.225, di competenza dell'esercizio, calcolate sui rispettivi redditi imponibili.

**b) Imposte relative a esercizi precedenti**

Al 31 dicembre 2025 risulta iscritto un importo pari ad € 658.795 relativo all'incasso ricevuto dalla GESAC nel mese di dicembre e relativo al rimborso della maggiore IRES versata per il 2019. Come commentato nella voce "Proventi finanziari" il rimborso riferito all'addizionale straordinaria IRES introdotta per gli anni 2019/2021 dall'art.1, commi da 716 a 718, della L.160/2019 trae origine dall'esito finale positivo del contenzioso sorto in seguito alla istanza di recupero delle perdite fiscali pregresse della società Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi S.p.A., incorporata nel 2019. Inoltre, tale voce accoglie l'importo di euro 56.041 versato nel corso dell'anno per la definizione ai sensi dell'art. 5-quater del D.Lgs. 218/1997, della maggiore imposta afferente alcuni recuperi a tassazione contestati dall'Agenzia delle Entrate in due PVC notificati a conclusione di due verifiche generali svolte nell'anno 2025 dall'Agenzia delle Entrate DP II di Napoli, avente ad oggetto l'anno d'imposta 2021, e dall'Agenzia delle Entrate Direzione Regionale della Campania - Ufficio Grandi Contribuenti avente ad oggetto l'anno d'imposta 2022.

### c) Imposte anticipate

Tale voce, pari ad € 660.755, accoglie per € 390.304 il valore delle imposte anticipate calcolate mediante applicazione dell'aliquota IRES del 24% sulle differenze temporanee in aumento, per € 856.166 il rigiro delle imposte anticipate di competenza dell'esercizio iscritte nei precedenti esercizi e per € 194.893 la rettifica di imposte anticipate iscritte in anni precedenti.

Il valore iscritto in Bilancio, inoltre, include per € 92.598 le imposte anticipate calcolate sul mark to market dei derivati al 31 dicembre 2025.

La riconciliazione tra onere fiscale corrente ed onere fiscale teorico per IRES ed IRAP è illustrata nelle tabelle che seguono:

IRES	Base imponibile	Aliquota teorica	Imposta	Aliquota effettiva
<b>Utile lordo</b>	<b>42.170.705</b>			
<b>Incrementi dell'utile lordo</b>	<b>7.482.395</b>			
di cui per:				
Accantonamenti a fondi	1.377.388			
Costi la cui deducibilità è rinviata a futuri esercizi	248.873			
Ammortamenti	5.405.223			
Costi non deducibili	450.911			
<b>Decrementi dell'utile lordo</b>	<b>(5.056.292)</b>			
di cui per:				
Utilizzo/rilascio fondi	(562.118)			
Costi di precedenti esercizi con deducibilità rinviata	(3.664.036)			
Proventi non imponibili	658.793			
Deduzioni di componenti extracontabili	(1.488.931)			
Detassazione A.C.E.	0			
<b>Reddito imponibile ai fini IRES</b>	<b>44.596.808</b>	<b>24,00%</b>	<b>10.703.235</b>	<b>25,38%</b>

IRAP	Base imponibile	Aliquota teorica	Imposta	Aliquota effettiva
<b>Valore della produzione (A-B)</b>	<b>45.489.069</b>			
<b>Costi non rilevanti ai fini IRAP</b>	<b>1.405.163</b>			
Costi del personale	(127.183)			
Accantonamenti e svalutazioni	1.532.346			
<b>Onere fiscale teorico</b>	<b>46.894.232</b>	<b>5,27%</b>	<b>2.471.326</b>	
<b>Incrementi della base imponibile</b>	<b>6.111.571</b>			
di cui per:				
Costi non deducibili dalla base imponibile	734.407			
Ammortamenti	5.377.164			
<b>Decrementi della base imponibile</b>	<b>(534.747)</b>			
di cui per:				
Rilascio fondi rischi non dedotti	(534.747)			
Proventi non imponibili	0			
Deduzioni del costo del personale				
Deduzioni di componenti extracontabili				
<b>Base imponibile IRAP effettiva</b>	<b>52.471.056</b>	<b>5,27%</b>	<b>2.765.225</b>	<b>5,89%</b>

### e) Informativa sulle perdite fiscali

DESCRIZIONE	ESERCIZIO CORRENTE			ESERCIZIO PRECEDENTE		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
<b>Perdite fiscali</b>						
dell'esercizio						
di esercizi precedenti	0			261.768		
<b>Totale perdite fiscali</b>	<b>0</b>			<b>261.768</b>		
<b>Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>261.768</b>	<b>24%</b>	<b>62.824</b>

In sede di liquidazione delle imposte per l'esercizio 2021, le imposte anticipate sulle perdite fiscali sono state trasferite alla consolidante 2i Aeroporti S.p.A., come da normativa in vigore per le società che partecipano al consolidato fiscale.

