

The background is a stylized, low-poly illustration of the Umbria region. It features rolling hills in shades of yellow and orange, a large church with a prominent bell tower in the center, and a monk in a brown robe walking away from the viewer on a path. There are also silhouettes of cypress trees, a dog, and a deer. The sky is a warm yellow with several birds in flight.

UMBRIA

INTERNATIONAL AIRPORT

SAN FRANCESCO D'ASSISI

**BILANCIO
2025**

airport.umbria.it

S A S E

Indice

Lettera agli Azionisti	5
Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2025	9
Indicatori Economici	33
Bilancio al 31/12/2025	55
Rendiconto finanziario al 31/12/2025	59
Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2025	62
Nota integrativa, attivo	69
Nota integrativa, passivo e patrimonio netto	79
Nota integrativa, conto economico	85
Nota integrativa, altre informazioni	91

Lettera agli azionisti



Cari Azionisti,

con l'approvazione del Bilancio 2025 si conclude il mandato che mi avete affidato tre anni fa. Un periodo intenso, impegnativo e profondamente significativo, che ha rappresentato per me non solo un incarico istituzionale, ma un'esperienza umana e professionale di grande valore.

Quando abbiamo iniziato questo percorso, il contesto era complesso e il settore aeroportuale stava ancora ritrovando stabilità e prospettiva. Insieme abbiamo scelto di non limitarci alla gestione dell'ordinario, ma di costruire una visione: rafforzare strutturalmente il ruolo dell'aeroporto quale infrastruttura strategica per l'Umbria, capace di generare sviluppo, connessioni e opportunità.

I risultati raggiunti testimoniano la solidità di quella visione. Nel triennio lo scalo ha registrato una crescita significativa del traffico passeggeri (+ 68,03 %), ampliando la rete di collegamenti e consolidando la propria attrattività nei confronti dei vettori. Non si tratta soltanto di numeri: dietro quei dati vi sono persone, imprese, turisti, famiglie, opportunità di lavoro e investimenti che hanno trovato nell'aeroporto una porta aperta verso l'Italia e l'Europa.

Abbiamo lavorato per rendere la società più strutturata, più efficiente e più moderna. Sono stati rafforzati i processi organizzativi, migliorata la qualità dei servizi, potenziata la capacità di interlocuzione con i partner istituzionali e commerciali. Oggi SASE è una realtà più solida, con fondamenta robuste e una chiara traiettoria di sviluppo.

Un capitolo centrale di questo percorso è stato quello della sostenibilità. Non abbiamo considerato il Bilancio di Sostenibilità come un adempimento formale, ma come l'espressione di una responsabilità concreta

verso il territorio e le generazioni future. Riduzione dell'impatto ambientale, efficientamento energetico, attenzione alla gestione delle risorse, dialogo con la comunità: sono scelte che qualificano il nostro modo di essere infrastruttura pubblica e che rafforzano la legittimazione del nostro operato.

Desidero esprimere un ringraziamento sincero ai Soci, che hanno sostenuto con convinzione il percorso intrapreso; al Consiglio di Amministrazione, che mi ha affiancato con competenza e spirito costruttivo; e soprattutto a tutte le persone che ogni giorno lavorano in aeroporto. Senza la loro professionalità, la loro dedizione e il loro senso di appartenenza, nessuno dei risultati conseguiti sarebbe stato possibile.

Consentitemi, in questa fase conclusiva del mandato, una riflessione più personale. Guidare questa società ha significato assumersi responsabilità importanti, affrontare decisioni complesse, ma anche condividere entusiasmo, ambizione e orgoglio per i traguardi raggiunti. L'aeroporto non è soltanto un'infrastruttura: è un simbolo di apertura, di connessione, di fiducia nel futuro. Aver contribuito al suo rafforzamento è motivo di profonda soddisfazione.

Consegniamo oggi alla comunità una società più forte, più credibile e pronta ad affrontare nuove sfide. Le trasformazioni del settore richiederanno visione, equilibrio e capacità di innovare, ma sono certo che le basi costruite in questi anni consentiranno di proseguire con determinazione nel percorso di crescita.

Lascio questo incarico con gratitudine e con la consapevolezza di aver condiviso con tutti voi un tratto di strada importante per il futuro dell'aeroporto e dell'Umbria. Desidero rivolgere un ringraziamento sincero ai Soci, che con responsabilità e visione hanno sostenuto il percorso di crescita della società, e ai compagni di viaggio di questi anni, in particolare ai componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, che mi hanno affiancato con competenza, lealtà e spirito costruttivo in ogni fase di questo mandato. I risultati raggiunti sono il frutto di un lavoro corale, fondato sulla collaborazione, sulla fiducia reciproca e sulla comune determinazione a rafforzare il ruolo strategico dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria - San Francesco d'Assisi al servizio del territorio.

Con stima e fiducia.

Il Presidente Consiglio di Amministrazione
Dott. Antonello Marcucci



*La pace comincia dagli occhi
Peace begins in the eyes*



SASE SPA

Via dell'aeroporto snc, 06134, S.Egidio, Perugia (PG)

Capitale sociale Euro 1.182.771,85 I.V.

Reg. Imp. 00515910545

Rea 115277

Composizione degli organi sociali

Consiglio di Amministrazione

Antonello Marcucci – Presidente esecutivo

Giorgio Mencaroni – Vice Presidente

Cinzia Tardioli – Consigliere

Agnese Sorcini – Consigliere (fino al 17 dicembre 2025)

Virgilio Puletti – Consigliere

Doriana Sannipola – Consigliere (dal 17 gennaio 2026)

Scadenza del mandato con approvazione Bilancio al 31.12.2025

Collegio sindacale

Onofrio Formisano – Presidente

Caterina Brescia - Membro effettivo

Maria Chiara Sordini - Membro effettivo

Mario Ciani - Membro supplente

Emma Scavo - Membro supplente

Scadenza del mandato fino all'approvazione del Bilancio al 31.12.2027

Società di revisione

Ria Grant Thornton

Scadenza del mandato fino all'approvazione del Bilancio al 31.12.2025



Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2025

Sigg. Azionisti,

Il 2025 si è caratterizzato per risultati particolarmente positivi sotto il profilo sia operativo che economico-finanziario. Nel corso dell'esercizio l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria - San Francesco d'Assisi ha registrato una crescita significativa del traffico passeggeri, passando dai 534.210 passeggeri del 2024 ai 620.420 del 2025 (+16.1%), con un incremento rilevante che conferma il consolidamento del percorso di sviluppo dello scalo. A tale dinamica di crescita del traffico si affianca il raggiungimento di un risultato economico positivo, elemento che testimonia la progressiva maturazione del modello gestionale e il miglioramento degli equilibri operativi della Società. Il quadro complessivo è ulteriormente rafforzato dall'assenza di indebitamento di natura finanziaria, circostanza che evidenzia una solida

struttura patrimoniale e una gestione improntata a criteri di sostenibilità e prudenza finanziaria, ponendo basi solide per affrontare le future prospettive di sviluppo.

Tali risultati, assumono un significato ancora più rilevante, se letti alla luce del contesto generale in cui sono stati conseguiti, caratterizzato da un quadro geopolitico internazionale complesso e da un sistema aeroportuale che ha operato nel corso dell'anno in condizioni di forte pressione operativa, considerato che l'infrastruttura era stata originariamente progettata per una capacità di circa 500.000 passeggeri annui. Il superamento stabile di tale soglia testimonia quindi non solo la crescita della domanda, ma anche la capacità organizzativa e gestionale della Società di sostenere livelli di traffico superiori alla capacità originariamente prevista.

1. Highlights 2025 a confronto con 2024 e 2023

Nonostante una congiuntura economica ancora caratterizzata da elementi di incertezza e da un contesto socioeconomico e geopolitico internazionale complesso, il 2025 ha rappresentato un esercizio particolarmente significativo per la Società, segnando il ritorno all'equilibrio economico dopo il risultato negativo registrato nel 2024. SASE ha infatti chiuso l'esercizio 2025 in sostanziale pareggio, conseguendo un utile netto pari a euro 10.106, risultato che testimonia il progressivo consolidamento della gestione operativa e il percorso di rafforzamento degli equilibri economico-finanziari della Società.

Analizzando più nel dettaglio le dinamiche che hanno condotto a questo risultato, si può osservare un importante aumento della voce relativa ai ricavi della gestione caratteristica rispetto al 2024. Tale incremento ha riguardato sia la voce dei ricavi Aviation (+629.995) che i ricavi non aviation (+395.160) ed è diretta conseguenza dell'aumento del traffico passeggeri.

Il Valore della Produzione, inoltre, si è attestato a euro

13.266.702 in aumento del 12,6% rispetto allo scorso anno.

Dal punto di vista finanziario la Posizione Finanziaria Netta della Società continua ad attestarsi in area negativa, in quanto SASE, grazie ad una attenta gestione delle risorse prodotte riesce a far fronte alle proprie obbligazioni senza ricorrere all'indebitamento bancario.

Sul fronte delle immobilizzazioni si registra inoltre una crescita significativa delle immobilizzazioni materiali in quanto SASE, nel corso del 2024, ha effettuato importanti investimenti pari ad un valore che si attesta intorno ad euro 1.500.000.

I principali investimenti hanno riguardato l'acquisto di nuovi mezzi GSE elettrici per lo svolgimento delle attività di handling, per rinnovare ed ampliare il parco mezzi già esistente e riducendo al tempo stesso l'impatto ambientale delle proprie attività. Altri investimenti di rilievo hanno riguardato la costruzione di un nuovo edificio per gli uffici della Società, che è stato completato nei primi mesi del 2025.



Nel corso dell'esercizio 2025, la Società ha portato a compimento un articolato e fondamentale lavoro di programmazione strategica di medio-lungo periodo, avviato già nel corso del 2024. Tale percorso ha trovato il suo momento cardine nell'approvazione del nuovo Piano Industriale da parte dell'Assemblea dei Soci in data 4 aprile 2025, definendo un chiaro orizzonte di sviluppo e crescita dello scalo fino al 2028. In stretta coerenza con le direttrici strategiche tracciate, la Società ha provveduto alla predisposizione del Piano Quadriennale degli Interventi,

ottenendo la formale approvazione da parte di ENAC.

A completamento di questo solido quadro programmatico, si segnala con soddisfazione la conclusione dell'iter di revisione delle tariffe aeroportuali per il triennio 2026-2028, ufficializzata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con la delibera n. 3 del 28 gennaio 2026. Le nuove tariffe garantiranno un incremento dei ricavi aviation a partire dal 2026, elemento indispensabile per migliorare la competitività e la redditività della Società nel prossimo triennio.

Di seguito si riportano gli Highlights 2025 a confronto con il 2024 e 2023

Descrizione	2025	2024	2023
N° Passeggeri	620.420	534.210	532.478
Totale Ricavi	13.266.702	11.782.581	11.316.596
Ebitda	715.879	142.541	899.529
Ebitda Margin	5,40 %	1,21%	7,95%
Risultato netto	10.106	-313.463	178.076
Patrimonio netto	1.507.814	1.497.708	1.811.171
Indebitamento finanziario netto	-1.201.015	-255.913	-2.268.700

2. L'andamento dell'economia mondiale, il contesto geopolitico e le ricadute sulla mobilità aerea

Nel corso del 2025 l'economia mondiale ha registrato una crescita moderata ma complessivamente resiliente, con un incremento del prodotto interno lordo globale stimato intorno al +3%, in linea con l'esercizio precedente. Tale dinamica si è sviluppata in un contesto ancora caratterizzato da significative tensioni geopolitiche e da una progressiva ridefinizione degli equilibri economici internazionali.

Le principali economie avanzate hanno evidenziato tassi di crescita contenuti ma stabili, sostenuti prevalentemente dal settore dei servizi e da una domanda interna in graduale rafforzamento. Le economie emergenti hanno invece mantenuto ritmi di espansione superiori alla media globale, contribuendo in misura rilevante alla crescita complessiva.

Il quadro geopolitico ha continuato a influenzare le dinamiche economiche e commerciali. Il perdurare di conflitti regionali, le tensioni in alcune aree strategiche per le rotte energetiche e commerciali, nonché la crescente frammentazione degli scambi internazionali, hanno generato volatilità nei mercati delle materie prime e nei costi logistici. Parallelamente, il rafforzamento delle politiche industriali nazionali e la tendenza alla regionalizzazione delle catene del valore hanno modificato i flussi commerciali e produttivi globali.

Nonostante tali elementi di incertezza, il sistema economico internazionale ha dimostrato capacità di adattamento, grazie soprattutto a:

- ➔ progressiva stabilizzazione dei prezzi energetici rispetto ai picchi precedenti;

- ➔ graduale rientro delle pressioni inflattive;
- ➔ politiche monetarie orientate al controllo dell'inflazione ma più prevedibili;
- ➔ investimenti in transizione energetica e digitalizzazione.

In questo contesto, il settore dei servizi ha rappresentato uno dei principali motori di crescita, con particolare dinamismo nei comparti legati al turismo e alla mobilità internazionale. La ritrovata fiducia dei consumatori e delle imprese ha sostenuto la domanda di viaggi sia per motivi leisure sia per esigenze professionali, favorendo una crescita strutturale della mobilità aerea.

Il traffico aereo passeggeri ha pertanto beneficiato direttamente della normalizzazione economica globale. La domanda mondiale di trasporto aereo ha registrato nel 2025 un incremento del +5,3% rispetto al 2024, con una crescita particolarmente marcata del traffico internazionale (+7,1%), a conferma del rafforzamento degli scambi e della mobilità transfrontaliera.

3. Andamento del mercato del trasporto aereo e risultati dell'esercizio 2025

3.1 Il contesto macroeconomico e il mercato del trasporto aereo, lo scenario a livello Mondiale

Il 2025 ha rappresentato un ulteriore anno di consolidamento e crescita per il settore del trasporto aereo mondiale. Secondo i dati IATA, la domanda globale di trasporto passeggeri, misurata in Revenue Passenger Kilometers (RPK), è aumentata del +5,3% rispetto al 2024, con una crescita del traffico internazionale pari al +7,1% e del traffico domestico pari al +2,4%.

Parallelamente anche la capacità offerta (ASK - Available Seat Kilometers) è cresciuta del +5,2%, mentre il load factor medio mondiale ha raggiunto il record storico dell'83,6%, a conferma di un'elevata efficienza operativa e di una domanda solida e diffusa.

Nonostante un contesto geopolitico complesso, la volatilità dei costi energetici e le crescenti pressioni regolatorie in materia ambientale, il settore ha dimostrato resilienza e capacità di adattamento, sostenuto principalmente da investimenti in flotte di nuova generazione, digitalizzazione

Il settore del trasporto aereo si conferma così non solo indicatore anticipatore delle dinamiche economiche globali, ma anche infrastruttura abilitante dei processi di internazionalizzazione, favorendo al tempo stesso l'integrazione dei mercati, abbattendo le barriere geografiche e temporali, lo sviluppo del turismo, la mobilità imprenditoriale e l'attrazione per gli investimenti.

Il 2025 evidenzia quindi un legame sempre più stretto tra stabilizzazione macroeconomica, evoluzione geopolitica e crescita della mobilità aerea. In un contesto ancora complesso e in continua trasformazione, la connettività internazionale rappresenta un fattore strategico di competitività per i territori.

È in tale scenario globale, caratterizzato da resilienza economica ma anche da nuove sfide geopolitiche, che si colloca l'evoluzione positiva del traffico aereo europeo e nazionale e, in particolare, la performance dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria - San Francesco d'Assisi.

dei processi aeroportuali, ottimizzazione dei modelli di network e dal rafforzamento delle alleanze tra vettori.

Le prospettive di medio-lungo periodo rimangono orientate alla crescita, con una domanda strutturalmente sostenuta dalla mobilità internazionale, dall'internazionalizzazione delle economie e dall'espansione dei mercati turistici.

3.2 Scenario Europeo

In Europa il traffico passeggeri nel 2025 ha registrato una crescita complessiva del +4,4% rispetto al 2024, con circa 2,6 miliardi di passeggeri movimentati, nuovo record storico per il continente.

La crescita è stata trainata principalmente dal traffico internazionale e intra-UE, mentre la componente domestica ha mostrato un andamento più stabile. Il modello low-cost continua a rappresentare il principale motore di sviluppo degli aeroporti regionali.

Il mercato europeo evidenzia tuttavia una crescente polarizzazione tra grandi hub e aeroporti regionali, con una competizione sempre più marcata per l'attrazione delle

rotte e dei vettori.

3.3 Scenario Nazionale

Il comparto del trasporto aereo in Italia ha vissuto nel 2025 una fase di consolidamento e crescita straordinaria, raggiungendo un volume complessivo superiore ai 230 milioni di passeggeri, confermando la vitalità del settore ed una dinamica particolarmente positiva. Secondo le rilevazioni fornite da ENAC, già nel primo trimestre dell'anno si è registrato un incremento dell'8% rispetto al 2024, segnando un distacco netto del 15% anche rispetto ai parametri pre-pandemici del 2019. Tale crescita si è mantenuta complessivamente stabile per tutta la durata del 2025.

Questa dinamica proietta l'Italia ai vertici dei mercati più performanti in Europa, grazie a un mix equilibrato tra una domanda domestica resiliente e un deciso rafforzamento delle direttrici internazionali e intra-UE. A trainare questa espansione è stata soprattutto la spinta propulsiva del turismo internazionale, integrata da una crescente segmentazione verso forme di mobilità legate al leisure e ai city break. In questo scenario di elevata dinamicità, il ruolo degli aeroporti regionali si è evoluto in chiave strategica: lungi dall'essere semplici scali secondari, queste infrastrutture si sono affermate come asset indispensabili per garantire la connettività dei territori e per alimentare la competitività del sistema Paese, permettendo alle diverse realtà locali di agganciare i flussi della mobilità globale e agendo da catalizzatori per

l'internazionalizzazione.

Nella tabella di seguito viene riportato il totale dei passeggeri e movimenti degli aeroporti italiani.