In sede di versamento del saldo IRES del 2024 alla società controllante, la GESAC ha recuperato il residuo del credito relativo a tali perdite fiscali, per un importo pari ad € 62.824.

## COMMENTO AL RENDICONTO FINANZIARIO

La Società redige il Rendiconto Finanziario adottando il metodo indiretto.

Per una corretta analisi del documento, si precisa che le disponibilità liquide finali al 31 dicembre 2024 sono esposte al netto dell'investimento *Time Cash*, pari ad € 40.000.000.

Pertanto, a lordo di tale investimento, le disponibilità liquide finali al 31 dicembre 2025 registrano un decremento rispetto al precedente esercizio pari a circa 21,6 € mln che, a sostanziale parità di indebitamento finanziario, evidenzia un consistente assorbimento di cassa da parte della gestione operativa. Si rileva infatti, in concomitanza con una ridotta redditività *aviation* determinata dall'abbassamento delle tariffe, una dinamica negativa del circolante dovuta al pagamento nell'esercizio di debiti commerciali riferiti all'esercizio precedente. Hanno inoltre contribuito ad assorbire cassa generata dalla gestione la dinamica degli investimenti, parzialmente compensata dagli incassi di fondi pubblici, e la distribuzione di dividendi.

Come precedentemente commentato, si segnala che la GESAC ha costituito in pegno a favore dei finanziatori il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria ed il conto corrente utilizzato per l'accensione dell'investimento *Time Cash*.

## ALTRE INFORMAZIONI

Conclusa l'analisi delle voci che costituiscono il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, si riportano alcune informazioni complementari richieste dall'art. 2427 del Codice Civile laddove, nel corso delle precedenti note, non si sia già proceduto in tal senso.

### DATI SULL'OCCUPAZIONE

Si riporta l'indicazione del numero medio dei dipendenti in forza durante l'esercizio appena conclusosi, ripartito per categoria di appartenenza dei lavoratori.

NUMERO MEDIO	
Dirigenti	8
Quadri	49
Impiegati	462
Operai	16
<b>Totale dipendenti</b>	<b>535</b>

### COMPENSI, ANTICIPAZIONI E CREDITI CONCESSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI E IMPEGNI ASSUNTI PER LORO CONTO

L'Assemblea dei Soci riunitasi in data 29 aprile 2022 ha deliberato di attribuire al Presidente del Consiglio di Amministrazione un compenso annuo di € 110.000 ed ai Consiglieri senza cariche esecutive e di rappresentanza un importo pari ad € 20.000. Il Consiglio di Amministrazione ha poi deliberato di assegnare all'Amministratore delegato un compenso per la speciale carica ricoperta in conformità dell'art. 2389 del Codice civile.

Per quanto riguarda il Collegio Sindacale l'Assemblea dei Soci riunitasi in data 9 luglio 2024 ha deliberato di attribuire al Presidente un compenso annuo di € 15.000 ed ai Sindaci Effettivi un compenso annuo di € 10.000.

	AMMINISTRATORI	SINDACI
Compensi	294.359	56.632

Non sono state concesse anticipazioni e/o crediti agli amministratori e/o ai sindaci, né sono stati assunti impegni verso terzi per loro conto.

## COMPENSI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE O ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

In data 7 maggio 2025 l'Assemblea dei Soci Azionisti ha deliberato di conferire l'incarico ex art. 2409-bis Codice Civile e 14 del D.Lgs. 27.01.2010, n. 39 alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. per gli esercizi 2025-2026-2027. Ai sensi e per gli effetti del punto 16-bis dell'art. 2427, primo comma del Codice Civile, si segnala che:

- > il corrispettivo di competenza dell'esercizio 2025 spettante alla PricewaterhouseCoopers S.p.A. per la revisione legale dei conti è pari ad € 25.000;
- > il corrispettivo di competenza dell'esercizio 2025 spettante alla PricewaterhouseCoopers S.p.A. per altri servizi di verifica svolti sono pari a € 13.000.

Revisione dei conti annuale	25.000
Altri servizi di verifica svolti	13.000
<b>Totale compensi spettanti al revisore legale o alla società di revisione</b>	<b>38.000</b>

## IMPEGNI, GARANZIE, FINANZIAMENTI PUBBLICI E PASSIVITÀ POTENZIALI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

### Impegni

Con riferimento alle obbligazioni assunte dalla Società verso terzi che traggono origine da contratti con effetti non ancora manifestati alla data di chiusura del presente Bilancio, si segnala che gli impegni di spesa residui nei confronti delle ditte appaltatrici, relativi ai principali contratti di ampliamento, ammodernamento e ristrutturazione dell'infrastruttura e degli impianti, risultano pari a € 28.284.454. Tale importo è da ricondursi per circa 18 € mln al contratto sottoscritto a fine 2025 relativo agli interventi di manutenzione straordinaria e di riqualifica profonda della pista di volo di Napoli, programmati per l'intero mese di novembre 2026, oltre che ai lavori di manutenzione straordinaria della vetrata landside ed a ulteriori lavori di ampliamento dei gates di imbarco. Per quanto riguarda l'aeroporto di Salerno le principali obbligazioni sono riferite ad interventi complementari alla realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale, ovvero il nuovo sistema elettrico, la realizzazione della linea security ed opere varie di sistemazione esterna, oltre che ai lavori di realizzazione dell'edificio mezzi di rampa.

### Impegni in materia di trattamento di quiescenza e simili

Non esistono ulteriori impegni in materia di trattamento di quiescenza e simili, rispetto agli adempimenti previsti dalla legge in materia di Trattamento di Fine Rapporto, nei casi in cui non sia devoluto a fondi di previdenza complementari, in conformità alle scelte effettuate dai dipendenti.

### Impegni assunti nei confronti di imprese controllate, collegate, nonché controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime

Si segnala che, secondo quanto previsto dall'art. 7 quater del Decreto-legge 193/2016, è stata esercitata l'opzione

di adesione al regime del Consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del D.P.R. n. 917/86 e che vede quale consolidante la controllante indiretta 2i Aeroporti S.p.A. Tale regime sarà rinnovato automaticamente, salvo che l'opzione non venga espressamente revocata con le stesse modalità e termini previsti per la scelta originaria.

### Garanzie

A garanzia dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal citato contratto di finanziamento, la GESAC ha ceduto i crediti commerciali derivanti da contratti che prevedono un corrispettivo annuo superiore a € 500.000 e con durata residua superiore a 18 mesi, i crediti derivanti dall'operazione di hedging ed ha costituito in pegno a favore delle banche finanziatrici il proprio conto corrente intrattenuto presso la Banca Depositaria. Ad ulteriore garanzia di tali finanziamenti, il socio di maggioranza 2i Aeroporti S.p.A. ha costituito in pegno le azioni di sua proprietà, a favore delle banche finanziatrici. Di seguito si riporta il dettaglio delle ulteriori garanzie prestate nell'interesse della Società ed in favore di terzi, in essere al 31 dicembre 2025.

BENEFICIARIO	Emittente	Numero polizza	Causale	Importo garantito	Scadenza
<b>ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile</b>	Atradius Crédito y Caución S.A.	PT06111615	adempimenti convenzione gestione totale (NAPOLI)	10.037.948	21/06/2026
<b>ENAV - Ente Nazionale Assistenza al Volo</b>	HDI Assicurazioni	803900833	adempimenti contratto di manutenzione	694.248	31/12/2025
<b>Comune di Napoli</b>	Atradius Crédito y Caución S.A.	PT0609621	installazione impianto pubblicitario	3.615	24/09/2026
<b>Agenzia Regionale Campania Turismo</b>	REVO Insurance S.p.A.	2213211	contratto di promozione per la Regione Campania	3.000	30/09/2026
<b>Aeronautica Militare</b>	REVO Insurance S.p.A.	2197487	atto negoziale tra Gesac S.p.A. e Aeronautica Militare	66.458	17/07/2026
<b>Santa Clara</b>	Intesa San Paolo S.p.A.	893948	contratto di locazione direttore ENAC Santa Clara	42.000	30/06/2026
<b>ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile</b>	Atradius Crédito y Caución S.A.	PT0610899	adempimenti convenzione gestione totale (SALERNO)	70.000	31/07/2026
<b>ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile</b>	UnipolSai Assicurazioni S.p.A.	188562430	convenzione Sblocca Italia Fase 1 degli interventi Progetto SALERNO	3.974.000	31/03/2026
<b>DEF Regione Campania anticipo 10%</b>	SACE BT	2799865257	servizio progettaz. infrastrutturale	800.000	30/06/2026
<b>DEF Regione Campania</b>	SACE BT	2799865826	realizzazione nuova caserma VV.FF.	580.000	30/06/2026
<b>DEF Regione Campania</b>	SACE BT	2799865840	prolungamento pista di volo	2.400.000	30/06/2026
<b>DEF Regione Campania</b>	SACE BT	2799865825	realizzazione Terminal Aviazione Generale	700.000	30/06/2026
<b>DEF Regione Campania</b>	SACE BT	2799865841	adeguamento Terminal Aviazione Generale	2.140.000	30/06/2026
<b>DEF Regione Campania</b>	REVO Insurance S.p.A.	2148564	realizzazione edificio mezzi di rampa	490.000	16/01/2026
				<b>22.001.270</b>	