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%
1	Alghero	13.196	7,9	1.770.493	9.9
2	Ancona	10.831	-9,2	606.633	1.1
3	Bari	56.700	4,4	7.977.881	9.7
4	Bergamo	104.665	-4,8	16.937.976	-2.4
5	Bologna	84.658	1,7	11.138.013	3.4
6	Bolzano	16.645	11,5	132.958	24.7
7	Brescia	10.797	-8,6	8.320	-3.9
8	Brindisi	24.703	-2,0	3.444.438	1.7
9	Cagliari	40.752	2,0	5.254.433	1.8
10	Catania	81.003	-1,9	12.369.485	0.2
11	Comiso	2.340	-28,1	134.495	-48.4
12	Crotone	2.866	24,2	340.286	24.5
13	Cuneo	3.807	20,6	99.977	-5.2
14	Firenze	43.793	8,4	3.847.658	9.4
15	Foggia	2.033	-12,7	69.151	11.3
16	Forlì	2.974	21,2	118.073	-11.3
17	Genova	17.272	8,3	1.576.701	18.1
18	Grosseto	2.357	84,3	4.269	88.0
19	Lamezia Terme	25.979	9,0	3.049.594	12.4
20	Lampedusa	7.858	2,1	358.089	2.5
21	Milano Linate	122.281	3,6	11.131.764	4.5
22	Milano Malpensa	226.321	5,5	31.385.585	8.6
23	Napoli	89.275	3,2	13.271.522	4.9
24	Olbia	44.494	5,2	4.161.572	7.2
25	Palermo	64.841	-0,4	9.220.905	3.4
26	Parma	5.062	10,9	144.560	8.1
27	Perugia	6.669	1,3	620.420	16.1
28	Pescara	15.821	15,0	1.114.691	31.5
29	Pisa	44.892	7,3	5.977.227	7.8
30	Reggio Calabria	9.992	33,9	977.984	56.7
31	Rimini	4.380	7,0	416.594	29.6
32	Roma Ciampino	42.377	-0,1	3.987.517	3.3
33	Roma Fiumicino	322.744	2,3	51.306.744	4.3
34	Salerno	6.360	100,6	380.606	112.5
35	Taranto-Grottaglie	755	-12,7	721	-28.3
36	Torino	47.936	8,9	5.006.169	6.7
37	Trapani	8.476	-6,0	1.007.409	-6.3
38	Treviso	23.757	9,6	3.200.130	5.0
39	Trieste	14.523	14,2	1.651.703	25.1
40	Venezia	87.597	-1,4	11.850.336	2.2
41	Verona	30.784	5,5	4.027.863	8.7
TOTALI		1.774.566	3,1	230.080.945	5.0



4. Un anno di svolta per l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria

4.1 Il risultato record del 2025

In questo scenario di mercato favorevole ma altamente competitivo, l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria – San Francesco d'Assisi ha conseguito nel 2025 il miglior risultato della propria storia.

Il raggiungimento del record storico di 620.420 passeggeri nel 2025 rappresenta per l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria un cambio di paradigma che trascende il dato puramente statistico. Superando strutturalmente la soglia dei 500.000 transiti annui — limite per il quale l'infrastruttura era stata originariamente dimensionata — lo scalo ha ufficialmente completato la sua transizione da sito in fase di rilancio a infrastruttura strategica consolidata.

Questo dato rappresenta un vero e proprio cambio di scala dell'aeroporto, che entra stabilmente in una fascia dimensionale superiore, che accresce sensibilmente il valore reputazionale del "brand" Umbria, agli occhi dei partner internazionali e dei grandi investitori, con implicazioni rilevanti sotto il profilo operativo, economico finanziario, organizzativo e reputazionale.

La solidità di questa traiettoria di crescita è supportata da precisi driver gestionali, quali l'ottimizzazione dei load factor e il consolidamento delle rotte esistenti, frutto di una sinergia sempre più stretta con i vettori e di una strategia di marketing territoriale coordinata con i principali stakeholder regionali. L'efficacia di tali azioni è dimostrata non solo dall'aumento dei volumi, ma anche dal costante miglioramento della passenger experience, capace di attrarre una domanda sempre più qualificata e diversificata.

In questo scenario, la performance della rotta verso Palermo emerge come un indicatore strategico fondamentale: l'incremento rilevante dei volumi su questa tratta testimonia la vitalità di un bacino d'utenza misto, in cui il segmento turistico si fonde con quello business. Tale risultato conferma come lo scalo non sia più un semplice punto di transito, ma un motore indispensabile per l'integrazione economica e la mobilità imprenditoriale, capace di generare traffico stabile e di connettere in modo strutturale il tessuto produttivo umbro con i principali poli economici nazionali.

Nella tabella di seguito si riporta il traffico passeggeri per destinazione registrato nel 2025 a confronto con l'annualità precedente

Destinazione	2025			2024			2025 vs 2024	
	Arrivi	Partenze	Totale	Arrivi	Partenze	Totale	Δ Tot (N. PAX)	Δ Tot (%)
Tirana	58.509	60.302	118.811	33.739	34.951	68.690	50.121	73,0%
Palermo	45.297	45.780	91.077	25.537	25.833	51.370	39.707	77,3%
Londra - Stansted	45.030	46.002	91.032	48.399	48.688	97.087	-6.055	-6,2%
Catania	33.004	32.382	65.386	34.282	35.529	69.811	-4.425	-6,3%
Cagliari	22.431	22.848	45.279	24.372	24.421	48.793	-3.514	-7,2%
Bruxelles - Charleroi	18.340	18.320	36.660	17.541	17.490	35.031	1.629	4,7%
Cracovia	14.831	15.594	30.425	10.408	10.531	20.939	9.486	45,3%
Malta	13.461	14.032	27.493	11.224	11.418	22.642	4.851	21,4%
Rotterdam	11.958	11.698	23.656	7.564	7.118	14.682	8.974	61,1%
Bucarest	10.566	10.631	21.197	10.380	10.458	20.838	359	1,7%
Barcellona	10.156	10.329	20.485	9.684	10.346	20.030	455	2,3%
Londra - Heathrow	10.360	9.438	19.798	10.252	10.462	20.714	-916	-4,4%
Brindisi	5.831	5.895	11.726	5.633	5.566	11.199	527	4,7%

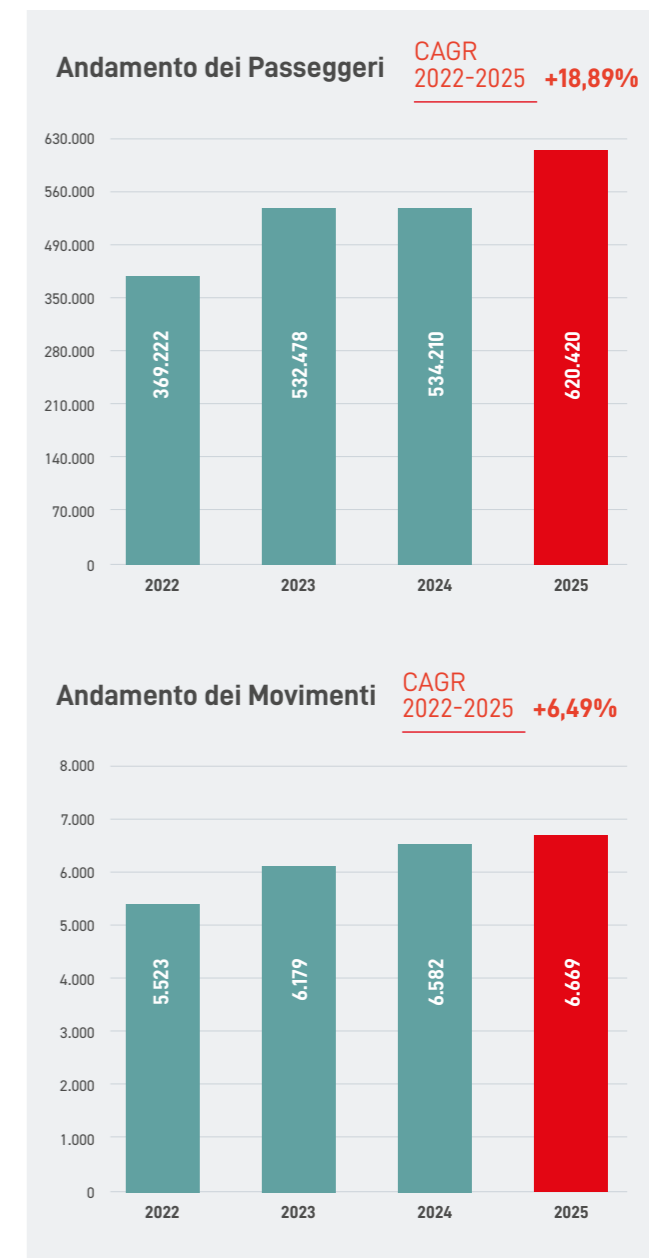
Aviazione Generale	2.412	2.287	4.699	2.361	2.431	4.792	-93	-1,9%
Charter	2.099	2.155	4.254	1.728	1.751	3.479	775	22,3%
Olbia	1.340	1.331	2.671	1.545	1.544	3.089	-418	-13,5%
Lamezia Terme	1.066	1.187	2.253	1.753	1.766	3.519	-1.266	-36,0%
Lampedusa	870	968	1.838	1.815	1.922	3.737	-1.899	-50,8%
Pantelleria	786	768	1.554	-	-	-	1.554	n.a.
Comiso	72	14	86	22	53	75	11	14,7%
Alghero	-	40	40	-	-	-	40	n.a.
Bergamo	-	-	-	5.486	5.784	11.270	-11.270	-100,0%
Milano Linate	-	-	-	1.096	1.317	2.413	-2.413	-100,0%
Verona	-	-	-	8	2	10	-10	-100,0%
TOTALE	308.419	312.001	620.420	264.829	269.381	534.210	86.210	16,1%

4.2 Il triennio 2023 – 2025: una crescita strutturale

Il risultato record conseguito nel 2025 rappresenta l'apice di un percorso di crescita strutturale e coerente, avviato nel 2023 e sviluppato con una visione strategica di lungo periodo lungo tutto il triennio di governance. Nel periodo compreso tra il 2023 e il 2025, l'aeroporto ha fatto segnare una crescita progressiva e continua dei volumi, con un incremento dei passeggeri pari al +68,03%, dato che certifica il salto di qualità dell'infrastruttura umbra nel panorama nazionale. Tale espansione è stata sostenuta da un deciso rafforzamento del network e da un aumento della credibilità istituzionale e commerciale nei confronti dei vettori, fattori che hanno garantito una maggiore stabilità operativa e il consolidamento dell'organizzazione interna della Società.

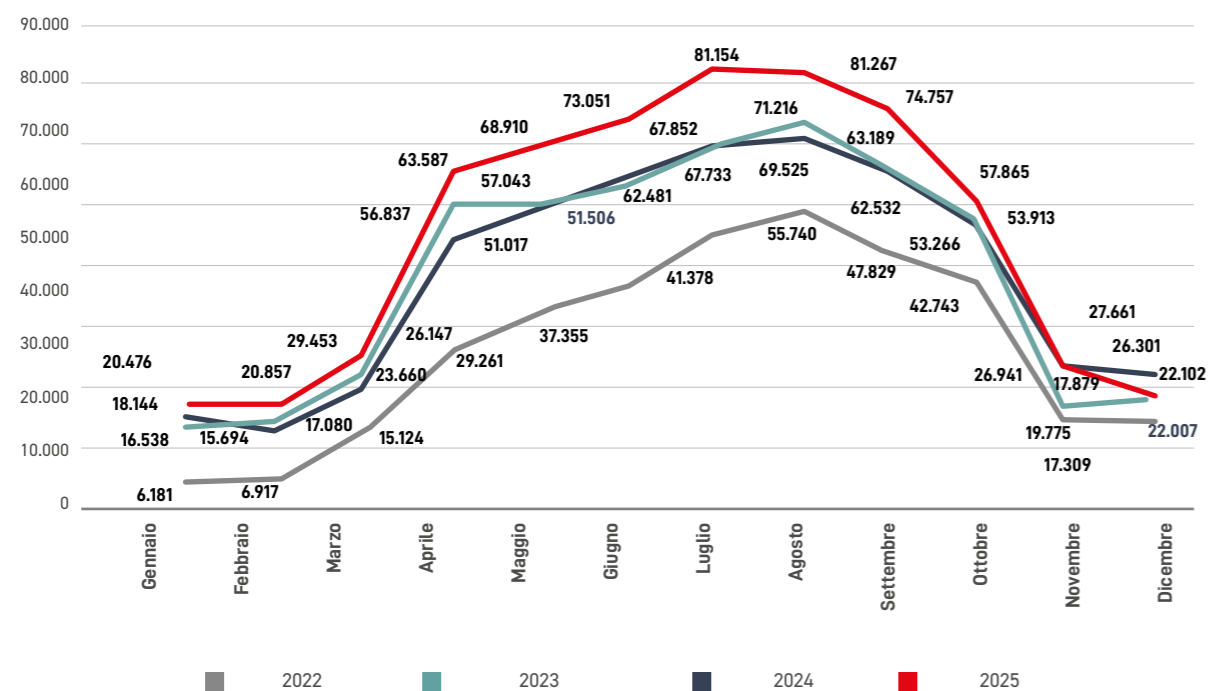
La governance ha perseguito con rigore una strategia fondata sulla disciplina economico-finanziaria e su una politica commerciale competitiva ma intrinsecamente sostenibile, evitando logiche di crescita estemporanee. Attraverso uno sviluppo selettivo delle rotte e una profonda integrazione con le politiche turistiche regionali, lo scalo ha saputo intercettare i nuovi flussi della mobilità globale, mantenendo al contempo un'attenzione costante alla sostenibilità ambientale. Il superamento della soglia dei 600.000 passeggeri si configura quindi come il risultato tangibile di una pianificazione strutturata e non di una congiuntura favorevole episodica, confermando la capacità di SASE di generare valore stabile per il territorio e per la compagine sociale.

Nelle tabelle di seguito si riportano i dati relativi all'andamento dei passeggeri e dei movimenti negli anni dal 2022 al 2025.



Andamento dei passeggeri del mese

Mese	2025	2024	2023	2022	2025 vs 2024
Gennaio	20.476	18.144	16.538	6.181	2.332
Febbraio	20.857	15.694	17.080	6.917	5.163
Marzo	29.453	23.660	26.147	15.124	5.793
Aprile	63.587	51.017	56.837	29.261	12.570
Maggio	68.910	56.196	57.043	37.355	12.714
Giugno	73.051	62.481	60.881	41.378	10.570
Luglio	81.154	67.733	67.852	51.506	13.421
Agosto	81.267	69.525	71.216	55.740	11.742
Settembre	74.757	62.532	63.189	47.829	12.225
Ottobre	57.865	53.266	53.913	42.743	4.599
Novembre	26.941	27.661	19.775	17.879	-720
Dicembre	22.102	26.301	22.007	17.309	-4.199
TOTALE ANNO	620.420	534.210	532.478	369.222	+86.210



Nel corso del 2025 hanno operato nell' Aeroporto Internazionale dell'Umbria i seguenti vettori:

➔ **Ryanair:** la compagnia irlandese ha operato nella stagione invernale gennaio – marzo e novembre – dicembre 4 destinazioni (Londra Stansted, Palermo, Catania e Cagliari). Con l'avvio della stagione estiva sono ripartiti i collegamenti stagionali già esistenti

come Cracovia, Bruxelles Charleroi, Malta, Barcellona, Bucarest e Brindisi per un totale di dieci destinazioni. Nonostante la compagnia non abbia aperto nuove rotte nel corso del 2025, ha incrementato sensibilmente le frequenze settimanali in quasi tutte le destinazioni.

➔ **Wizz Air:** il vettore ungherese ha operato la rotta annuale per Tirana utilizzando aerei A321 da 239 posti.

La rotta ha fatto registrare nel 2025 un totale di 118.811 passeggeri con un incremento del 73% rispetto al precedente esercizio.

- ➔ **Aeroitalia:** il vettore italiano, nel periodo estivo, ha operato i collegamenti bisettimanali per Lampedusa, Lamezia Terme e Olbia.
- ➔ **British Airways:** la compagnia inglese ha operato nella stagione Summer il collegamento per Londra Heathrow fino ad un massimo di quattro frequenze settimanali.
- ➔ **Transavia:** il vettore olandese ha collegato lo scalo con Rotterdam durante la stagione Summer con tre frequenze settimanali.
- ➔ **Hello Fly:** ha operato tramite il vettore Aeroitalia la rotta per Lampedusa e Pantelleria, nei mesi da giugno a settembre con una frequenza settimanale.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa del traffico passeggeri del 2024 per compagnia aerea

Passeggeri per Compagnia	2025	% Pax sul totale 2025	2024	% Pax sul totale 2024
Ryanair	440.760	71,0%	397.478	74,4%
Wizz Air	118.811	19,2%	67.837	12,7%
Aeroitalia	8.442	1,4%	23.261	4,4%
British Airways	19.798	3,2%	20.714	3,9%
Transavia	23.656	3,8%	14.682	2,8%
Hello Fly	0	0,0%	8.271	1,6%
Albawings	0	0,0%	1.114	0,2%
Av. Generale e Charter	8.953	1,4%	835	0,2%
TOTALE	620.420		534.210	

Durante la stagione "Summer 2025" si è toccato un picco di 114 voli settimanali e 17 destinazioni, con un load factor medio degli aeromobili al di sopra del 90%. Tutto ciò ha permesso di superare altri due record molto importanti: il numero di passeggeri registrati in un singolo mese (81.267

ad agosto) ed il numero di passeggeri giornalieri transitati (4.120 il 19 agosto).

Nell'ultimo anno il traffico passeggeri è cresciuto del 16% rispetto al 2024, trainato in particolare dal traffico internazionale (che ha rappresentato il 62,8% del totale).

Nella tabella seguente è riportato il totale dei passeggeri del 2025 derivanti da rotte internazionali, nazionali ed aviazione generale, in confronto con le annualità 2024 e 2023.

Pax Internazionali/ Nazionali	2025	2024	2023	Δ 25 vs 24 (N. Pax)	Δ 25 vs 24 (%)
Rotte Internazionali	393.736	323.526	349.907	+ 69.891	+21,6%
Rotte Nazionali	221.985	205.892	177.999	+ 16.244	+7,9%
Aviazione Generale	4.699	4.792	4.572	+ 75	+1,6%
TOTALE	620.420	534.210	532.478	+ 86.210	+16,1%



Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai passeggeri per paese.