### Finanziamenti pubblici

Nell'ambito dell'attuazione del programma degli investimenti da realizzare per lo sviluppo dello scalo di Salerno, si segnala che, con D.L. 133/2014 (c.d. decreto "Sblocca Italia") sono stati stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 39,74 € mln a copertura degli investimenti previsti per il primo allungamento della pista a 2.000 metri e l'adeguamento delle infrastrutture di volo. Nel mese di giugno 2021 è stata sottoscritta un'apposita convenzione che ha definito le modalità di erogazione dei fondi; a fronte di tale finanziamento è previsto l'impegno da parte della GESAC a sostenere investimenti per 0,26 € mln. Al 31 dicembre 2025 risultano incassati 30,9 € mln a parziale copertura delle spese fino ad ora sostenute. In aggiunta, con Legge regionale n. 38 del 29 dicembre 2017 la Regione Campania ha assicurato il finanziamento degli ulteriori investimenti necessari all'attuazione della Rete Aeroportuale Campana. Con successiva delibera n. 628 del 10 dicembre 2019, la Giunta regionale campana ha confermato in favore degli interventi previsti dal Piano di sviluppo delle infrastrutture per l'aeroporto di Salerno la programmazione di risorse per complessivi 93,4 € mln, individuando quale beneficiario la Società GESAC, soggetto preposto alla gestione unitaria degli aeroporti campani. In tale ambito sono pertanto state stipulate apposite convenzioni e stanziati fondi per un importo di circa 26,70 € mln con riprogrammazione di risorse a valere sul Piano di Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) per la progettazione delle infrastrutture, per la realizzazione dell'ulteriore allungamento della pista a 2.200 metri e per la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale. Al 31 dicembre 2025 risultano incassati 14,0 € mln a parziale copertura delle spese fino ad ora sostenute. Parallelamente, sono stati stanziati ulteriori 8,85 € mln a valere sui fondi FSC 2021-2027 per finanziare la realizzazione di altri edifici strategici. Alla data di redazione del presente Bilancio risultano incassati 0,64 € mln. Nel mese di febbraio 2026 sono stati incassati ulteriori 2,4 € ml per spese rendicontate nel corso del 2025. In ultimo, con delibera CIPESS 57/2024 sono stati stanziati i restanti 57,85 € mln previsti dalla L.R. n.38 del 2017 per la copertura degli investimenti per la realizzazione nel nuovo terminal di aviazione commerciale e delle altre opere per il completamento del piano di sviluppo a valere sui fondi FSC 2021-2027. Ad aprile 2025 è stata stipulata apposita convenzione con la Regione Campania.

### Beni in concessione

I beni in concessione rappresentano i beni di terzi condotti in regime di concessione dalla GESAC ai sensi di quanto previsto dalla convenzione stipulata con ENAC per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino e di Salerno - Costa d'Amalfi. Il valore di tali beni, risultante dalle polizze assicurative stipulate a salvaguardia della loro integrità patrimoniale, è pari a € 440.216.852.

### INFORMAZIONI SULLE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Al 31 dicembre 2025 i valori patrimoniali ed economici generati da operazioni poste in essere con parti correlate alle normali condizioni di mercato sono quelli relativi ai rapporti con F2i SGR S.p.A., con 2i Aeroporti S.p.A., con Mercurio S.p.A e con Sorgenia S.p.A, come di seguito riportato (valori in unità di euro).

Di seguito si riporta un dettaglio nella natura del rapporto con ciascuna parte correlata:

PARTE CORRELATA	NATURA DEL RAPPORTO	CREDITO	DEBITO	ONERI	PROVENTI
F2i SGR S.p.A.	Compensi e rimborsi Consiglieri		60.854	60.854	
2i Aeroporti S.p.A.	Consolidato fiscale		259.839		
Mercurio S.p.A.	Compensi e rimborsi Consiglieri		20.000	20.000	
Sorgenia S.p.A.	Fornitura energia elettrica	15.129	999.117	4.362.875	156.443

Per un'adeguata e completa visione della natura del rapporto e dell'ammontare delle poste, si rinvia alla lettura della Relazione sulla Gestione.

### INFORMAZIONI SUGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

GESAC non ha in essere accordi fuori Bilancio oltre a quanto descritto sia nella presente Nota sia nella Relazione sulla Gestione - la cui conoscenza sia utile per valutare la situazione patrimoniale e finanziaria della Società. Non sono state effettuate operazioni atipiche o inusuali, ovvero estranee alla normale gestione dell'impresa o in grado di incidere significativamente in maniera negativa sulla situazione economico-patrimoniale della Società.

### INFORMAZIONI SUI FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO EX ART. 2427 COD. CIV.

Nel corso dell'esercizio 2025 si è concluso l'iter di revisione delle tariffe aeroportuali dello scalo di Napoli per il triennio 2024-2026. Tale aggiornamento, definito in conformità ai modelli regolatori dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), riflette l'adeguamento del Piano Quadriennale degli Interventi, della Tutela Ambientale e della Qualità. In continuità con il processo precedentemente delineato, con decorrenza 1° gennaio 2026, i diritti passeggeri sono stati rimodulati e, dal 19 gennaio 2026, la tariffa per l'assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM) è stata fissata a 0,90 euro.