Destinazioni Paese	2025	% Pax sul totale 2025	2024	% Pax sul totale 2024
Italia	221.910	35,8%	205.286	38,4%
Albania	118.811	19,2%	68.690	12,9%
Inghilterra	110.830	17,9%	117.801	22,1%
Belgio	36.660	5,9%	35.031	6,6%
Polonia	30.425	4,9%	20.939	3,9%
Malta	27.493	4,4%	22.642	4,2%
Paesi Bassi	23.656	3,8%	14.682	2,7%
Romania	21.197	3,4%	20.838	3,9%
Spagna	20.485	3,3%	20.030	3,7%
Av. Generale e Charter	8.953	1,4%	8.271	1,5%
TOTALE	620.420		534.210	

4.3 Impatto economico e valore creato per il territorio

L'impatto economico dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria si configura come un fattore strutturale di crescita, capace di generare valore aggiunto ben oltre i confini del perimetro aeroportuale. Il superamento della soglia dei 600.000 passeggeri nel 2025 ha innescato un effetto volano che agisce su tre livelli distinti ma interconnessi: l'impatto diretto, quello indiretto e quello indotto, trasformando l'infrastruttura in un asset centrale per il PIL regionale e per la competitività dell'Umbria nel contesto europeo.

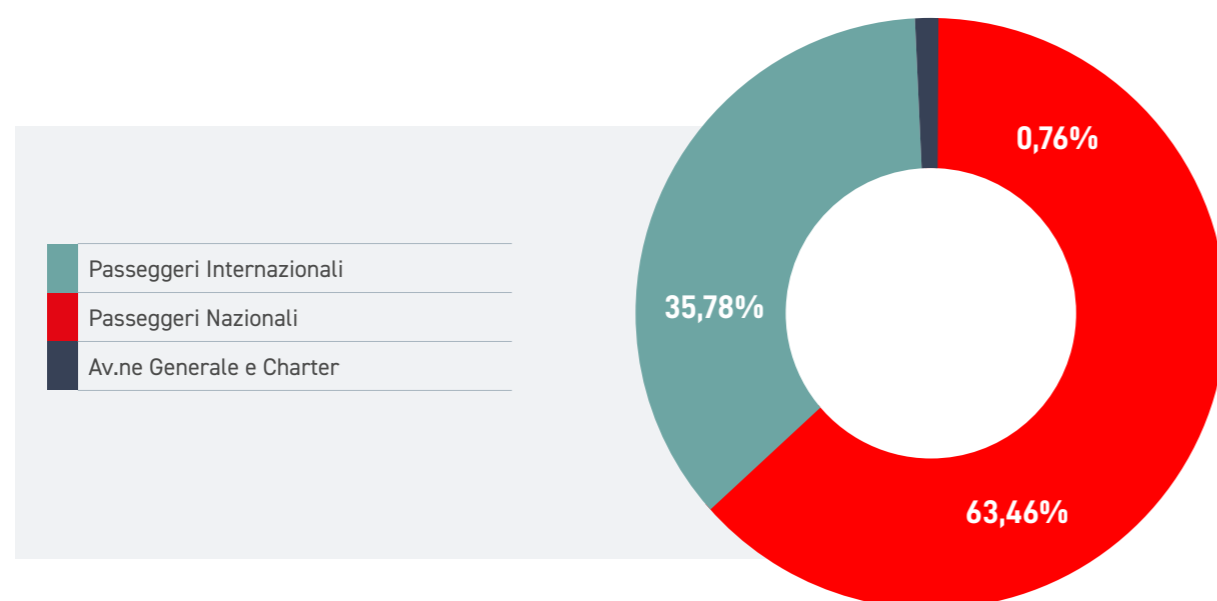
Sotto il profilo dell'impatto diretto, il cambio di scala dimensionale dello scalo ha permesso un significativo consolidamento della base occupazionale. La crescita dei volumi di traffico non ha prodotto solo un aumento numerico delle unità impiegate, ma ha favorito la stabilizzazione dei rapporti di lavoro e l'innalzamento delle competenze professionali del personale operativo. In un settore ad alta intensità tecnologica e normativa, l'investimento nel capitale umano garantisce alla Società una maggiore resilienza operativa e una qualità del

servizio in linea con i più elevati standard internazionali, traducendosi in un beneficio immediato per il mercato del lavoro locale in termini di occupazione qualificata.

L'impatto indiretto si manifesta invece attraverso l'attivazione di una complessa filiera di servizi aeroportuali e l'incremento della domanda rivolta alle imprese del territorio. L'operatività quotidiana di uno scalo che movimentata oltre 620.000 passeggeri richiede una rete di fornitori locali che spaziano dalle manutenzioni alle pulizie, dalla ristorazione alla logistica. Questo dinamismo stimola la crescita delle aziende umbre, che si trovano a collaborare con una realtà industriale complessa, rafforzando così l'intero sistema produttivo regionale e favorendo la specializzazione in settori ad alto valore aggiunto.

L'aspetto più rilevante in termini di sviluppo territoriale è tuttavia rappresentato dall'impatto indotto, dove l'aeroporto agisce come infrastruttura abilitante per l'internazionalizzazione dell'Umbria. L'incremento delle frequenze e delle rotte ha portato a un aumento esponenziale delle presenze turistiche, con una conseguente crescita della spesa sul territorio che beneficia il settore ricettivo, commerciale e culturale.

Distribuzione Passeggeri 2025 in Internazionali e Nazionale e Charter



Parallelamente, la facilità di connessione ha potenziato la mobilità business, rendendo la regione più attrattiva per nuovi investimenti esteri. In ultima analisi, la stabilità e la crescita dell'Aeroporto dell'Umbria consentono di proiettare l'economia regionale verso una dimensione globale, consolidando il ruolo dell'infrastruttura come motore primario per l'incremento del benessere socioeconomico della comunità umbra.

Riportiamo inoltre la stima dell'impatto economico dello scalo di Perugia attraverso il calcolatore disponibile sul sito web di Aci Europe.

Nella tabella viene riportata la stima dell'impatto economico dello scalo di Perugia, espresso in termini di posti di lavoro e contributo al PIL nazionale.

Come sottolineato, creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socioeconomico che fanno da booster per la crescita economica del territorio a favore anche degli altri settori economici. L'Economic Impact Online Calculator suddivide e assegna porzioni dell'impatto catalitico del settore aeroportuale nazionale sui singoli aeroporti. La valutazione è effettuata su dati storici.

I dati di input del modello sono: n° passeggeri, quantità di merce (n.d. per il nostro scalo), percentuali di passeggeri in transito e di vettori low cost in aeroporto, consuntivati nell'esercizio.

I risultati sono sintetizzati nella tabella seguente:

Impatto	Pil (Mil di euro)	Posti di Lavoro
Diretto	34.64	618
Indiretto	32.26	538
Indotto	11.56	433
Catalitico	44.04	641
TOTALE	122.50	2.230

L'analisi dell'impatto economico del sistema aeroportuale italiano è stata approfondita in uno studio realizzato da Nomisma per Assaeroporti, che ha coinvolto 41 aeroporti nazionali gestiti da 30 società di gestione. I risultati evidenziano come il comparto aeroportuale rappresenti un'infrastruttura strategica per lo sviluppo economico del Paese. Considerando gli effetti diretti, indiretti, indotti e catalitici, il sistema aeroportuale genera complessivamente 65,1 miliardi di euro di valore aggiunto,

pari a circa il 3,8% del PIL nazionale, e contribuisce alla creazione di circa 1,3 milioni di posti di lavoro lungo l'intera filiera economica collegata al trasporto aereo.

Tali evidenze confermano il ruolo centrale degli aeroporti non solo come infrastrutture di mobilità, ma anche come fattori abilitanti dello sviluppo territoriale, con ricadute significative sul turismo, sulle attività industriali, logistiche e commerciali e, più in generale, sulla competitività del sistema economico nazionale.

4.4 Prospettive di crescita e investimenti 2026-2028

Il salto dimensionale conseguito nel corso del 2025, con il superamento dei 620.000 passeggeri, impone alla Società l'avvio di una nuova fase di strutturazione organica. In questo contesto, l'obiettivo primario per il triennio 2026-2028 non risiede esclusivamente nel perseguimento di un ulteriore incremento volumetrico, bensì nel consolidamento della capacità operativa attraverso una crescita che sia al contempo sostenibile, organizzata e tecnologicamente avanzata. Per sostenere questa visione, la pianificazione strategica prevede lo stanziamento di investimenti per un valore complessivo di 10 milioni di euro, destinati a trasformare radicalmente il volto e l'efficienza dello scalo.

Il piano di investimenti si articola su direttrici fondamentali che mirano, in primis, al potenziamento delle infrastrutture esistenti e alla razionalizzazione degli spazi destinati ai passeggeri. L'adeguamento dell'area Terminal è essenziale per eliminare i colli di bottiglia operativi e migliorare la fluidità dei flussi, garantendo standard qualitativi elevati anche in presenza di picchi di traffico. Parallelamente, una quota significativa del capitale sarà destinata alla digitalizzazione dei processi e all'efficientamento energetico. L'integrazione di sistemi di gestione intelligente e l'adozione di soluzioni per la riduzione dell'impatto ambientale non rispondono solo a obblighi regolatori, ma rappresentano leve strategiche per abbattere i costi operativi e rafforzare la resilienza finanziaria della Società nel medio-lungo periodo.

Questi interventi infrastrutturali e tecnologici sono la condizione necessaria per stabilizzare definitivamente la soglia di traffico oltre i 600.000 passeggeri annui, creando al contempo le premesse tecniche per accogliere futuri incrementi di domanda. La focalizzazione sulla qualità e sulla sicurezza del servizio permetterà a SASE di mantenere un vantaggio competitivo nel mercato aeroportuale nazionale, offrendo ai vettori e ai passeggeri

un'infrastruttura moderna e affidabile. L'efficienza dei flussi e la capacità di gestire volumi superiori alla capacità originaria senza compromettere l'esperienza dell'utente saranno i pilastri su cui poggerà la reputazione dello scalo nei prossimi anni.

L'esercizio 2025 deve essere considerato l'anno di svolta definitivo per l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria – San Francesco d'Assisi. I risultati ottenuti non sono solo la validazione del modello strategico adottato nel triennio 2023-2025, ma costituiscono la base solida su cui

innestare la nuova fase della storia aziendale. La Società si presenta oggi ai propri soci e agli stakeholder come una realtà più solida, strutturata e competitiva, capace di interpretare appieno il proprio ruolo di infrastruttura strategica e motore trainante per lo sviluppo economico, turistico e imprenditoriale dell'intera regione Umbria. Il passaggio da scalo in fase di rilancio ad asset consolidato è ormai compiuto, aprendo la strada a un quadriennio di ulteriore maturazione e creazione di valore.

5. Condizioni Operative e sviluppo dell'Attività

La Vostra Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore dei servizi aeroportuali.

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice civile, si segnala che l'attività viene svolta nella sede di Perugia Località Sant'Egidio (PG).

le destinazioni del cuore verde d'Italia con l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione del soggiorno in Umbria dei viaggiatori che scelgono la nostra Regione.

5.2 Struttura organizzativa e modello di Governance

SASE S.p.A. è una Società per azioni costituita il 14/12/1977 allo scopo di gestire lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso di impianti e infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale.

SASE S.p.A. è stata autorizzata il 13 maggio 2014 alla gestione totale dell'aeroporto Internazionale dell'Umbria, ai sensi dell'art.7 del decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n.527, nonché della Convenzione sottoscritta con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

SASE S.p.A., inoltre, in qualità di Gestore, ha ottenuto in data 29 dicembre 2017 la certificazione per l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria "San Francesco di Assisi", in conformità ai requisiti fissati dal Regolamento Europeo n. 139/2014.

Il documento attesta quindi la conversione della certificazione aeroportuale dalle norme nazionali a quelle comunitarie, certifica l'alto standard operativo dell'aeroporto di Perugia e la conformità delle infrastrutture e dell'organizzazione aeroportuale ed operativa del gestore ai requisiti richiesti dalle normative europee.

Si precisa inoltre che, nell'Aeroporto di Perugia, non viene effettuato servizio Cargo e merci.

5.1 Valori, Vision, Mission

I Nostri Valori:

CULTURA: creare e mantenere relazioni sane ed efficaci

ETICA: rispettare degli stakeholders per aumentare la reputazione a livello internazionale

COMPETENZA: sviluppare la professionalità dell'organizzazione

TRASPARENZA: trasferire le informazioni per costruire relazioni di fiducia

SOSTANZA: dimostrare coerenza tra intenzioni e azioni operative

La nostra Vision

Siamo specialisti dei trasporti di qualità in Umbria e contribuiamo allo sviluppo economico e sociale del territorio.

La nostra Mission

Proponiamo un'offerta di qualità anche attraverso l'ampliamento e l'aggiornamento della rete dei collegamenti. L'aeroporto Internazionale dell'Umbria vuole essere una porta d'accesso privilegiata per raggiungere

Il sistema di Corporate Governance adottato da SASE riveste un ruolo chiave per la realizzazione degli obiettivi strategici contribuendo alla creazione di valore sostenibile nel medio e lungo periodo.

Al 31 dicembre 2025 la Società risulta dotata di un sistema di governance di tipo tradizionale che prevede la presenza dell'Assemblea degli Azionisti, del Consiglio di amministrazione e di un organo di controllo, il Collegio Sindacale.

L'attività di revisione contabile è invece affidata alla società di revisione Grant Thornton.

L'Assemblea degli azionisti è un organo con funzioni esclusivamente deliberative le cui competenze sono previste per legge e circoscritte alle decisioni più importanti della vita societaria.

Al Consiglio di amministrazione, composto da 5 membri a cui sono attribuiti ampi poteri di indirizzo strategico della società, di definizione del governo societario e di gestione delle procedure di controllo interno. Fra le sue funzioni, definisce la natura e il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici, includendo altresì nelle proprie valutazioni tutti i rischi che possono assumere rilievo nell'ottica della sostenibilità nel medio lungo periodo dell'attività di business.

La società si è dotata di un Modello Organizzativo ai sensi del D.lgs. 231/2001, provvedendo alla nomina dell'Organismo di Vigilanza.

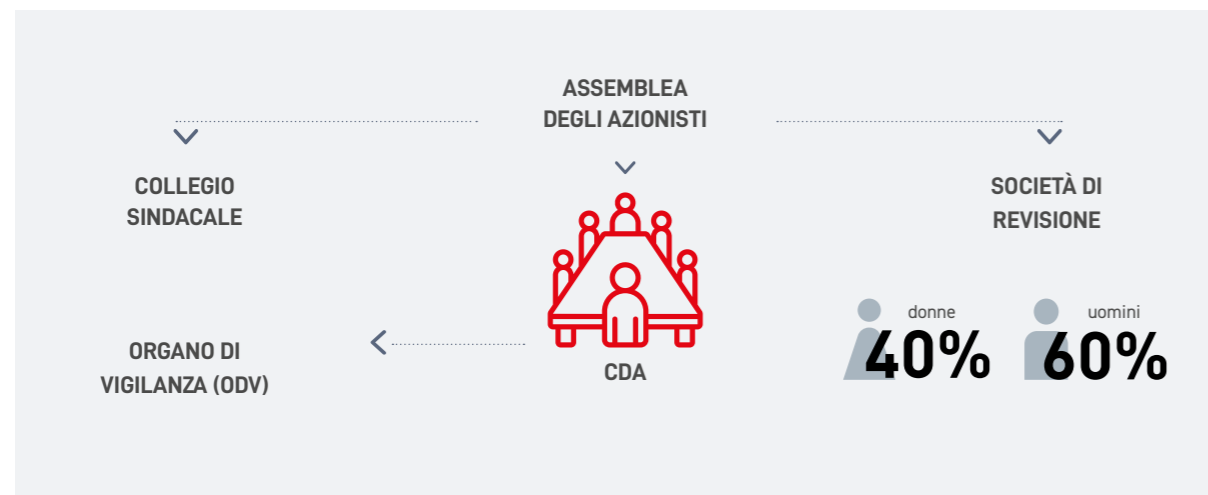
Il Collegio Sindacale è nominato dall'Assemblea ed è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti. Il

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e della Finanza (MEF) nominano ciascuno un sindaco effettivo, e il sindaco nominato dal MEF assume la carica di Presidente. Al Collegio Sindacale spettano i compiti di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto e di controllo sulla gestione della Società, nonché sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e sul suo funzionamento.

SASE S.p.A. con l'adozione di un Modello di Organizzazione di Gestione (M.O.G.) ai sensi del D.lgs. 231/2001, attraverso la mappatura dei rischi e la relativa identificazione dei processi/attività/ruoli sensibili, ha introdotto specifici protocolli di prevenzione (linee guida, procedure, istruzioni operative, controlli incrociati, formazione e sensibilizzazione delle risorse e continui aggiornamenti normativi e organizzativi) finalizzati a ridurre la probabilità di accadimento di uno scenario di reato, commesso nell'interesse o a vantaggio della Società, tra quelli contemplati nell'elenco di cui al D.lgs. 231/2001.

Il controllo sul Modello Organizzativo è effettuato dall'Organismo di Vigilanza che ha il compito di verificare l'efficacia dei modelli di organizzazione, gestione e controllo approvati da SASE S.p.A.

In particolare, l'Organismo di Vigilanza è preposto al controllo delle procedure di prevenzione dei seguenti reati afferenti alla sostenibilità: reati commessi in violazione delle norme sulla tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, reati ambientali, reati tributari, reati contro la personalità individuale.