L'avvio dell'esercizio 2026 per lo scalo di Napoli è stato caratterizzato da una decisa accelerazione dei volumi di traffico: nel solo mese di gennaio la crescita ha raggiunto il 12% in termini di passeggeri. Il progressivo a febbraio conferma il trend positivo, con un incremento del 11% dei passeggeri e del 6% nei movimenti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questa performance è il risultato combinato di tre principali driver strategici:

- > Ottimizzazione del Load Factor, che mediamente ha raggiunto l'86% (+2,5 p.p. rispetto al 2025), a conferma di una efficace saturazione della capacità offerta estremamente.
- > Incremento della capacità media degli aeromobili, passata da 177 a 180 posti medi. Tale risultato riflette il processo di rinnovazione delle flotte dei vettori, ulteriormente accelerato dalle misure di incentivazione promosse dal gestore per favorire l'utilizzo di aeromobili di nuova generazione, più capienti, performanti e a più ridotto impatto ambientale.
- > Rimozione delle limitazioni sulla capacità totale dei movimenti e contestuale ottimizzazione della distribuzione dell'offerta voli per fasce orarie.

La seguente tabella riporta l'andamento del traffico dello scalo di Napoli nel primo bimestre confrontato con lo stesso periodo dell'anno scorso.

DATI QUANTITATIVI	Valori al		Variazioni	
	gen-feb 2026	gen-feb 2025	Assolute	%
Passeggeri (part/arr)	1.429.752	1.292.114	137.638	11%
Transiti	1.877	1.348	529	39%
Aviazione Generale	590	511	79	15%
<b>Totale passeggeri</b>	<b>1.432.219</b>	<b>1.293.973</b>	<b>138.246</b>	<b>11%</b>
<b>Movimenti</b>	<b>9.507</b>	<b>8.994</b>	<b>513</b>	<b>6%</b>
<b>Tonnellaggio</b>	<b>352.186</b>	<b>327.482</b>	<b>24.704</b>	<b>8%</b>

Nel corso del 2026 si prevede un'ulteriore crescita dei volumi rispetto all'esercizio precedente, sebbene più contenuta rispetto al risultato straordinario dei primi due mesi. Tale dinamica è legata alla progressiva stabilizzazione dei benefici derivanti dal superamento dei vincoli sui movimenti, i cui effetti positivi si sono manifestati perlopiù nella stagione invernale (novembre 2025 – marzo 2026).

L'unica flessione del traffico prevista per Napoli sarà riconducibile all'ultimo trimestre dell'anno, a causa della chiusura dello scalo nel mese di novembre per i lavori di rifacimento della pista. Gli effetti della chiusura saranno visibili già nelle ultime settimane di ottobre, in quanto verrà a mancare la continuità operativa, e impatteranno anche sul mese di dicembre, a causa dei tempi tecnici necessari ai vettori per ripristinare la piena operatività delle basi dopo i lavori di novembre.

Per i prossimi mesi e fino ad ottobre si prevede un'evoluzione positiva dei volumi, supportata dal consolidamento dell'offerta di Wizzair, dalla strutturata programmazione Summer e dalla conferma dei collegamenti diretti con il Nord America.

Di contro, lo scalo di Salerno riflette una fase di ridimensionamento dell'offerta rispetto al 2025 (-50% passeggeri) a causa dell'uscita di alcuni vettori. Nonostante ciò, si evidenzia un netto recupero in termini di efficienza operativa: il Load Factor è salito infatti all'80% (+9 p.p. rispetto a febbraio 2025), a seguito dell'interruzione delle tratte meno performanti.

In generale, per il 2026 si prevede che proseguirà la fase di assestamento dell'operativo di Salerno, con alcune novità di rilievo. In particolare, dal 22 maggio Aeroitalia inizierà a operare sullo scalo, segnando un passaggio chiave per lo sviluppo e la connettività territoriale: il vettore attiverà infatti 4 nuove rotte nazionali per un totale di 19 frequenze settimanali.

Infine, in occasione della chiusura programmata di Napoli a novembre, lo scalo accoglierà il trasferimento di parte delle attività di volo. Questa operazione non solo sosterrà i volumi di Salerno in un periodo di bassa stagione, ma rappresenterà un passaggio fondamentale per consolidare l'integrazione del sistema aeroportuale campano in un'unica rete coordinata.

#### PRINCIPIO CONTABILE DELLA CONTINUITÀ AZIENDALE ART. 2423-BIS, COMMA 1, N. 1 DEL CODICE CIVILE

L'art. 2423-bis, comma 1, n. 1 del codice civile prevede che le valutazioni di Bilancio siano fatte nella prospettiva della continuazione dell'attività aziendale ai fini della produzione di reddito.