5.3 Il Consiglio di amministrazione

Al 31 dicembre 2025 la composizione del Consiglio di amministrazione di SASE S.p.A. è la seguente:

Nome e Cognome	Incarico	Esecutivo/non esecutivo	Indipendente	Scadenza mandato
Antonello Marcucci	Presidente	Esecutivo		Approvazione Bilancio 2025
Giorgio Mencaroni	Consigliere	Non esecutivo		Approvazione Bilancio 2025
Cinzia Tardioli	Consigliere	Non Esecutivo	Indipendente	Approvazione Bilancio 2025
Agnese Sorcini	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Dimissioni in data 17/12/2025
Virgilio Puletti	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Approvazione Bilancio 2025
Doriana Sannipola	Consigliere	Non Esecutivo		Approvazione Bilancio 2025

Si rappresenta che nel mese di dicembre 2025 un componente del Consiglio di Amministrazione ha rassegnato le proprie dimissioni per sopravvenuta incompatibilità con la nuova posizione lavorativa assunta. Il Consiglio di Amministrazione, nella prima riunione utile tenutasi nel mese di gennaio 2026, ai sensi dell'art.

2386 del Codice Civile, ha provveduto alla cooptazione di un nuovo Consigliere, nella persona della Dott.ssa Doriana Sannipola, assicurando la continuità e la piena operatività dell'organo amministrativo fino alla successiva deliberazione assembleare, senza impatti sulla governance e sulla gestione aziendale.

Età dei Consiglieri

	2025			2024		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Età superiore 30 anni		1	1		1	1
Età superiore 40 anni					1	1
Età Superiore 50 anni		1	1	1		1
Età superiore 60 anni	3		3	2		2

Il Presidente è eletto direttamente dall'Assemblea, assicura una equilibrata regia del lavoro consiliare, rivestendo un ruolo di raccordo tra gli Amministratori Esecutivi e gli Amministratori Non Esecutivi e garantisce il bilanciamento necessario per un'efficace ed equilibrata gestione delle riunioni stesse e del processo decisionale, promuovendo l'effettivo ed adeguato funzionamento del sistema di governo societario e dei lavori.

Il Presidente è un Amministratore esecutivo in quanto portatore di deleghe.

La remunerazione del Consiglio di amministrazione prevede esclusivamente un compenso fisso.

Nel corso dell'esercizio si sono tenute 16 riunioni consiliari.

5.4 Il Collegio Sindacale

Componenti il Collegio Sindacale

Nome e Cognome	Incarico	Scadenza mandato
Formisano Onofrio	Presidente	Approvazione bilancio 2027
Maria Chiara Sordini	Membro effettivo	Approvazione bilancio 2027
Caterina Brescia	Membro effettivo	Approvazione bilancio 2027
Mario Ciani	Membro supplente	Approvazione bilancio 2027
Emma Scavo	Membro supplente	Approvazione bilancio 2027

Età Collegio Sindacale

	2025			2024		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Età superiore 30 anni					1	1
Età Superiore 40 anni		2	2			
Età superiore 50 anni	1	1	2	2	2	4
Età superiore 60 anni	1		1			

5.5 Società di revisione

L'attività di revisione è svolta dalla società Grant Thornton. La scadenza del mandato coincide con l'approvazione del presente Bilancio di esercizio.

5.6 Codice Etico

Il Codice Etico rappresenta uno dei pilastri fondamentali nella governance aziendale in materia di etica, definendo,

in modo esplicito ed univoco, i valori ed i principi ai quali deve ispirarsi e improntarsi l'agire della Società e che essa intende assumere ed applicare nei rapporti con tutti quegli interlocutori, portatori di un interesse, con i quali interagisce in occasione dello svolgimento delle proprie attività (dipendenti, collaboratori, clienti e utenti, fornitori, pubbliche autorità, istituzioni), affinché i rapporti con l'esterno ed all'interno della Società possano svolgersi e svilupparsi in modo socialmente ed eticamente corretto.



6. Capitale Sociale

Il capitale sociale risulta pari ad euro 1.182.771,85 interamente versato e rappresentato da n. 44.785 azioni nominali da 26,41 euro ciascuna. Le azioni sono nominative, conferiscono ai propri possessori uguali diritti ed ogni

azione da diritto ad un voto.

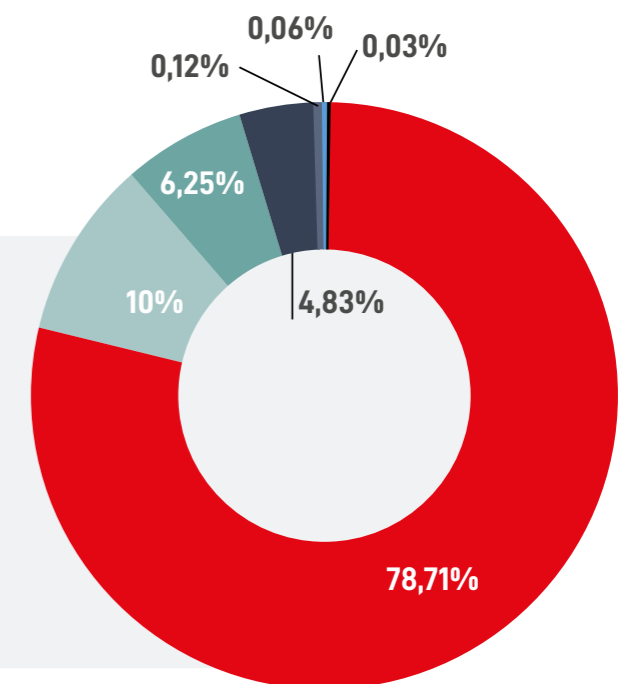
Al 31 dicembre 2024, gli azionisti che partecipano al capitale sociale sottoscritto, secondo le risultanze del libro dei soci sono riportati nella seguente tabella:

Socio (Ente - Istituto Azienda)	Azioni	Importo	%
Sviluppumbria S.p.A.	35.251	930.978,91	78,71
Camera di commercio dell'Umbria	4.479	118.290,39	10,00
Comune di Perugia	2.799	73.921,59	6,25
Comune di Assisi	2.165	57.177	4,83
SPM Srl	53	1.399,73	0,12
Confcommercio	29	765,89	0,06
Comune di Bastia Umbra	7	184,87	0,02
Comune di Gubbio	2	52,82	0,00
Totale	44.785	1.182.771,85	100,00

Sulla base delle informazioni riportate a libro Soci questa è la struttura dell'azionariato

Soci

Sviluppumbria SpA	78,71%
Camera di commercio dell'Umbria	10%
Comune di Perugia	6,25%
Comune di Assisi	4,83%
SMP Srl	0,12%
Confcommercio	0,06%
Altri	0,03%



6.1 Adeguamento del Capitale Sociale ai sensi del D.M. 521/1997

Ai sensi dell'art. 3 del D.M. 521/1997, le società di gestione aeroportuale sono tenute a mantenere un capitale sociale minimo determinato in funzione della classe di traffico passeggeri servita.

A seguito del superamento, già nel biennio 2022-2023, della soglia dei 300.000 passeggeri annui e del successivo consolidamento dello scalo nella fascia di traffico compresa tra 300.000 e 1.000.000 di passeggeri, ENAC, con comunicazione a mezzo Pec del 25/07/2025, ha richiesto l'adeguamento del capitale sociale al livello minimo previsto dalla normativa vigente per tale classe dimensionale.

Il Consiglio di Amministrazione ha esaminato la questione evidenziando che l'adeguamento del capitale sociale è previsto anche dall'Art. 7 dello Statuto vigente, non deriva da esigenze connesse all'andamento economico o finanziario della Società, bensì costituisce un

adempimento previsto dalla disciplina regolatoria in ragione del volume di traffico raggiunto.

Alla data del 31 dicembre 2025 la Società presenta una situazione patrimoniale equilibrata e non registra indebitamento finanziario. L'operazione di aumento di capitale si configura pertanto come misura di adeguamento ai requisiti normativi applicabili alle società di gestione aeroportuale operanti nella fascia di traffico sopra indicata.

In occasione dell'approvazione del Bilancio 2025, il Consiglio di Amministrazione provvederà a convocare l'Assemblea Straordinaria dei Soci per deliberare un aumento di capitale sociale inscindibile per complessivi euro 1.915.969, da sottoscrivere entro il termine che sarà fissato dall'Assemblea, al fine di portare il capitale sociale a euro 3.098.741, in conformità ai requisiti previsti dal D.M. 521/1997.

L'operazione consentirà l'allineamento formale della struttura patrimoniale della Società alla dimensione operativa raggiunta dallo scalo, nel rispetto del quadro normativo di riferimento.

7. Fatti di rilievo avvenuti nel corso del 2025

Nel mese di gennaio, il Presidente di Assaeroporti, Dott. Carlo Borgomeo, ha effettuato una visita ufficiale presso l'aeroporto internazionale dell'Umbria - Perugia "San Francesco d'Assisi".

Il 5 febbraio l'aeroporto dell'Umbria ha aderito all'Airport Day, evento diffuso organizzato insieme ad Assaeroporti che ha coinvolto 17 scali aeroportuali italiani.

Il 12 febbraio il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha fatto visita allo scalo in occasione di una presenza istituzionale presso il capoluogo regionale.

Nel mese di marzo è stato lanciato il nuovo sito web dell'aeroporto, caratterizzato da un design moderno, navigazione intuitiva e funzionalità avanzate per offrire un accesso rapido e completo alle informazioni di viaggio. Tra le principali novità, l'implementazione di un nuovo sistema di consultazione degli orari voli e del servizio di tracking in tempo reale.

Dal mese di aprile, con l'avvio della stagione estiva, sono entrati a regime nuovi stalli per il parcheggio delle auto ed è stato potenziato - fino a 32 corse giornaliere - il servizio Umbria Airlink, collegamento dedicato tra lo scalo e le stazioni ferroviarie di Perugia e Assisi.

Il 7 giugno sono stati inaugurati i nuovi voli Hello Fly Perugia - Pantelleria.

In data 12 giugno 2025 è stato approvato il bilancio di esercizio 2024 ed è stato nominato il nuovo Collegio Sindacale.

Tra giugno e luglio, in occasione di Umbria Jazz e nell'ambito del progetto "Perugia - Multiarte Urbana per Spazi di Attraversamento 2025", sono stati organizzati nell'area esterna al terminal tra l'ingresso principale e l'uscita degli arrivi due appuntamenti che hanno visto l'esibizione di un DJ locale e la realizzazione di un'opera di live painting da parte di un illustratore.

Nel mese di luglio è stato pubblicato e diffuso il secondo Bilancio di Sostenibilità di SASE.

Nel mese di agosto l'aeroporto ha ospitato UNHCR per attività di sensibilizzazione, attraverso un banchetto informativo e personale dedicato collocati all'ingresso del terminal.

Sempre nel mese di agosto lo scalo ha registrato nuovi picchi di traffico, con un massimo giornaliero di 4.120 passeggeri (19 agosto) e un massimo mensile pari a 81.267 passeggeri.

Tra settembre e ottobre è stato ulteriormente migliorato il

servizio Umbria Airlink, realizzato da Busitalia e Trenitalia (società del Gruppo FS), mediante l'installazione della nuova pensilina brandizzata "Fermata Aeroporto" e l'introduzione della possibilità di acquistare i biglietti a bordo tramite carta contactless.

Nel mese di novembre l'aeroporto dell'Umbria ha aderito a due campagne nazionali contro la violenza sulle donne, promosse rispettivamente da Assaeroporti e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

A partire dal mese di novembre, l'aeroporto ha adottato una versione speciale del proprio marchio, che verrà utilizzata per tutto il 2026, dedicata alla celebrazione degli ottocento anni dalla morte di San Francesco d'Assisi, figura cui lo scalo è intitolato. In occasione della ricorrenza sono state implementate numerose azioni, tra cui oltre 70 installazioni in aeroporto con frasi ispirate al Santo, volte a diffondere, in chiave contemporanea, il suo messaggio.

Il 2025 si è chiuso con un nuovo record storico annuale, grazie ai 620.420 passeggeri registrati nel corso dell'anno.

8. Valore strategico del nome "San Francesco di Assisi" nel 2026

Il 2026 segnerà l'800° anniversario della morte di San Francesco d'Assisi, evento di rilevanza internazionale.

La ricorrenza dell'ottocentesimo anniversario Francese non rappresenta esclusivamente una celebrazione di carattere spirituale, ma si configura come un evento di risonanza planetaria capace di attrarre l'attenzione delle istituzioni internazionali, dei media globali e di flussi turistici transcontinentali.

L'intitolazione dello scalo a San Francesco rappresenta un elemento identitario e strategico di straordinario valore.

L'aeroporto si afferma dunque come la porta d'accesso privilegiata alla terra di San Francesco, un territorio che è culla di messaggi universali quali la pace, il dialogo interreligioso e la sostenibilità.

In vista delle celebrazioni del 2026, il nome dello scalo potrà rafforzare ulteriormente il posizionamento internazionale

dell'Umbria, l'attrattività culturale e spirituale e la visibilità globale del territorio.

Sotto il profilo del posizionamento internazionale, l'associazione diretta tra l'infrastruttura e la figura di San Francesco permette di beneficiare di un'immediata riconoscibilità globale, facilitando la penetrazione in mercati esteri particolarmente sensibili al turismo religioso e culturale. In vista delle celebrazioni del 2026, il nome dello scalo funge da moltiplicatore della visibilità del territorio umbro, agendo come un marchio di qualità che garantisce un'attrattività culturale e spirituale senza eguali.

La sfida per il nostro scalo dovrà essere quella di essere in grado di generare un traffico stabile e di alta qualità, alimentando al contempo un processo di internazionalizzazione che lascia un'eredità duratura ben oltre il periodo delle celebrazioni.

9. Dati Economici finanziari e Patrimoniali

9.1 Indicatori di Performance

Qui di seguito vengono definiti gli indicatori alternativi di performance utilizzati al fine di illustrare l'andamento patrimoniale - finanziario ed economico della Società.

➔ **Capitale circolante netto:** determinato quale differenza tra le attività correnti e le passività correnti (ad esclusione delle disponibilità liquide, dei debiti

finanziari e dei fondi per rischi ed oneri);

➔ **Capitale investito netto:** definito quale somma delle attività non correnti e il capitale circolante netto operativo netto;

➔ **Indebitamento finanziario netto (o Posizione finanziaria netta):** rappresenta la differenza tra le disponibilità liquide e i debiti finanziari correnti e non correnti;



→ **Fonti del capitale investito:** determinate dalla sommatoria tra la posizione finanziaria netta, il patrimonio netto, il TFR, i fondi per rischi ed oneri ed il saldo netto delle imposte differite.

→ **Free cash flow:** è un flusso di cassa che rappresenta la misura dell'autofinanziamento della Società. È calcolato a partire dal flusso di cassa generato dall'attività operativa al netto del flusso di cassa generato o assorbito dall'attività di investimento.

Inoltre, lo schema di conto economico presenta dei margini intermedi costruiti come segue:

→ **GROSS MARGIN:** margine ottenuto quale differenza tra i ricavi ed il costo del venduto (rimanenze iniziali + costi per l'acquisto di materie prime e di consumo + lavorazioni esterne – rimanenze finali). Il Gross Margin fornisce preziose indicazioni, insieme all'ordine di grandezza dei ricavi, circa la profittabilità economica, la capacità di ripagamento delle obbligazioni sociali nonché la capacità di creare (o distruggere) valore

dell'impresa.

EBITDA: margine operativo lordo determinato quale differenza tra i ricavi di vendita ed i costi relativi al consumo di materiali, al costo per servizi, al costo del lavoro. Rappresenta il margine realizzato ante ammortamenti e accantonamenti, gestione finanziaria (proventi/oneri finanziari) ed imposte.

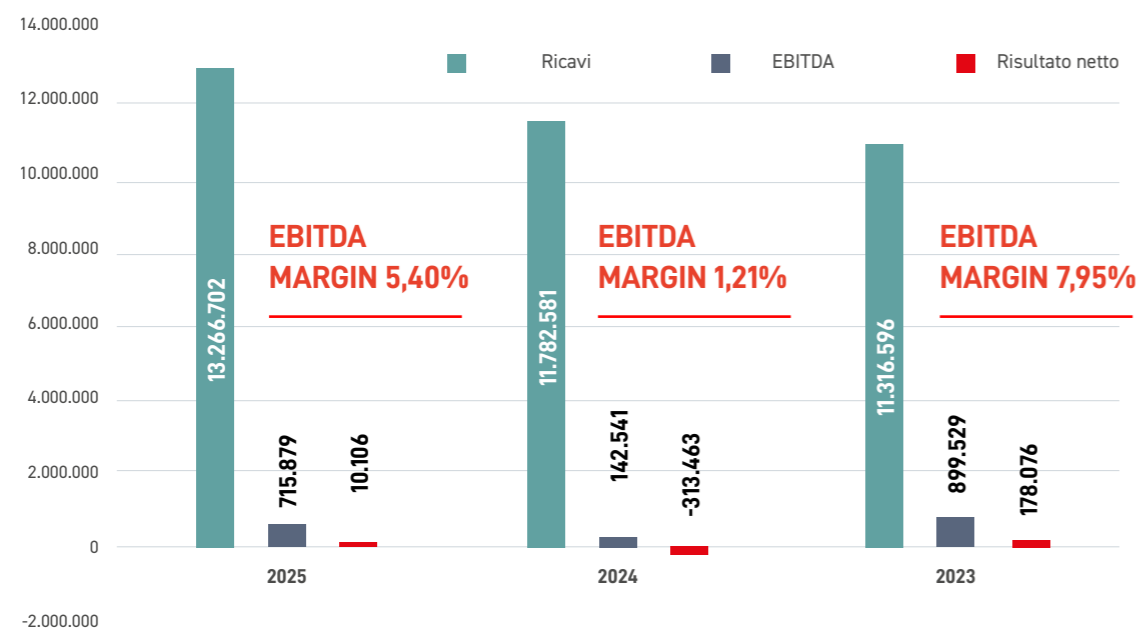
L'Ebitda così definito non è identificato come misura contabile nell'ambito dei principi OIC e pertanto, il criterio di determinazione applicato dalla Società, potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altre Società e quindi non comparabile. Tale indicatore viene riportato anche nella versione al netto delle componenti straordinarie e non ricorrenti;

→ **EBIT:** margine operativo netto calcolato quale differenza tra l'Ebitda ed il valore degli ammortamenti/ svalutazioni. Rappresenta il margine realizzato prima della gestione finanziaria e delle imposte del periodo.

9.2 Sintesi del Bilancio (dati in euro)

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguiti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte.

Indicatore (in euro)	2025	2024	2023
Valore della Produzione	13.266.702	11.782.581	11.316.596
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	715.879	142.541	899.529
Risultato Netto	10.106	-313.463	178.076



9.3 Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in euro):

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO	2025	2024	Δ (€) 25 vs 24	Δ (%) 25 vs 24
Ricavi della gestione caratteristica	7.210.638 €	6.185.483 €	1.025.155 €	16,6%
di cui Aviation	4.794.017 €	4.164.022 €	629.995 €	15,1%
di cui Non Aviation	2.416.621 €	2.021.461 €	395.160 €	19,5%
Altri ricavi	6.056.064 €	5.597.098 €	458.967 €	8,2%
Totale Ricavi	13.266.702 €	11.782.581 €	1.484.122 €	12,6%
Rimanenze iniziali	42.494 €	16.800 €	25.694 €	152,9%
Costi per materie prime e di consumo	88.411 €	103.902 €	-15.492 €	-14,9%
Lavorazioni esterne	- €	- €	- €	0,0%
Rimanenze finali	-49.375 €	-42.494 €	-6.881 €	16,2%
Costo del venduto	81.530 €	78.208 €	3.321 €	4,2%
% costo del venduto	0,61%	0,66%	-0,05%	-7,4%
Gross Margin	13.185.173 €	11.704.372 €	1.480.800 €	12,7%
% gross Margin	99,39%	99,34%	0,05%	0,0%
Costi per servizi	9.284.187 €	8.073.616 €	1.210.571 €	15,0%
Godimento beni di terzi	90.261 €	161.141 €	-70.880 €	-44,0%
Oneri diversi di gestione	53.366 €	51.585 €	1.781 €	3,5%
Costo del lavoro	3.041.480 €	3.275.489 €	-234.009 €	-7,1%
EBITDA	715.879 €	142.541 €	573.337 €	402,2%
% EBITDA	5,40%	1,21%	4,19%	346,0%
Ammortamenti	667.574 €	584.023 €	83.551 €	14,3%
Accantonamenti	- €	- €	- €	0,0%
EBIT	48.305 €	-441.481 €	489.786 €	-110,9%
% EBIT	0,36%	-3,75%	4,11%	-109,7%
Proventi ed oneri finanziari	-8.291 €	6.489 €	-14.780 €	-227,8%
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	- €	- €	- €	0,0%
EBT	40.014 €	-434.992 €	475.006 €	-109,2%
Tax	29.908 €	-121.529 €	151.437 €	-124,6%
Risultato Netto	10.106 €	-313.463 €	323.569 €	-103,2%

9.3 Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in euro):

I **ricavi** sono cresciuti di euro 1.484.122 rispetto all'esercizio 2024 (+12,6 %).

Si evidenzia una crescita complessiva dei ricavi derivanti dalla gestione caratteristica (+16,6 %), nello specifico sono aumentati nel corso del 2025 sia i ricavi di tipo Aviation (+15,1 %) che i ricavi non Aviation (+19,5 %).

L'andamento dei ricavi Aviation e non Aviation è dettagliato nelle tabelle che seguono.

Ricavi Aviation (in euro)	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Handling e Servizi	860.038	808.778	51.260	6,3%
Tasse Aeroportuali	539.806	471.844	67.962	14,4%
Sosta	12.946	19.966	-7.020	-35,2%
Tasse di imbarco	1.565.382	1.296.615	268.767	20,7%
Tasse sicurezza passeggeri	564.722	487.276	77.446	15,9%
Tasse sicurezza bagagli	1.017.123	877.634	139.489	15,9%
Recupero PRM	234.001	201.910	32.091	15,9%
TOTALE	4.794.017	4.164.022	629.995	15,1%

Analizzando nel dettaglio i **ricavi per servizi aeronautici (Aviation)** si evidenzia una crescita estremamente significativa. L'aumento rispetto all'esercizio 2024 è di euro 629.995 ovvero pari al +15,1%. La crescita dei ricavi Aviation è diretta conseguenza dell'aumento del traffico passeggeri nel nostro scalo.

I ricavi Aviation fanno riferimento a tutti i proventi relativi alle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Tali ricavi sono generati dall'applicazione delle tariffe regolate ai passeggeri in partenza ed ai movimenti.

Per le annualità 2026-2027 e 2028 SASE, seguendo l'iter previsto dall'Allegato «A» alla delibera ART n.38/2023 del 9 marzo 2023, ha presentato una nuova proposta tariffaria all'Autorità di Regolazione ed ha di fatto concluso l'iter previsto per la revisione dei diritti aeroportuali.

Di conseguenza per le annualità future si prevede un importante aumento dei ricavi Aviation, derivante sia dall'aumento dei volumi di traffico nello scalo che dall'incremento delle tariffe.

Ricavi Non Aviation (in euro)	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Parcheggio	969.870	878.962	90.909	10,3%
Sub Concessioni	1.009.079	820.763	188.316	22,9%
Pubblicità	261.305	181.012	80.292	44,4%
Servizio Carburanti	143.968	112.986	30.982	27,4%
Corrispettivi Servizi	32.399	27.723	4.677	16,9%
Biglietteria	-	15	-15	-100,0%
TOTALE	2.416.621	2.021.461	395.160	19,5%

Anche i **ricavi per servizi non aviation** hanno subito un forte incremento rispetto al 2024 e più precisamente hanno fatto registrare un aumento pari ad euro 395.160 (+19,5%).

I ricavi Non Aviation fanno riferimento a tutte le prestazioni non rientranti tra le attività regolate e comprendono principalmente le attività di natura commerciale svolte dal gestore aeroportuale.

Le principali attività prestate nell'ambito del non Aviation riguardano:

- ➔ Gestione parcheggi
- ➔ Gestione degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione
- ➔ Gestione sub-concessioni, in quest'ultime rientrano anche le locazioni per le attività commerciali all'interno del terminal, che sono rappresentative delle produzioni che meglio caratterizzano la nostra Regione.

La crescita di tale categoria di ricavi va imputata in parte alla crescita dei volumi ed in parte ai nuovi contratti commerciali di subconcessione stipulati da SASE nel corso dell'anno 2024 e 2025 con condizioni economiche più favorevoli.

Scendendo nel dettaglio, l'andamento positivo è da ricondursi in modo particolare alla voce relativa ai servizi di parcheggio (+ 90.909 euro, pari al +10,3%) e alle Sub Concessioni che crescono del 22,9% (+ 188.316 euro).

Per quanto riguarda la categoria degli **altri ricavi e proventi** si registra un incremento pari all' 8,2% (+ 458.967 euro) passando da euro 5.597.098 del 2024 ad euro 6.056.064 del 2025.

Di seguito si riporta il dettaglio dei contributi in conto esercizio di cui SASE S.p.A. ha potuto disporre per l'anno 2025 e che sono stati imputati a conto economico per competenza.

CONTRIBUTI IN C/ESERCIZIO ANNO 2025 (in euro)	Importo
Sviluppumbria	1.143.082
Camera Di Commercio dell'Umbria	558.177
Sviluppumbria (Sostegno Flussi turistici MEO TEST L.R. n. 7 del 28/4/22)	4.000.000
Comune di Assisi	15.000
TOTALE CONTRIBUTI	5.716.259

I **costi per servizi** esterni nel 2025 ammontano ad euro 9.284.187 ed in forte aumento rispetto al 2024.

L'incremento complessivo di questa categoria di costi è pari ad euro 1.210.571 (+15,0%) ed è imputabile essenzialmente a due voci di costo: i costi di Co-Marketing in favore delle compagnie aeree ed i costi di esternalizzazione del servizio di security.

Per quanto riguarda i contributi di co-marketing si è registrato un aumento di 912.939 euro come diretta conseguenza dell'aumento del traffico.

Relativamente ai costi di esternalizzazione del servizio di sicurezza va sottolineato che nel 2024 l'intero servizio

era svolto da personale dipendente e di conseguenza il costo era ricompreso nella voce relativa al costo del lavoro. Da aprile 2025, mese di avvio del contratto di esternalizzazione, a dicembre 2025 ha generato un costo di euro 437.312. Parallelamente si registra una riduzione del costo del personale.

Analizzando le altre voci dei costi per servizi si può osservare una complessiva riduzione delle spese in riferimento al 2024, in particolare va evidenziata una importante riduzione dei costi energetici.

Si riporta di seguito il dettaglio dei costi per servizio a confronto con l'annualità precedente.

Costi per Servizi (in euro)	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Contributi Co-Marketing	6.530.284	5.617.345	912.939	16,3%
Energia Elettrica	375.216	384.572	-9.356	-2,4%
Gas Riscaldamento	80.605	147.327	-66.722	-45,3%
Acqua	56.428	48.265	8.163	16,9%
Spese Telefoniche	20.832	34.967	-14.136	-40,4%
Spese Legali	68.252	50.735	17.518	34,5%
Compensi	182.706	221.601	-38.895	-17,6%
Assicurazioni	121.821	105.788	16.033	15,2%
Manutenzioni	212.780	210.489	2.292	1,1%
Servizi Informatici	163.499	163.982	-483	-0,3%
Buoni Pasto	64.078	74.246	-10.168	-13,7%
Oneri lavoratori Interinali	115.652	157.663	-42.011	-26,6%
Servizi di Pulizia	112.904	114.110	-1.206	-1,1%
Vigilanza	2.160	2.160	-	0,0%
Prestazioni assistenza Sanitaria	259.060	186.546	72.514	38,9%
Assistenza PRM	168.659	191.440	-22.781	-11,9%
Formazione	12.270	20.606	-8.336	-40,5%
Pubblicità	106.598	97.887	8.710	8,9%
Oneri Bancari	23.595	28.275	-4.680	-16,6%
Costo esternalizzazione controlli sicurezza	437.312	-	437.312	n.a.
Altri Servizi	128.819	161.462	-32.643	-20,2%
Altre spese	40.657	54.149	-13.492	-24,9%
TOTALE	9.284.187	8.073.616	1.210.571	15,0%

Il **costo del lavoro** ammonta nel 2025 ad euro 3.041.480 in diminuzione rispetto a quanto fatto registrare nell'esercizio precedente (- 234.009 euro).

Tale riduzione è principalmente riconducibile alla riorganizzazione di alcune attività operative, in particolare quelle relative al servizio di security aeroportuale, che nel corso dell'anno sono state parzialmente affidate a una società esterna specializzata. Questa scelta ha consentito una maggiore razionalizzazione delle risorse e una più

Costo del Personale (in euro)	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Personale dipendente	2.381.949	2.626.896	-244.948	-9,3%
Personale somministrato	659.532	653.712	5.820	0,9%
TOTALE	3.041.480	3.280.608	-239.128	-7,3%

Il **Margine Operativo Lordo** è infatti passato dai 142.541 euro del 2024 ai 715.879 euro del 2025, segnando un incremento del 402,2%.

La dinamica che ha generato tale risultato si fonda su un migliore bilanciamento tra l'espansione dei ricavi e il controllo dei costi operativi rispetto all'esercizio precedente. Il Totale dei Ricavi ha registrato una crescita del 12,6%, trainata sia dal comparto Non-Aviation (+19,5%) che dalla componente Aviation (+15,1%). Complessivamente hanno generato un volume di oltre 1,4 milioni di euro di nuova marginalità.

Parallelamente la Società ha cercato di contenere quanto più possibile l'aumento dei Costi per servizi (+15,0%).

Il profilo economico della Società è caratterizzato da una struttura dei costi in cui la spesa per servizi assume un ruolo preponderante, configurandosi come la voce di costo più significativa dell'intero bilancio.

Questa prevalenza è la diretta conseguenza della missione istituzionale di SASE, che richiede l'erogazione costante di servizi aeroportuali complessi e il rispetto di rigide normative internazionali. La gestione ottimale di questa voce di spesa è pertanto considerata una leva prioritaria per la salvaguardia della marginalità operativa (EBITDA) e per la creazione di valore a lungo termine per la compagine sociale.

Gli Ammortamenti evidenziano un incremento rispetto all'annualità precedente per effetto soprattutto degli importanti investimenti realizzati nel corso degli ultimi due anni. Il totale degli ammortamenti ammonta ad euro 667.574, in aumento del 14,3% rispetto all'esercizio precedente.

efficiente gestione delle attività operative.

Il **costo del lavoro** per personale dipendente al 31 dicembre 2025 si è attestato ad euro 2.381.949, in riduzione rispetto all'esercizio precedente di 244.948 euro.

Si sottolinea che durante il 2025 è stato rinnovato il contratto collettivo nazionale.

Il costo del Personale relativo ai lavoratori somministrati ha subito un lieve incremento rispetto all'annualità precedente (+5.820 euro).

A seguito della presentazione della nuova proposta tariffaria all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), la Società ha recepito integralmente le prescrizioni contenute nella Delibera ART n. 38/2023, procedendo all'adeguamento delle aliquote di ammortamento dei cespiti aziendali ai parametri di efficienza e alle vite utili regolatorie ivi definiti. Tale operazione assicura la piena simmetria tra i costi riflessi nella struttura tariffaria e le evidenze contabili di bilancio, garantendo trasparenza verso l'Autorità e gli stakeholder. Parallelamente, con specifico riferimento alle opere gratuitamente devolvibili, il piano di ammortamento è stato rideterminato in stretta osservanza di quanto disposto dall'Articolo 703 del Codice della Navigazione. Ciò consente una corretta e prudente ripartizione degli oneri lungo la durata residua della concessione aeroportuale, riflettendo fedelmente la natura giuridica di tali asset e il vincolo di devoluzione allo Stato, in piena aderenza ai principi di rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società.

Il Risultato netto di esercizio si attesta infine ad un valore positivo, pari a 10.106 euro e sancisce di fatto il raggiungimento del break-even economico.

La Società nel corso del 2025 ha mantenuto alto l'impegno alla creazione e distribuzione di valore per i propri stakeholder, come dimostrano i valori esposti nelle tabelle e nei grafici sottostanti.

Il valore economico generato dalla società nel 2025 è stato pari a euro 13.269.748 e il valore economico distribuito è stato di euro 12.366.911 corrispondente al 93,2% del valore economico generato.

Distribuzione di Valore Aggiunto

Valore economico generato e distribuito agli stakeholder (in euro)	2025	2024
Ricavi Caratteristici	7.210.638	6.185.483
Contributi e altri Ricavi	6.056.064	5.597.098
Proventi finanziari	3.046	15.068
Valore economico generato	13.269.748	11.797.649
Costi e servizi Esterni	9.284.187	8.073.701
Valore economico distribuito ai fornitori	9.284.187	8.073.701
Costo del lavoro	3.041.480	3.275.404
Valore economico distribuito alle risorse umane	3.041.480	3.275.404
Oneri finanziari	11.336	8.579
Dividendi		
Valore economico distribuito ad Azionisti e finanziatori	11.336	8.579
Imposte sul reddito	29.908	-121.529
Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione	29.908	-121.529
Valore economico distribuito al territorio		
Valore economico distribuito	12.366.911	11.236.156
Valore economico trattenuto	902.836	561.493

Indicatori Economici

Indicatori Redditali	2025	2024	2023
ROE	0,67%	-20,93%	9,83%
ROI	0,5%	-4,32%	2,59%
ROS	-1,45%	-7,14%	3,87%

ROE (Return on Equity): viene calcolato come rapporto tra il risultato netto e il patrimonio netto (valori di fine esercizio), segnala la redditività dell'investimento nel capitale della Società rispetto ad investimenti di diversa natura, ovvero la convenienza o meno dell'investimento nella Società.

ROI (Return on Investment): viene calcolato come rapporto tra il risultato operativo ed il capitale investito (totale attivo di fine esercizio). Indica la capacità dell'impresa di generare redditività attraverso la gestione caratteristica.

ROS (Return on Sales): viene calcolato come rapporto tra il risultato operativo e i ricavi netti. Indica la capacità remunerativa del flusso dei ricavi, ovvero la capacità di generare profitto dal ciclo acquisti-lavorazione-vendita.



9.4 Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in euro):

ATTIVO	2025	2024	Δ (€) 25 vs 24	Δ (%) 25 vs 24
Attività disponibili	3.091.931 €	4.417.471 €	- 1.325.540 €	-30,01%
Liquidità immediate	1.201.015 €	255.913 €	945.102 €	369,31%
Liquidità differite	1.841.541 €	4.119.064 €	- 2.277.523 €	-55,29%
Magazzino	49.375 €	42.494 €	6.881 €	16,19%
Attività fisse	5.696.670 €	5.785.196 €	- 88.526 €	-1,53%
Immobilizzazioni immateriali	104.388 €	100.021 €	4.367 €	4,37%
Immobilizzazioni materiali	5.592.282 €	5.685.175 €	- 92.893 €	-1,63%
Immobilizzazioni finanziarie	- €	- €	- €	0,00%
Capitale investito	8.788.601 €	10.202.667 €	- 1.414.066 €	-13,86%
PASSIVO	2025	2024	Δ (€) 25 vs 24	Δ (%) 25 vs 24
Debiti a breve	6.427.329 €	7.704.772 €	- 1.277.443 €	-16,58%
Debiti a medio/lungo	853.458 €	1.000.187 €	- 146.729 €	-14,67%
Mezzi Propri	1.507.814 €	1.497.708 €	10.106 €	0,67%
Fonti del Capitale investito	8.788.601 €	10.202.667 €	- 1.414.066 €	-13,86%



Riclassificazione dello Stato patrimoniale a capitale netto di funzionamento

PROFILO PATRIMONIALE E FINANZIARIO	2025	2024	Δ (€) 25 vs 24
Crediti commerciali netti	658.412 €	1.908.705 €	-1.250.293 €
Crediti diversi	1.183.130 €	2.210.357 €	-1.027.227 €
Giacenze di magazzino	49.375 €	42.494 €	6.881 €
Attività finanziarie non immobilizzate	- €	- €	- €
Passività a breve non finanziarie	-6.459.513 €	-7.739.021 €	1.279.508 €
A) Capitale Netto di Funzionamento	-4.568.597 €	-3.577.464 €	-991.133 €
Crediti oltre 12 mesi	- €	- €	- €
Immobilizzazioni finanziarie	- €	- €	- €
Immobilizzazioni immateriali	104.388 €	100.021 €	4.367 €
Immobilizzazioni materiali	5.592.282 €	5.685.175 €	-92.893 €
Passività a lungo non finanziarie	- €	- €	- €
B) Attività Fisse Nette	5.696.670 €	5.785.196 €	-88.526 €
C) Fondo trattamento fine rapporto e altri fondi	-729.237 €	-870.116 €	140.879 €
D) Fondo imposte e tasse	-92.037 €	-95.821 €	3.784 €
"E) Capitale investito al netto delle passività di funzionamento (A+B+C+D)"	306.799 €	1.241.795 €	-934.996 €
Coperto da:			
Debiti finanziari a breve termine al netto delle disponibilità	-1.201.015 €	-255.913 €	-945.102 €
Debiti finanziari a medio termine	- €	- €	- €
Crediti finanziari verso altri	- €	- €	- €
F) Indebitamento finanziario netto	-1.201.015 €	-255.913 €	-945.102 €
H) Patrimonio Netto	1.507.814 €	1.497.708 €	10.106 €
I) Totale (F+H) come in E	306.799 €	1.241.795 €	-934.996 €



*Non eravamo eroi, ma mendicanti di senso
We were not heroes, but seekers of meaning*



Il Capitale Netto di Funzionamento mostra un saldo negativo di euro 4.568.597, con una variazione positiva di euro 991.133 rispetto all'esercizio precedente. Tale dinamica riflette il rafforzamento delle attività operative correnti, coerenti con l'aumento dei volumi di traffico e con la crescita dell'operatività dello scalo, confermando una maggiore capacità della Società a sostenere il fabbisogno finanziario della gestione corrente.