Per il 2026, nonostante una compressione dei margini dovuta alla revisione tariffaria e alla riduzione del traffico, GESAC stima di mantenere una soddisfacente redditività aziendale ed un'adeguata solidità finanziaria grazie all'efficienza della struttura organizzativa ed all'attento governo dei costi. La Società prevede una riduzione del traffico dell'Aeroporto di Napoli legata alla chiusura dello scalo per l'intero mese di novembre, come ampiamente descritto in precedenza, compensata da una moderata crescita dei volumi nei mesi precedenti.

Con la recente apertura di un'ulteriore fase di instabilità in Medioriente occorre tenere in considerazione possibili effetti sul traffico aereo globale e le potenziali ripercussioni sull'operativo di Napoli, che in ogni caso si valutano, almeno per i collegamenti diretti, in via diretta, poco significative.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Salerno, la programmazione per il 2026 mostra cenni di esitazione da parte delle compagnie aeree a causa di alcune criticità aventi carattere logistico e riguardanti il livello di maturità dell'offerta turistica del territorio di riferimento. GESAC ha già avviato un piano di azione congiunto con le principali istituzioni coinvolte, per avviare una serie di interventi a supporto della fase di start up dello scalo.

La Società prosegue in ogni caso nell'autonomo effort di sviluppo del network come descritto nel precedente paragrafo. In questo contesto si fa presente che, il management non ha individuato incertezze significative che possano compromettere la capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso funzionante destinato alla produzione di reddito. Le ulteriori informazioni disponibili alla data di redazione del Bilancio consentono di affermare che la GESAC è pienamente in grado di far fronte alle obbligazioni ed agli impegni assunti e di continuare a svolgere la propria attività in un prevedibile futuro.

Il presente Bilancio, pertanto, è stato redatto con il rispetto del principio contabile della continuità aziendale.

#### IMPRESE CHE REDIGONO IL BILANCIO DELL'INSIEME PIÙ GRANDE/PICCOLO DI IMPRESE DI CUI FA PARTE LA SOCIETÀ IN QUANTO CONTROLLATA

La Società al 31 dicembre 2025 deteneva una partecipazione di controllo nella società neocostituita Aviagold S.r.l. unipersonale. Tuttavia, non è stato predisposto il Bilancio consolidato di gruppo fruendo dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3, del D.Lgs. 127/1991. A tal proposito, si evidenzia che la GESAC è controllata direttamente da 2i Aeroporti S.p.A., avente sede legale in Milano, via San Protaso n. 5, iscritta al Registro delle Imprese di Milano con il numero di codice fiscale 11188801002. Quest'ultima redige il Bilancio Consolidato che viene pubblicato e reso disponibile presso il Registro delle Imprese di Milano.

#### INFORMAZIONI RELATIVE AGLI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI EX ART. 2427-BIS DEL CODICE CIVILE

Alla data di chiusura del presente Bilancio la Società detiene strumenti derivati allo scopo di fronteggiare il rischio di variabilità del tasso di interesse in riferimento al finanziamento a medio termine iscritto nelle Passività. I contratti Interest Rate Swap (IRS) stipulati sono pari a cinque, uno per ogni Banca Finanziatrice con scadenza prevista per il 31 dicembre 2027. La percentuale di copertura dell'operazione sottostante è pari al 70%, per un importo totale di €

56.000.000 e con un tasso fisso del 2,571%. L'elemento variabile è rappresentato dall'Euribor a sei mesi applicato al debito finanziario. Avendo le medesime caratteristiche qualitative del contratto di mutuo di cui esiste designazione formale, ed essendoci sin dall'inizio una stretta relazione tra le caratteristiche delle due operazioni, tra cui anche la coincidenza tra le date di regolamento dei differenziali e le date di regolamento degli interessi del finanziamento ricevuto, è stata attribuita agli strumenti derivati la funzione economica di copertura (cash flow Hedge). Il fair value al 31 dicembre 2025 è pari ad € -385.824, come risulta dai corrispondenti valori comunicati dalle banche finanziatrici.

#### DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497-BIS CODICE CIVILE

In ossequio al disposto del 4° comma dell'art. 2497-bis del Codice Civile, si evidenzia che la società 2i Aeroporti S.p.A., con sede legale a Milano in via San Protaso, 5 e codice fiscale e P. IVA n. 11188801002, esercita attività di direzione e coordinamento.

I dati essenziali esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'art. 2497-bis del Codice Civile sono stati estratti dal relativo Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Per una adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di 2i Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2024, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del Bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla Legge.