Si evidenzia una contrazione dei Crediti commerciali netti (-1.250.293 euro), segno di un'efficace politica di incasso e di una gestione proattiva del credito ed una diminuzione delle Passività a breve non finanziarie per euro 1.279.508, che riflette una corretta gestione delle scadenze verso i fornitori e gli altri enti.

La riduzione dei crediti diversi si riflette positivamente nell'aumento delle disponibilità liquide al 31 dicembre 2025 rispetto allo scorso esercizio.

Le Attività Fisse Nette, pari ad euro 5.696.670, rimangono sostanzialmente stabili con una lieve flessione di euro 88.526 rispetto al 2024. Questo dato evidenzia come la Società stia mantenendo inalterato il proprio valore infrastrutturale (Immobilizzazioni materiali), nonostante la quota di ammortamenti del periodo.

Indicatori di solidità patrimoniale	2025	2024	2023
Margine primario di struttura	(4.188.855)	(4.287.487)	(2.823.464)
Quoziente primario di struttura	0,26	0,26	0,39
Margine secondario di struttura	(3.135.397)	(2.987.300)	(1.259.864)
Quoziente secondario di struttura	0,45	0,48	0,73

I seguenti indici di bilancio (indici di rotazione) completano l'informativa riguardo all'efficienza patrimoniale:

Indici di Rotazione (in giorni)	2025	2024	2023
Rotazione delle rimanenze	221	198	63
Rotazione dei crediti	47	184	48
Rotazione dei debiti	132	196	147

9.5 Principali dati finanziari

La **Posizione Finanziaria Netta** della Società al 31 dicembre 2025 si attese in area negativa ed in miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

La Società presenta una struttura finanziaria particolarmente solida, caratterizzata dall'assenza di indebitamento finanziario e da una posizione di cassa positiva. I debiti bancari correnti risultano infatti del tutto marginali, pari a euro 1.121, e non vi sono esposizioni

In merito alla dinamica del Fondo Trattamento di Fine Rapporto (TFR), si osserva nel corso dell'esercizio una riduzione del saldo complessivo. Tale variazione è riconducibile alla gestione ordinaria delle passività verso il personale, derivante in particolare dalle liquidazioni corrisposte ai dipendenti che hanno concluso il rapporto di lavoro nel corso dell'anno e dai trasferimenti operati verso i fondi di previdenza complementare, in linea con le scelte maturate dai lavoratori e con il quadro normativo vigente.

Il Patrimonio Netto della Società cresce leggermente, attestandosi ad euro 1.507.814 (+10.106 euro), riflettendo l'utile d'esercizio conseguito nel 2025.

Il Capitale investito netto scende ad euro 306.799 (rispetto ad euro 1.241.795 del 2024), una contrazione dovuta principalmente all'incremento della liquidità e alla gestione del circolante descritta sopra.

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

finanziarie a medio-lungo termine. Tale situazione consente a SASE di operare in piena autonomia finanziaria, senza esposizione ai rischi derivanti dalle fluttuazioni dei tassi di interesse e con oneri finanziari sostanzialmente irrilevanti sul conto economico.

Le Disponibilità Liquide sono passate da 255.913 euro nel 2024 a 1.201.015 euro nel 2025. Questo incremento di circa 945.000 euro deriva da una migliore gestione del capitale circolante.

Indicatori di solidità patrimoniale	2025	2024	Delta
Disponibilità Liquide	1.201.015	255.913	945.102
Altre attività finanziarie correnti (C3)			
Crediti finanziari correnti (B3 II entro 12 mesi)			
Debiti bancari correnti (D4 entro 12 mesi)	1.121	378	743
Altre passività finanziarie correnti (D, rapporti finanziari entro 12 mesi)	-1	-1	
Debiti per leasing finanziario correnti			
Indebitamento finanziario corrente netto	1.199.895	255.536	944.359
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (D4 oltre 12 mesi)			
Altre passività finanziarie non correnti (D, rapporti finanziari oltre 12 mesi)			
Debiti per leasing finanziario non correnti			
Indebitamento finanziario non corrente			
Posizione finanziaria Netta	1.199.895	255.536	944.359

Indici di Struttura Finanziaria	2025	2024	2023
PFN	-1.199.895	- 255.536	- 2.267.666
Equity	1.507.814	1.497.708	1.811.171
PFN/Equity	n.c.	n.c.	n.c.
PFN/Ebitda	n.c.	n.c.	n.c.

La situazione finanziaria della Società è da considerarsi buona, l'indicatore PFN/Equity (Posizione finanziaria netta/Patrimonio netto), calcolato come il rapporto tra l'indebitamento netto ed il patrimonio netto della Società non è calcolabile essendo la PFN negativa, lo stesso per la PFN/Ebitda.

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

Indici di liquidità	2025	2024	2023
Liquidità primaria	0,62	0,73	0,95
Liquidità secondaria	0,63	0,74	0,96
Indebitamento	3,78	4,66	3,02
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,43	0,45	0,68

L'indice di liquidità primaria è pari a 0,62. La situazione finanziaria della società è da considerarsi buona, l'indice di liquidità secondaria è pari a 0,63. Il valore assunto dal capitale circolante netto è da ritenersi abbastanza soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 3,78. L'ammontare dei debiti ha assunto dimensioni significative in funzione dei

mezzi propri esistenti.

Al fine di rafforzare ulteriormente l'equilibrio patrimoniale e la struttura finanziaria della Società, l'aumento di capitale previsto consentirà di incrementare i mezzi propri, generando effetti positivi sulla solidità complessiva e sulla capacità di sostenere i programmi di sviluppo e investimento programmati.



Di seguito si riporta il rendiconto finanziario al 31/12/2025 in sintesi a confronto con i dati del precedente esercizio:

CASH FLOW (€)	2025	2024
A) EBITDA	715.879	142.541
b1) Variazione Crediti clienti	1.249.029	-1.213.163
b2) Variazione Magazzino	-6.881	-25.694
b3) Variazione Debiti fornitori	-1.063.574	1.385.039
B) Variazione CCC (b1+b2+b3)	178.574	146.181
C) Variazione altri crediti e debiti	808.774	-572.748
D) Tax	-29.908	121.529
E) Variazione CCN (B+C+D)	957.441	-305.037
Flusso di cassa disponibile (A+E)	1.673.319	-162.496
Variazione Fondi	-140.879	-122.197
Flusso finanziario derivante dalla gestione operativa	1.532.440	-284.693
Investimenti/Disinvestimenti	-579.047	-1.734.584
Free cash flow	953.393	-2.019.277
Proventi e Oneri Finanziari	-8.291	6.489
variazione debiti M/L	-	-
Flusso di cassa gestione finanziaria	945.102	-2.012.787
Variazione Patrimonio Netto	-	-
Dividendi	-	-
CASH FLOW NETTO	945.102	-2.012.787
PFN a breve anno precedente	-255.913	-2.268.700
PFN a breve netta	-1.201.015	-255.913

Il rendiconto finanziario del 2025 riflette un'inversione di tendenza, con un Cash Flow Netto positivo per 945.102 euro, a fronte del pesante assorbimento di liquidità (-2.012.787 euro) registrato nell'esercizio precedente.

Il flusso finanziario generato dalla gestione operativa evidenzia nel 2025 un significativo miglioramento, attestandosi a oltre 1,5 milioni di euro, rispetto al dato negativo di euro 284.693 registrato nell'esercizio 2024. Tale

risultato è riconducibile, in primo luogo, al recupero della redditività operativa, con un EBITDA pari a euro 715.879, e, in secondo luogo, alla più efficiente gestione del capitale circolante netto. In particolare, la dinamica del CCN ha determinato una generazione di cassa pari a euro 957.441, contribuendo in maniera significativa al rafforzamento della liquidità aziendale e al miglioramento complessivo della posizione finanziaria della Società.

10. Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

10.1 Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

Il Capitale Umano rappresenta per SASE un asset strategico imprescindibile, posizionandosi al centro del modello di creazione di valore nel lungo termine. La gestione e lo sviluppo delle risorse umane trascendono la

mera sfera della Responsabilità Sociale d'Impresa (RSI) per configurarsi come un driver fondamentale di competitività e resilienza operativa. In un contesto regolatorio e tecnico complesso come quello aeroportuale, l'eccellenza dei

servizi erogati e il rispetto dei rigorosi standard di sicurezza sono garantiti esclusivamente dalla professionalità e dalle competenze specialistiche delle persone. Esse costituiscono il vero motore della strategia aziendale, trasformando le linee guida del Piano Industriale in valore tangibile per l'utenza e per l'intero sistema territoriale

umbro, garantendo al contempo la sostenibilità sociale ed economica del business nel tempo.

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	2025	2024	Scostamento
Dirigenti	1	1	0
Quadri	2	2	0
Impiegati	16	16	0
Operai	23	29	-6
Totale	42	48	-6

La riduzione del personale registrata nell'esercizio è principalmente riconducibile al trasferimento di alcune unità operative impiegate nelle attività di security aeroportuale a una società esterna specializzata alla quale è stato affidato il servizio. Tale riorganizzazione ha comportato il conseguente adeguamento dell'organico aziendale.

Personale dipendente	2025	2024
Uomini	26	30
Donne	16	18
Totale	42	48

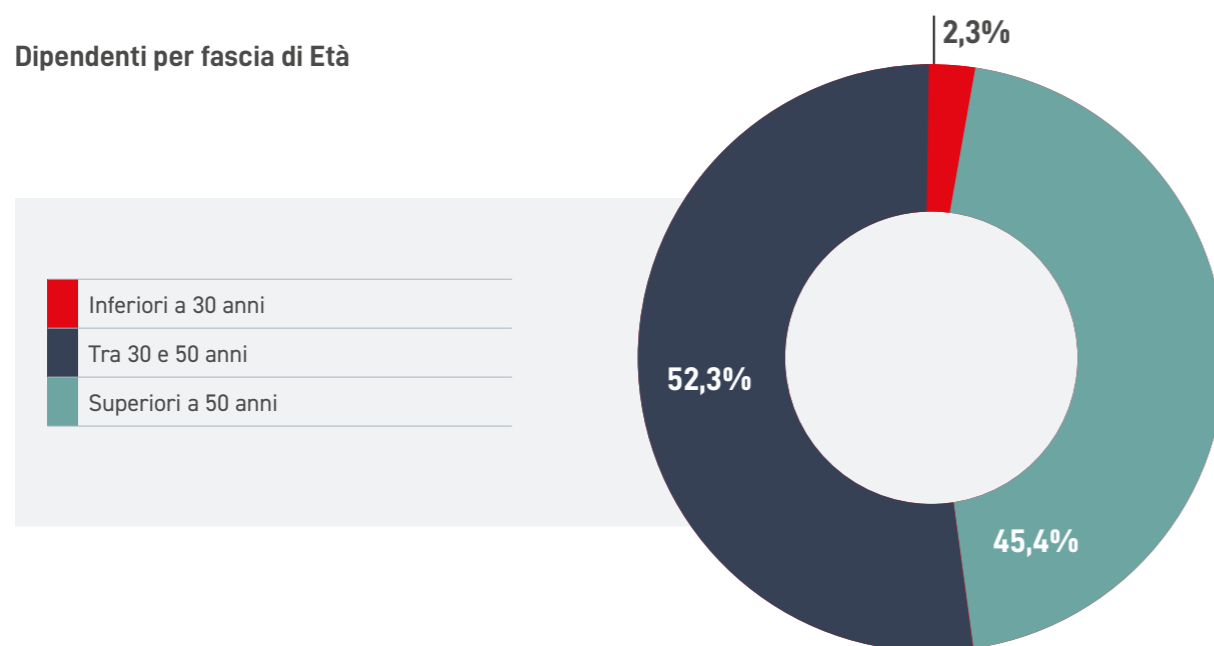
Personale somministrato	2025	2024
Uomini	8	5
Donne	7	3
Totale	15	8

Dipendenti	Anno 2025			Anno 2024		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti a tempo indeterminato	25	15	40	27	16	43
Dipendenti a tempo determinato	1	1	2	3	2	5
Collaboratori con contratto di lavoro interinale o somministrazione	8	7	15	5	3	8
Totale	34	23	57	35	21	56

Dipendenti	Anno 2025			Anno 2024		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	1	0	1	1	0	1
Impiegati e quadri	8	10	18	11	7	18
Operai	8	15	23	18	11	29
Totale	17	25	42	30	18	48



Dipendenti per fascia di Età



	2025	2024
Numero di infortuni	0	0
Numero di ore perse per infortuni	0	0
Numero di dipendenti che hanno usufruito della Lg. 104	5	6
Numero di dipendenti che hanno usufruito di congedo straordinario o aspettativa non retribuita	0	0

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello per il Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali – gestori.

In data 4 giugno 2025, Assaeroporti, Aeroporti 2030 e le principali organizzazioni sindacali hanno siglato il rinnovo del CCNL del Trasporto Aereo, con validità per il triennio 2025-2027 sia per la parte normativa che economica. L'accordo prevede un significativo adeguamento dei minimi retributivi, con un aumento a regime di 210,00 euro lordi (parametrati sul 4° livello) articolato in tre tranches, la prima delle quali decorrente dal 1° luglio 2025.

Sotto il profilo degli oneri una tantum, nel mese di luglio 2025 la Società ha provveduto all'erogazione di 1.300,00 euro lordi a titolo di arretrati per il biennio 2023-2024 e di un ulteriore importo di 500,00 euro lordi a titolo di "Una Tantum" per il primo semestre 2025. Il nuovo impianto contrattuale rafforza inoltre il sistema indennitario — con incrementi all'indennità di presenza e nuove maggiorazioni per il lavoro domenicale — e potenzia il welfare aziendale attraverso l'incremento del contributo per l'assistenza sanitaria integrativa a partire dal 2026.

Il costo del personale sostenuto dalla Società non è coerente rispetto ai ricavi ma è di difficile riduzione

in quanto la gestione aeroportuale, obbliga la Società a rigidi parametri normativi e numerici d'impiego di personale abilitato a tali servizi. Il mancato rispetto della normativa comporterebbe la non operatività dello scalo o la retrocessione di categoria.

Le risorse umane sono considerate da SASE un valore primario per il conseguimento degli obiettivi e per questo il modello di gestione e sviluppo delle persone all'interno dell'organizzazione è un fattore fondamentale per motivare e valorizzare tutti i dipendenti accrescendo le loro capacità, coerentemente con la strategia di sviluppo del business.

SASE presta inoltre la massima attenzione al tema della parità di trattamento e di opportunità tra i generi, che, nell'ambito della tutela e salvaguardia del capitale umano, rappresenta un'opportunità di arricchimento e innovazione fondamentale per assicurare lo svolgimento delle attività di business in maniera solida e sostenibile.

10.2 Formazione

Nel corso dell'esercizio 2025, SASE SpA ha confermato la centralità della formazione quale leva strategica

per l'eccellenza operativa e la gestione della sicurezza aeroportuale. L'attività formativa ha registrato una crescita significativa in termini di volume, con un totale di 166 ore erogate rispetto alle 143 ore dell'anno precedente,

Formazione (ore)	2025	%	2024	%
Safety	132	79,52%	110	76,92%
PRM	18	10,84%	18	12,59%
Altro	16	9,64%	15	10,49%
Totali ore	166	100,00%	143	100,00%

Il pilastro portante della programmazione è stato rappresentato dalla Safety, che con 132 ore ha assorbito circa il 79,52% dell'intero impegno formativo della Società. Tale investimento ha permesso di consolidare una profonda consapevolezza collettiva in merito ai rischi specifici legati alle operazioni di scalo, traducendosi in una reale cultura della prevenzione che permea ogni livello dell'organizzazione. In questa prospettiva, particolare attenzione è stata riservata ai profili in ingresso: nel corso del 2025 è stato svolto un programma della durata complessiva di due settimane dedicato esclusivamente ai neoassunti del reparto rampa inseriti per la stagione estiva, garantendo così la massima resilienza operativa durante i picchi di traffico stagionali.

L'esercizio 2025 è stato inoltre caratterizzato da un'importante evoluzione sul fronte della Cybersecurity. In risposta ai nuovi e stringenti requisiti normativi introdotti nell'anno, SASE ha erogato una formazione specifica a tutto il personale dipendente. Questo intervento è stato accuratamente profilato per rispondere alle diverse esigenze operative.

L'impegno della Società si è esteso anche al mantenimento di elevati standard di assistenza per i passeggeri a mobilità ridotta (PRM), per i quali sono state confermate 18 ore di formazione specifica, in linea con i volumi dell'esercizio precedente.

In sintesi, la dinamica della formazione nel 2025 testimonia la volontà di SASE di investire stabilmente nella crescita delle competenze, trasformando gli obblighi normativi in opportunità di efficientamento e di rafforzamento della cultura aziendale.

10.3 Relazioni Sindacali

Nel 2025 tra SASE, RSU e Organizzazioni sindacali si sono

svolti numerosi incontri, tra i quali si cita: segnando un incremento del 16,08%. Questo piano formativo ha coinvolto in modo capillare l'intera forza lavoro, con programmi differenziati e declinati in base alle specifiche mansioni e responsabilità dei dipendenti.

svolti numerosi incontri, tra i quali si cita:

- ➔ Sottoscrizione nel mese di luglio 2025 un contratto aziendale di secondo livello ai fini della determinazione di un premio di risultato da riconoscere al personale dipendente al raggiungimento di obiettivi oggettivamente individuati.
- ➔ Riunioni inerenti la presentazione delle stagioni summer e winter 2025
- ➔ Presentazione del piano industriale

10.4 Whistleblowing

In un'ottica di costante rafforzamento dei presidi di legalità e trasparenza ed in pieno adempimento degli obblighi normativi vigenti, la Società dispone di un canale strutturato e protetto per la gestione delle segnalazioni (Whistleblowing). Tale sistema rappresenta un pilastro fondamentale dell'architettura di controllo interno e un presidio essenziale per la tutela dell'integrità aziendale. Attraverso procedure chiaramente definite, la Società garantisce la possibilità di comunicare potenziali violazioni o comportamenti non conformi ai principi del Codice Etico, della Policy Anticorruzione e del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01, nonché a qualsiasi legge o regolamento applicabile. Il canale di segnalazione è progettato per assicurare la massima riservatezza dell'identità del segnalante e la protezione assoluta del contenuto della comunicazione, impedendo e sanzionando qualsiasi forma di ritorsione o discriminazione, in perfetta aderenza alle disposizioni del D.Lgs. 24/2023. L'esistenza di questo strumento riflette l'impegno della Società nel promuovere una cultura della trasparenza e della legalità diffusa, agendo come sensore preventivo per l'individuazione di criticità e garantendo al contempo la massima deontologia professionale.

11. Ambiente Sicurezza e Salute

L'attenzione di SASE alla salute, sicurezza ed al rispetto delle disposizioni in materia rappresentano un fondamentale valore aziendale.

SASE S.p.A. tutela la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro e ritiene fondamentale, nell'espletamento della propria attività, il rispetto della normativa in materia, richiamandosi in tale politica anche ai principi espressi dal proprio Codice Etico.

SASE si pone da sempre l'obiettivo di perseguire lo sviluppo sostenibile del sistema aeroportuale e la tutela dell'ambiente, nelle sue componenti significative quali gli impatti sull'utilizzo delle fonti energetiche, sulla qualità dell'aria, il rumore, che sono parte integrante della politica societaria di sviluppo sostenibile.

Nel corso del 2025 è proseguita l'attività di formazione e sensibilizzazione, sul tema della salute e sicurezza attraverso varie iniziative rivolte a tutto il personale aziendale.

In particolare, la formazione del personale è stata incentrata su procedure ed informative di sicurezza oltre alle norme per la gestione della pandemia.

Nel corso del 2025 non vi sono infortuni da segnalare

La Società nel corso dell'esercizio ha continuato le proprie attività di monitoraggio e analisi di diverse matrici ambientali, di seguito si riportano i risultati osservati.

11.1 Consumi ed efficienza energetica

Nel 2025 sono proseguite le politiche attive di efficientamento energetico, come parte integrante della politica di sviluppo sostenibile e precisamente:

- ➔ Continua sensibilizzazione a tutti gli enti dipendenti e concessionari di spegnere luci e attrezzature a fine turno;
- ➔ Rimodulazione del riscaldamento e del raffrescamento del terminal;
- ➔ Spengimento ed accensione luci aeroporto con apertura e chiusura scalo esterno ed interno;
- ➔ La generazione dei 3 impianti fotovoltaici installati ha prodotto un totale di circa 160 MWh nell'anno 2025.

Indicatori di performance

Consumi energetici	2025	2024	Scostamento
Energia elettrica (kWh)	1.423.763	1.538.312	- 114.549
Energia elettrica caserma VVFF (kWh)	185.598	197.657	- 12.059
Gas (smc)	56.681	52.731	+ 3.950
Gas caserma VVFF (smc)	21.329	19.411	+ 1.918

	u.m.	2025	2024	Scostamento
Consumi di energia	GJ	5.793	6.249	- 456
Numero di passeggeri	N°	620.420	534.210	+ 86.210
Intensità energetica	GJ/N°	0,009	0,011	- 0,002

L'aumento dei consumi di energia elettrica e di gas nell'ultimo esercizio è riconducibile ad una serie di fattori operativi e strutturali quali ad esempio:

- ➔ Incremento dei volumi operativi: nell'ultimo anno si è registrato un significativo aumento delle attività logistiche dovuto all'incremento dei movimenti con conseguente maggiore utilizzo di impianti ed attrezzature elettriche

- ➔ Ampliamento degli orari operativi: sempre nel corso del 2025 l'orario di apertura del terminal è stato più esteso con aperture anticipate e chiusure posticipate rispetto all'anno precedente.
- ➔ Condizioni climatiche: l'andamento meteorologico anomalo ha comportato un uso intensivo di impianti di climatizzazione e riscaldamento

Inquinamento acustico

Si confermano i dati dell'annualità precedente riferita alla rete di monitoraggio della rumorosità prodotta in due punti significativi all'interno del sedime aeroportuale, risultando al di sotto del limite per la zona A che prevede un limite di 65 dB.

Inquinamento atmosferico

Si confermano i dati dell'annualità precedente riferita alla qualità dell'aria avviene anch'esso in via continuativa su campo di NO2, NO, NOx, SO2, CO al di sotto dei limiti.

Inquinamento dell'acqua


Prosegue con regolarità l'attività di monitoraggio delle acque di scarico, secondo le frequenze previste dalle autorizzazioni in essere, i cui risultati sono rispondenti ai limiti previsti dalla normativa vigente.

La totalità dei prelievi idrici della Società sono potabili come da analisi effettuate e pertanto si considerano "acqua dolce" e vengono approvvigionate da Umbra Acque S.p.A.

	u.m.	2025	2024	Scostamento
Consumi di acqua	mc	10.091	9.306	+785

11.2 Risposta ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)




L'aeroporto dell'Umbria riserva particolare attenzione ai passeggeri con disabilità, che rappresentano un segmento di traffico in costante crescita. Per rispondere alle esigenze e ai bisogni dei passeggeri a ridotta mobilità il servizio PRM di SASE nel 2025 ha assistito nel processo di viaggio attraverso l'aeroporto i seguenti passeggeri (il dato risulta in aumento rispetto all'esercizio precedente).



Passeggeri	2025	2024
PRM	5.249	3.918

Il servizio è strutturato secondo i principi e le modalità previste dalla normativa italiana (circolare Enac GEN02A-2014) ed europea (Reg.1107/06 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo).

SASE inoltre offre ai passeggeri con disabilità altri servizi quali:

	N° 14 posti auto e una colonnina di Chiamata per Drop Point PRM
	N° 17 sedie a rotelle facilmente reperibili;
	Altri servizi quali assistenza ambulanza attraverso la «Croce Bianca» di Perugia

SASE è inoltre dotata di due defibrillatori automatici esterni (DAE) situati uno in area Land side in prossimità dei banchi check-in ed uno in area Air side dopo i controlli di sicurezza dei passeggeri.

12. Marketing e Comunicazione

Nel corso del 2025 le attività di marketing e comunicazione sono state orientate principalmente alla promozione del network di collegamenti da/per l'Aeroporto dell'Umbria, alla valorizzazione dei servizi e allo sviluppo del brand.

Durante l'anno è stata realizzata una campagna principale dedicata al lancio della stagione estiva, affiancata da una campagna di dimensioni più contenute a supporto della stagione invernale. La campagna estiva ha previsto, come di consueto, un piano mezzi basato su una presenza multicanale, con affissioni di grande e medio formato, passaggi su emittente televisiva locale, uscite sulla stampa del territorio e attività sui canali social. La comunicazione è stata inoltre amplificata attraverso la rete di partnership attivate dall'aeroporto con numerose realtà del territorio.



La campagna dedicata alla stagione invernale, a supporto di un network che, come in tutti gli scali, risulta più contenuto rispetto a quello estivo, ha visto invece un piano di comunicazione concentrato principalmente sui canali social, sulle affissioni e sulle piattaforme dei partner.

Le partnership strategiche, che rappresentano uno strumento fondamentale per promuovere in modo costante e capillare i collegamenti e i servizi aeroportuali, sono state ulteriormente consolidate e rafforzate nel corso dell'anno. Tra le principali realtà coinvolte figurano Umbria Jazz, il Festival dei 2 Mondi di Spoleto, il Festival delle Nazioni, Suoni Controvento, Eurochocolate, Cortona On The Move, il Tanganica Festival, le Infiorate di Spello, Piacere Magazine, City Up, Cerco Casa, Umbria Valley, il Consorzio URAT, la Sir Safety Volley, il Pala Terni e il Perugia Calcio.

Particolare attenzione è stata inoltre dedicata allo sviluppo degli strumenti digitali. Nel corso del 2025 è stato infatti completamente rinnovato, dopo molti anni, il sito web dell'aeroporto, ora caratterizzato da un design

moderno, una navigazione intuitiva e funzionalità avanzate pensate per offrire un accesso rapido e completo alle principali informazioni di viaggio. Tra le novità più rilevanti si segnalano l'introduzione di un nuovo sistema di consultazione degli orari dei voli e l'implementazione del servizio di tracking in tempo reale.



Parallelamente è proseguito il lavoro di sviluppo della presenza sui social network, con particolare riferimento alla pagina Facebook dell'aeroporto, che al 31 dicembre 2025 si conferma tra le più performanti nel panorama aeroportuale italiano. Con oltre 76.000 follower, la pagina risulta l'ottava per ampiezza di pubblico tra i 42 aeroporti italiani aperti al traffico commerciale e la prima in assoluto per numero medio di reazioni per post, con una media di 638 interazioni.

A partire dalla fine del 2025 l'aeroporto ha inoltre avviato un progetto di comunicazione dedicato alla celebrazione degli ottocento anni dalla morte di San Francesco d'Assisi (1226-2026), figura cui lo scalo è intitolato.

In occasione della ricorrenza è stata adottata una versione speciale del marchio dell'aeroporto, utilizzata per tutto il periodo delle celebrazioni su tutti gli strumenti e canali di comunicazione istituzionale e promozionale, ed è stato sviluppato un progetto diffuso di comunicazione all'interno del terminal volto a valorizzare, in chiave contemporanea, il messaggio francescano di accoglienza, dialogo e pace.



L'intervento ha previsto oltre 70 installazioni grafiche distribuite negli spazi aeroportuali - tra pareti, controsoffitti, vetrate e calpestabili - con frasi e richiami simbolici ispirati alla figura del Santo, trasformando l'esperienza di transito nello scalo in un primo incontro con l'identità culturale, spirituale e identitaria dell'Umbria.

13. Società Trasparente

In un'ottica di piena conformità ai principi di legalità e accountability, SASE garantisce il puntuale assolvimento degli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni previsti dal D.Lgs. n. 33 del 14 marzo 2013. A tal fine, la Società ha predisposto e mantiene costantemente aggiornata sul proprio portale istituzionale (www.airport.umbria.it) la sezione denominata "Società Trasparente".

Tale area è strutturata per rispondere ai rigorosi requisiti informativi richiesti alle società a controllo pubblico, garantendo ai soci, agli stakeholder e alla collettività un accesso immediato e semplificato ai dati societari, ai bilanci, agli atti amministrativi e alle informative sui costi del personale. L'implementazione di questa sezione non rappresenta solo un adempimento normativo, ma si configura come uno strumento essenziale di governance aperta, volto a consolidare il rapporto di fiducia con il territorio e a testimoniare l'integrità dei processi gestionali dello scalo umbro.

14. Cybersicurezza

In un'ottica di costante rafforzamento della resilienza digitale e di adeguamento ai più recenti standard normativi, SASE ha intrapreso un percorso di evoluzione dei propri presidi di sicurezza informatica. A seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 4 settembre 2024, n. 138, la Società è stata formalmente designata come "soggetto essenziale" all'interno del comparto dei trasporti aerei. Tale qualifica, che recepisce ed evolve i precedenti dettami del D.Lgs. n. 65/2018, deriva dal ruolo strategico del gestore aeroportuale nella salvaguardia delle infrastrutture critiche nazionali ed europee.

Per rispondere efficacemente ai nuovi e stringenti obblighi di protezione, la Società sta attuando l'implementazione di un evoluto Information Security Management System (ISMS). Questo processo è finalizzato al conseguimento della certificazione ISO 27001, che costituirà il pilastro metodologico per garantire la piena conformità sia al Regolamento UE 2022/1645 (EASA) - focalizzato sulla gestione del rischio cyber nel dominio aeronautico - sia ai requisiti imposti dalla direttiva NIS2.

L'adozione di tale sistema di gestione non rappresenta un mero adempimento burocratico, ma si configura come una leva strategica volta a elevare i livelli di protezione

dei dati e la continuità dei servizi operativi. Attraverso l'integrazione di questi standard internazionali, SASE consolida la propria capacità di prevenzione e risposta alle minacce cibernetiche, assicurando la massima affidabilità dell'infrastruttura aeroportuale a tutela dell'utenza e dell'intera compagine sociale.

15. Investimenti

Nel corso dell'esercizio 2025, SASE S.p.A. ha proseguito con determinazione il piano di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale. Gli investimenti effettuati non sono stati finalizzati esclusivamente all'assolvimento dei rigidi obblighi normativi in materia di aviation safety e security, ma hanno rappresentato una risposta proattiva e strategica allo straordinario incremento di traffico registrato, garantendo il mantenimento di elevati standard qualitativi e operativi.

15.1 Interventi sulle Infrastrutture

La Società ha dato avvio alle fasi cruciali di progettazione e realizzazione di due interventi cardine previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), volti a elevare la capacità ricettiva dello scalo e l'efficienza dei flussi:

- ➔ **Ampliamento e Ridistribuzione Funzionale del Terminal.** In considerazione del superamento strutturale della soglia di 600.000 passeggeri, l'adeguamento dell'aerostazione è divenuto una priorità non differibile. L'intervento prevede un ampliamento volumetrico in aderenza al lato Nord dell'edificio esistente, per un'estensione di circa 440 mq. La scelta progettuale garantisce una perfetta integrazione architettonica e materica con l'organismo edilizio attuale, preservandone l'identità stilistica. L'operazione permetterà una profonda riconfigurazione della zona arrivi, con il potenziamento e lo spostamento dei nastri di riconsegna bagagli, e una contestuale ottimizzazione della zona partenze. Di particolare rilievo tecnico è l'ampliamento dei Gate C e D, ottenuto attraverso l'integrazione degli uffici USMAF (ricollocati nella nuova ala). Tale modifica consente di elevare il Level of Service (LoS) aeroportuale da una condizione definita "sub-optimum" a una "optimum", eliminando le carenze di superficie finora rilevate. Parallelamente, il Gate E è stato potenziato con l'inserimento di ulteriori 30 sedute, allineandolo ai

parametri di comfort internazionali. Sotto il profilo della sostenibilità, l'edificio sarà equipaggiato con un impianto fotovoltaico da 53 kWp in copertura, coniugando l'efficienza operativa con la riduzione dell'impronta carbonica dello scalo.

➔ Realizzazione dell'Edificio Ricovero Mezzi Rampa. La crescita della flotta di mezzi di rampa e la transizione verso modelli a propulsione elettrica hanno reso necessaria la creazione di una struttura dedicata. L'intervento prevede la realizzazione di un fabbricato di 450 mq (per una volumetria di 2.250 mc) situato in posizione strategica nelle immediate vicinanze dell'Apron. Questa localizzazione garantisce una

maggiore efficienza logistica rispetto alla precedente collocazione (presso la caserma VVF), riducendo i tempi di movimentazione e i rischi interferenziali in area di manovra. L'edificio è stato progettato per fungere non solo da ricovero per preservare le caratteristiche estetiche e funzionali dei nuovi asset, ma anche come hub tecnologico per la ricarica delle batterie dei mezzi elettrici. Anche in questo caso, la struttura sarà dotata di un impianto fotovoltaico da 53 kWp, rendendo l'area tecnicamente autonoma sotto il profilo energetico e confermando l'impegno di SASE verso una gestione green delle operazioni Airside.

15.2 Modernizzazione del Parco Mezzi GSE (Ground Support Equipment)

Parallelamente agli interventi infrastrutturali, SASE ha investito nel potenziamento delle attrezzature di assistenza a terra per garantire la massima tempestività e sicurezza nelle operazioni di turnaround degli aeromobili. **Nel corso dell'anno sono stati acquisiti:**

n. 1 Unità per il rifornimento di acqua potabile (400 litri): un mezzo trainato elettrico di ultima generazione, conforme alle normative CE, che migliora la qualità del servizio di bordo e riduce le emissioni acustiche in rampa;

n. 1 Unità Anti-Ice (Botte irroratrice da 2000 litri): dotazione fondamentale per garantire la continuità operativa dello scalo durante la stagione invernale e il rispetto dei protocolli di sicurezza aeronautica;

n. 3 Carrelli porta bagagli (Dollies): finalizzati a rendere più fluido il processo di carico e scarico dei bagagli, riducendo i tempi medi di riconsegna all'utenza.

Tali investimenti, complessivamente considerati, testimoniano la solidità della gestione e la volontà della Società di dotarsi di asset patrimoniali moderni ed efficienti, pronti a sostenere l'ulteriore sviluppo del traffico previsto per il triennio 2026-2028.