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
Data dell'ultimo Bilancio approvato	31/12/2024	31/12/2023
<b>ATTIVO</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B) Immobilizzazioni	1.052.710.711	814.025.446
C) Attivo circolante	33.961.689	25.398.952
D) Ratei e risconti attivi	817.090	44.521
<b>Totale attivo</b>	<b>1.087.489.490</b>	<b>839.468.919</b>
<b>A) Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	106.605.918	121.089.395
Riserve	403.848.954	450.853.539
Utile (perdita) dell'esercizio	105.842.707	48.376.667
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>616.297.579</b>	<b>620.319.601</b>
B) Fondi per rischi e oneri	5.085.170	0
C) Trattamento di fine di lavoro subordinato	0	0
D) Debiti	454.518.902	217.329.269
E) Ratei e risconti passivi	11.587.839	1.820.049
<b>Totale passivo</b>	<b>1.087.489.490</b>	<b>839.468.919</b>

#### Prospetto riepilogativo del Conto Economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
Data dell'ultimo Bilancio approvato	31/12/2024	31/12/2023
A) Valore della produzione	0	0
B) Costi della produzione	(324.186)	(264.816)
C) Proventi e oneri finanziari	94.498.050	45.022.984
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	8.095.961	1.245.694
Imposte sul reddito dell'esercizio	3.572.882	2.372.805
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>105.842.707</b>	<b>48.376.667</b>

#### Informazioni ex art. 1, Comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

In riferimento art. 1 comma 125 e seguenti della L. 04.08.2017, n. 124 che prevede l'obbligo di pubblicazione in Nota Integrativa di sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici ricevuti, si segnalano i seguenti vantaggi fruiti nell'esercizio 2025, che comprendono anche misure generali di natura tributaria fruibili da tutte le imprese:

- > contributo sotto forma di credito d'imposta per l'effettuazione di investimenti in beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive ubicate nel territorio dello Stato ai sensi dell'art. 1, c.1051 della L. 178/2020, pari ad € 308.000;
- > agevolazione fiscale del "super ammortamento", prorogata dalla Legge di Bilancio 2019, che consente di migliorare le quote di ammortamento in relazione all'acquisto di beni strumentali nuovi (articolo 1, commi da 29 a 36, legge 205/2017). Il beneficio di cui si è usufruito è consistito in una riduzione della base imponibile pari a € 173.229;
- > agevolazione fiscale dell'"iper ammortamento" relativa all'impianto BHS realizzato ed interconnesso nel corso del 2019 per un valore asseverato in perizia di € 5.440.288; tale agevolazione permette di ridurre la base imponibile per una quota pari al 150% dell'ammortamento annuo del bene, per tanto per il 2025 tale riduzione risulta pari a € 979.252;
- > contributo ricevuto dai Fondi Interprofessionali For.Te e Fon.Dir, per totali € 83.874 relativamente al Piano Formativo 2025 per il personale dipendente;
- > contributo a fondo perduto di € 144.755 finanziato con Fondi dell'Unione Europea ed in particolare dal bando MOST del Politecnico di Torino;
- > contributo a fondo perduto di € 1.645.249 previsto dal decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 che ha istituito un fondo finalizzato a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione agli appalti pubblici di lavori;
- > contributo a fondo perduto ricevuto da ENAC pari ad € 6.228.304 per il finanziamento a fondo perduto di inter-

- venti previsti per la realizzazione dell'aeroporto di Salerno;
- > contributo a fondo perduto ricevuto dalla Regione Campania pari ad € 5.933.521 per i finanziamenti del programma degli interventi da realizzare sullo scalo di Salerno, ovvero la realizzazione del terminal di aviazione generale ed il prolungamento pista a 2.200 metri.

## PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

nell'invitarVi ad approvare il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, tenuto conto che non è necessario effettuare specifici accantonamenti ai sensi di legge e dello statuto sociale, Vi proponiamo di destinare l'utile conseguito pari a € 28.644.245 nel seguente modo:

- € 28.421.064 distribuito ai soci in ragione di € 108 per ciascuna azione;
- di rinviare a nuovo il residuo pari a € 223.181.

Il presente Bilancio, composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, corredato dalla Relazione sulla Gestione, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Napoli, 26 marzo 2026

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE  
L'Amministratore Delegato  
*Roberto Barbieri*



Allegati



4

**SOCIETA' GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI GE.S.A.C. S.p.A.**

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2025**

ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile

Signori Azionisti,

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 società Gestione Servizi Aeroporti Campani – Ge.S.A.C. 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 28.644.245. Il bilancio, approvato nella riunione del Consiglio di Amministrazione lo scorso 26 marzo, corredato della Relazione sulla gestione, è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge. E' stato altresì redatto il bilancio di sostenibilità 2025, documento in cui risultano trattati gli obiettivi perseguiti e le attività poste in essere dalla società in materia di ESG (*Environmental, Social, Governance*), che comprendono l'ambiente (*Environmental*), gli aspetti sociali (*Social*) e la Governance della società.

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 per il prossimo triennio 2025-2027, PricewaterhouseCoopers S.p.A. ci ha oggi consegnato la propria relazione, datata 10 aprile, contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2025 rappresenta in modo chiaro, 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.

Le attività svolte dal Collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio, e nel corso dello stesso sono state regolarmente svolte le riunioni di cui all'art. 2404 Codice Civile e di tali riunioni, svolte sia in presenza che in videoconferenza, sono stati redatti appositi verbali.

**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. I rapporti periodici con i responsabili amministrativi della Società si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiari quelli del Collegio Sindacale.

Abbiamo acquisito anche attraverso la lettura delle determinate del Consiglio di amministrazione e 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 la società incaricata della revisione legale abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo incontrato il preposto al sistema di controllo interno e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla società ai sensi del d.lgs 231/01 ed al suo aggiornamento, resosi necessario al fine di recepire le novità normative e le modifiche organizzative intervenute.

Abbiamo acquisito conoscenza e 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 e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

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

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

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o 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.

E' stato eseguito il monitoraggio periodico ai fini della valutazione di eventuali sintomi di disagio economico, finanziario o patrimoniale tali da rilevare una situazione di insofferenza da segnalare all'organo amministrativo (art. 28-octies del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14 Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza come modificato e integrato dal decreto legge n. 36 del 2022).

Per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, possiamo affermare che:

- le operazioni realizzate sono state conformi alla legge ed allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- l'Amministratore delegato ha riferito al Consiglio con la cadenza prescritta;
- la Società non ha conferito alla Società di Revisione ulteriori incarichi, rispetto all'incarico per la revisione legale dei conti e all'incarico per la revisione della contabilità regolatoria in conformità ad obblighi concessori, né risultano conferiti incarichi a soggetti legati alla stessa Società di Revisione.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio ha espresso parere favorevole alla risoluzione consensuale anticipata dell'incarico di revisione legale dei conti conferito per il triennio 2024/2026 alla società di revisione Ernst & Young S.p.A. e conferimento del nuovo incarico di revisione legale dei conti per il triennio 2025/2027 alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.

Per quanto detto, il Collegio ritiene di poter concludere che, nel corso della propria complessiva attività di vigilanza svolta, non sono emersi fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

#### Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, composto dalla Situazione Patrimoniale, dal Conto Economico e dal Rendiconto Finanziario, dalle Note Illustrative e corredato dalla Relazione sulla Gestione evidenzia un utile di esercizio pari a euro 28.644.245 e presenta in sintesi i seguenti valori:

<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA</b>	<b>(Euro)</b>
<b>ATTIVITA' al 31.12.25</b>	
Immobilizzazioni	243.029.785
Crediti	41.508.529
Disponibilità liquide	46.647.155
Ratei e risconti	1.411.549
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>332.597.018</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	
PATRIMONIO NETTO	145.714.736
di cui Capitale Sociale	27.368.432
di cui Utile d'esercizio	28.644.245
Fondi per rischi e oneri	4.350.653
Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	2.316.682
Debiti	178.703.971
Ratei e risconti	1.510.976
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>332.597.018</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	
RICAVI	155.368.395
COSTI	(109.879.326)
RISULTATO OPERATIVO	45.489.069
PROVENTI (ONERI FINANZIARI)	(3.318.364)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	42.170.705
Imposte sul reddito	13.526.460
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>28.644.245</b>

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 Gesac 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.

#### Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta ed il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione 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.

Napoli, 10 aprile 2026

per il Collegio sindacale<sup>1</sup>

Il Presidente Del Collegio Sindacale



<sup>1</sup> Relazione approvata con il consenso unanime dei sindaci



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

Agli Azionisti di

Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### Giudizio

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

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

#### Elementi alla base del giudizio

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

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 I.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 129/3880155 iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Atm Umor: Ancona 60131 Via Sandro Tomba 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229601 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Via Pisacane 18 Tel. 0521 275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 558771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Feliscent 90 Tel. 0422 686911 - Udine 33100 Via Poccolle 43 Tel. 0432 26780 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 286030 - Verona 37136 Via Francia 21/C Tel. 045 8282001.

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)



#### Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio di Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 14 aprile 2025, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio. La nota esplicativa riportata al paragrafo "Conto Economico" illustra gli effetti della riesposizione di alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati, a seguito della riclassifica dei costi per incentivi concessi ai vettori a riduzione dei ricavi.

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

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

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

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

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

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una



revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

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

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

3 di 5



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

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

#### Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

Gli amministratori di Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA al 31 dicembre 2025, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

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

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

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA al 31 dicembre 2025.

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

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto

4 di 5



acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Napoli, 10 aprile 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Pier Luigi Vitelli

(Revisore legale)



NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

**GE.S.A.C.** S.p.A.

[www.aeroportodinapoli.it](http://www.aeroportodinapoli.it)



progetto grafico **STUDIO EIKON**

photo: ©Archivio Gesac, ©Adobe Stock