PRINCIPALI INVESTIMENTI 2025 (in euro)	IMPORTO
Completamento palazzina nuovi uffici SASE	411.913
Realizzazione nuovi impianti antincendio e di condizionamento	103.607
Realizzazione nuovi parcheggi	68.134
Acquisto nuovi mezzi GSE	49.969
Avvio progettazione per ampliamento Terminal	34.224
Avvio progettazione per realizzazione edificio di ricovero mezzi di rampa	13.355
Manutenzioni straordinarie pista e recinzione	18.844
TOTALE	700.046



16. Qualità del servizio

SASE redige annualmente la Carta dei Servizi, in conformità alle indicazioni di ENAC, come specificato nelle Linee guida allegata alla Circolare GEN06 del 31.10.2014. Le analisi sulla qualità del servizio dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria - Perugia "San Francesco d'Assisi", sia in termini di prestazioni oggettivamente erogate sia di percezione soggettiva dei passeggeri, vengono condotte secondo la metodologia prevista dalla suddetta circolare.

In collaborazione con una società di consulenza certificata ISO 9001, SASE elabora il report annuale sulla qualità del servizio, individuando eventuali aree di miglioramento da sottoporre al Responsabile della Qualità.

Nonostante il significativo incremento del traffico negli ultimi anni, il livello di soddisfazione percepito dai passeggeri ha continuato a migliorare, passando dal 94,09% nel 2023 al 94,63% nel 2024. Questo risultato è frutto di un rilevante sforzo organizzativo da parte di SASE, che ha saputo affrontare le criticità legate al sensibile aumento del traffico.

In attesa della consuntivazione finale, anche i primi riscontri relativi al 2025 indicano un mantenimento dei livelli di qualità raggiunti negli ultimi anni.

17. Addizionale sui diritti di imbarco

L'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri rappresenta per gli aeroporti di dimensioni medio-piccole un elemento di particolare attenzione sotto il profilo della competitività del sistema aeroportuale. Tale onere, infatti, incide direttamente sul costo complessivo del

Stato Patrimoniale (in euro)	Esercizio 2024	Esercizio 2023
B) Immobilizzazioni	10.053.429	10.395.162
C) Attivo corrente	7.269.867	8.855.898
Totale attivo	17.323.296	19.251.060
A) Patrimonio netto		
Capitale sociale e riserve	6.735.574	6.704.279
A2) Apporti ai sensi L.L.R.R.	2.234.873	2.576.113
B) Debiti a medio e lungo termine	5.968.845	6.532.916
C) Debiti Correnti	2.384.004	3.437.752
Totale passivo	17.323.296	19.251.060

biglietto aereo e può influenzare le scelte operative dei vettori, soprattutto delle compagnie low cost che basano il proprio modello di business su una forte sensibilità ai costi aeroportuali. In un contesto caratterizzato da elevata concorrenza tra scali regionali, la presenza di tale addizionale può rappresentare un fattore di svantaggio competitivo per aeroporti di minori dimensioni, incidendo sulla capacità di attrarre nuove rotte o incrementare le frequenze esistenti. Per una realtà come l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria - San Francesco d'Assisi, la revisione o eventuale riduzione di tale onere potrebbe contribuire a rafforzare ulteriormente l'attrattività dello scalo nei confronti dei vettori e favorire lo sviluppo del traffico passeggeri, con ricadute positive sul territorio in termini di mobilità, turismo e sviluppo economico. In tale prospettiva, il tema dell'addizionale comunale continua a rappresentare un elemento rilevante nel quadro delle politiche di sviluppo e competitività del sistema aeroportuale regionale.

18. Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Come previsto dall'Art. 2497 bis, 5° comma, si ricorda che la società è sottoposta alla direzione e al coordinamento di Sviluppumbria S.p.A. con sede sociale in Perugia, Via Don Bosco, 11, numero di iscrizione al Registro delle imprese di Perugia n. 002671120541, Rea 102.952.

Nel seguente prospetto vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato della suddetta Società che esercita la direzione e coordinamento (articolo 2497-bis, quarto comma, C.c.).

Prospetto riepilogativo del conto economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento (prospetto)

Conto Economico (in euro)	Esercizio 2024	Esercizio 2023
A) Valore della produzione	10.442.031	10.416.628
B) Costi della produzione	10.358.202	10.291.944
C) Proventi e oneri finanziari	(4.636)	(17.258)
Imposte sul reddito dell'esercizio	47.191	78.369
Utile (perdita) dell'esercizio	32.002	29.057

19. Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, n. 6-bis, del Codice Civile, si riportano i principali rischi e fattori di incertezza cui la Società risulta esposta, unitamente alle modalità di presidio adottate.

L'analisi è articolata nelle seguenti categorie:

- ➔ **Rischi strategici;**
- ➔ **Rischi operativi;**
- ➔ **Rischi finanziari.**

19.1 Rischi strategici

Quadro normativo e regolatorio

La Società opera quale concessionario della gestione totale dell'infrastruttura aeroportuale in un contesto fortemente regolamentato a livello nazionale ed europeo. Eventuali modifiche alla disciplina dei diritti aeroportuali, ai canoni concessori, ai rapporti con gli Enti pubblici, nonché alla normativa ambientale e di safety/security, potrebbero incidere sui risultati economici e sull'assetto operativo.

Il rischio è presidiato mediante monitoraggio continuo dell'evoluzione normativa e interlocuzione costante con le Autorità competenti.

Concentrazione del traffico su un vettore principale

Una quota significativa dei volumi di traffico dell'Aeroporto è riconducibile al vettore Ryanair, che rappresenta un partner strategico fondamentale per lo sviluppo dello scalo e per la crescita registrata negli ultimi anni. Al tempo

stesso, la forte incidenza di tale vettore – pari a circa il 75% del traffico complessivo – espone la Società al rischio derivante da una significativa concentrazione su un unico operatore. Eventuali modifiche nelle strategie operative, nelle rotte o nelle frequenze potrebbero infatti avere riflessi sui ricavi aviation e non aviation. In tale contesto, la Società persegue una strategia orientata alla progressiva diversificazione del network e al consolidamento dei rapporti con ulteriori vettori, al fine di ridurre nel tempo il grado di dipendenza da un singolo operatore.

19.2 Rischi operativi

Safety e continuità operativa

L'attività aeroportuale comporta rischi connessi alla sicurezza delle operazioni. Eventuali eventi incidentali o criticità operative potrebbero generare effetti economici e reputazionali.

La Società adotta un sistema strutturato di gestione della safety, fondato su procedure operative certificate, formazione del personale, investimenti infrastrutturali e coordinamento con le Autorità di settore.

Stagionalità dei ricavi

La marcata stagionalità del traffico passeggeri, con una forte concentrazione nei mesi primaverili ed estivi, determina una significativa variabilità dei ricavi nel corso dell'anno. Tale dinamica comporta anche impatti sul piano organizzativo e sulla gestione dei costi operativi, richiedendo una costante capacità di adattamento

delle risorse. La Società affronta tali effetti attraverso un'attenta pianificazione gestionale e un monitoraggio continuo dell'andamento economico-finanziario

Sistema di incentivazione dei vettori

La Società adotta politiche di incentivazione commerciale finalizzate allo sviluppo del traffico passeggeri, all'apertura di nuove rotte e all'incremento delle frequenze sulle destinazioni già operative. Tali strumenti rappresentano una leva strategica per il rafforzamento del network aeroportuale e per il consolidamento del posizionamento competitivo dello scalo nel sistema aeroportuale nazionale.

Le politiche di incentivazione prevedono, in alcuni casi, componenti correlate ai volumi di traffico generati e, in altri, elementi a struttura parzialmente fissa connessi all'avvio di nuove rotte o all'aumento delle frequenze. In presenza di una riduzione dei volumi passeggeri ovvero di performance inferiori alle attese sulle nuove destinazioni attivate, tali meccanismi potrebbero incidere sulla marginalità della Business Unit Aviation.

L'apertura di nuove rotte e l'incremento delle frequenze comportano infatti un fisiologico periodo iniziale di maturazione commerciale ("start-up phase"), durante il quale il coefficiente di riempimento può risultare progressivamente crescente ma non immediatamente allineato ai livelli target. Tale dinamica può determinare, nel breve periodo, un'incidenza maggiore dei costi incentivanti rispetto ai ricavi generati.

La Società presidia tale rischio attraverso:

- ➔ Valutazioni preventive di sostenibilità economica delle nuove iniziative;
- ➔ Analisi dei load factor e dei trend di prenotazione;
- ➔ Monitoraggio periodico delle performance delle rotte;
- ➔ Revisione delle condizioni incentivanti in funzione dei risultati conseguiti.

L'obiettivo è assicurare che le politiche di sviluppo del traffico risultino coerenti con gli equilibri economico-finanziari aziendali e con le prospettive di crescita sostenibile dello scalo nel medio-lungo periodo.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sui ricavi

La Società opera in un contesto in cui una quota rilevante dei ricavi è rappresentata da contributi e misure di

sostegno finalizzate allo sviluppo del traffico aereo e delle rotte. Tali strumenti costituiscono un elemento essenziale per garantire la sostenibilità economica della gestione aeroportuale, in considerazione della dimensione dello scalo e delle caratteristiche del mercato di riferimento. La Società applica una policy di incentivazione rivolta ai vettori volta a favorire l'incremento dei passeggeri e l'attivazione di nuove destinazioni, mantenendo tuttavia l'obiettivo di preservare un adeguato margine operativo. L'eventuale riduzione o assenza di tali contributi potrebbe determinare effetti significativi sull'equilibrio economico e finanziario della gestione. In tale contesto, la Società continua a perseguire una strategia di sviluppo del traffico e di progressivo rafforzamento del network, con l'obiettivo di consolidare nel tempo una struttura dei ricavi sempre più stabile e sostenibile.

19.3 Rischi finanziari

Rischio di liquidità

Il fabbisogno finanziario connesso agli investimenti previsti dal Piano Industriale potrebbe generare tensioni qualora non si realizzassero nei tempi previsti i contributi pubblici o gli apporti di capitale.

Alla data di redazione del bilancio la Società non ricorre all'indebitamento bancario e mantiene un equilibrio finanziario coerente con i programmi di sviluppo.

Rischio tasso di interesse

Non risultano in essere finanziamenti. Eventuali future esposizioni al credito potrebbero esporre la Società al rischio di variazione dei tassi di interesse.

Rischio di credito

Il rischio di credito è connesso alla possibilità di inadempimento delle controparti. La Società opera prevalentemente con clienti contrattualizzati e adotta procedure di incasso tempestivo. I crediti sono oggetto di costante monitoraggio e adeguati al presumibile valore di realizzo mediante apposito fondo svalutazione.

Rischio di cambio

La Società opera sostanzialmente nell'area euro e non risulta esposta in misura significativa a rischi di cambio.



20. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Successivamente alla chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2025 si segnalano i seguenti fatti di rilievo.

Nel mese di dicembre 2025 un componente del Consiglio di Amministrazione ha rassegnato le proprie dimissioni per sopravvenuta incompatibilità con la nuova posizione lavorativa assunta. Il Consiglio di Amministrazione, nella prima riunione utile tenutasi nel mese di gennaio 2026, ai sensi dell'art. 2386 del Codice Civile, ha provveduto alla cooptazione di un nuovo Consigliere, assicurando la continuità e la piena operatività dell'organo amministrativo fino alla successiva deliberazione assembleare, senza impatti sulla governance e sulla gestione aziendale.

In data 28 gennaio 2026 è pervenuta alla Società la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con la quale è stata autorizzata l'applicazione del nuovo sistema tariffario aeroportuale a decorrere dal 1° marzo 2026.

Tale provvedimento riveste un'importanza strategica di particolare rilievo, in quanto consente l'adeguamento delle tariffe aeroportuali che risultavano ferme al 2012, permettendo il riallineamento dei corrispettivi ai costi effettivi di gestione e al quadro regolatorio vigente. L'aggiornamento tariffario rappresenta un passaggio fondamentale per il rafforzamento della sostenibilità economica della Società e per la stabilizzazione degli equilibri economico-finanziari nel medio periodo.

Si evidenzia che l'intero procedimento di predisposizione dell'istruttoria, nonché le interlocuzioni con l'Autorità, sono stati gestiti integralmente con risorse interne, senza il ricorso a consulenze esterne e quindi senza oneri aggiuntivi per la Società. Tale risultato testimonia il livello di competenza tecnica e amministrativa raggiunto dalla struttura aziendale e l'efficienza gestionale perseguita.

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, ENAC ha disposto la temporanea sospensione del Titolo di Idoneità Aeroportuale (TIA) in capo al Direttore dello scalo, ai sensi della normativa di settore, in relazione a vicende personali oggetto di procedimento giudiziario non ancora definito in via definitiva. Il Direttore ha comunicato di aver attivato le procedure di impugnazione previste dall'ordinamento. La Società ha prontamente avviato le necessarie interlocuzioni con l'Autorità di vigilanza al fine di individuare le soluzioni organizzative più idonee a

garantire la piena conformità regolatoria e la continuità operativa dell'aeroporto. Sono state pertanto avviate le opportune valutazioni interne e i necessari adeguamenti organizzativi, in costante coordinamento con ENAC, nel rispetto delle disposizioni vigenti.

Contestualmente, è stata avviata una riconsiderazione dell'assetto organizzativo e delle deleghe operative, in un'ottica di rafforzamento dei presidi interni, di ulteriore consolidamento della governance e di pieno allineamento ai più elevati standard di sicurezza e regolamentazione del settore.

La gestione operativa dell'aeroporto prosegue regolarmente, nel rispetto delle prescrizioni normative e degli standard di safety e security previsti dalla disciplina vigente. Non si sono verificati impatti sulla continuità del servizio pubblico svolto né sulla regolarità delle operazioni aeroportuali.

In data 5 marzo 2026 la Società ha ricevuto notifica di un ricorso amministrativo presentato dalla società Delta Aerotaxi S.r.l. nei confronti di SASE S.p.A. e della società Aergrifo S.r.l., avente ad oggetto l'annullamento della Determina di aggiudicazione della procedura per l'affidamento in sub-concessione dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale presso l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria "San Francesco di Assisi", comunicata in data 3 febbraio 2026.

La ricorrente ha altresì formulato richiesta di accertamento del proprio diritto all'aggiudicazione della gara o, in via subordinata, di annullamento dell'intera procedura con eventuale richiesta di risarcimento dei danni.

Con riferimento alla procedura di gara, la Società aveva previamente acquisito, tramite il Responsabile Unico del Procedimento, un parere pro veritate legale favorevole circa l'ammissibilità dell'offerta presentata dall'operatore economico Aergrifo S.r.l. oggetto di contenzioso nel ricorso.

La Società ha affidato l'assistenza e la difesa a legale esperto in materia.

Alla data di redazione della presente relazione il procedimento risulta in fase iniziale e non sono disponibili elementi tali da consentire una valutazione attendibile dell'eventuale rischio economico connesso al contenzioso. La Società continuerà a monitorare l'evoluzione del procedimento.

Non si segnalano ulteriori eventi successivi alla chiusura dell'esercizio tali da incidere in modo significativo sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società rappresentata nel presente bilancio.

21. Considerazioni sulla continuità aziendale

Il principio della continuità aziendale è espressamente richiamato dall'art. 2423-bis, comma 1, n. 1, del Codice Civile, il quale stabilisce che la valutazione delle voci di bilancio deve essere effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività. Tale principio trova ulteriore esplicitazione nel principio contabile OIC 11, secondo cui gli amministratori sono tenuti a verificare che non sussistano incertezze significative in merito alla capacità dell'impresa di operare come entità in funzionamento per un prevedibile orizzonte temporale futuro, normalmente individuato in almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

In conformità a tali disposizioni, il Consiglio di Amministrazione ha svolto un'approfondita analisi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, nonché delle prospettive gestionali per gli esercizi successivi.

Dalle valutazioni effettuate emergono elementi di significativa solidità strutturale.

Sotto il profilo patrimoniale e finanziario, la Società al 31 dicembre 2025 non presenta debiti finanziari, circostanza che rafforza in modo sostanziale il profilo di equilibrio della struttura del capitale e la capacità di far fronte agli impegni assunti senza esposizioni verso il sistema creditizio. L'assenza di indebitamento finanziario rappresenta un elemento di particolare rilievo nel contesto del settore aeroportuale, caratterizzato da rilevanti esigenze infrastrutturali e da ciclicità dei flussi di traffico.

Sotto il profilo della sostenibilità finanziaria prospettica, la Regione Umbria ha provveduto al rifinanziamento della Legge Regionale 7/2022 prevedendo stanziamenti di risorse pari a Euro 4,5 milioni per l'esercizio 2026 e di un analogo importo per l'esercizio 2027. Tale intervento costituisce un elemento di certezza e programmabilità delle risorse, rafforzando la stabilità economico-finanziaria della Società nel biennio successivo e confermando il sostegno istituzionale alla funzione strategica svolta dall'infrastruttura aeroportuale per il territorio regionale.

Sotto il profilo economico, il budget approvato per l'esercizio 2026 evidenzia una previsione di chiusura in utile, coerente con:

- La crescita strutturale del traffico registrata nel 2025 (620.400 passeggeri, record storico);
- L'andamento positivo dei primi mesi del 2026, che confermano un'ulteriore espansione dei volumi;
- Il progressivo consolidamento del network e della domanda sia leisure sia business;
- Il programma di investimenti 2026-2028, già pianificato per circa 10 milioni di euro, finalizzato al rafforzamento infrastrutturale e organizzativo dello scalo.

Si evidenzia inoltre che l'aumento di capitale richiesto da ENAC ai sensi dell'Art.3 del D.M. 521/1997 contribuirà a rafforzare ulteriormente la struttura patrimoniale e finanziaria della società consolidando la capacità di sostenere il piano di sviluppo e gli investimenti programmati nel medio periodo.

La combinazione di tali fattori — solidità patrimoniale, assenza di indebitamento finanziario, disponibilità di risorse pubbliche programmate, previsione di redditività per l'esercizio successivo e crescita strutturale del traffico — non evidenzia l'esistenza di condizioni di incertezza significativa tali da far sorgere dubbi sulla capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento.

Alla luce delle analisi svolte e delle informazioni disponibili alla data di approvazione del presente bilancio, il Consiglio di Amministrazione ritiene pertanto pienamente sussistente il presupposto della continuità aziendale ai sensi dell'art. 2423-bis del Codice Civile e del principio contabile OIC 11, confermando che il bilancio è stato redatto nel rispetto di tale presupposto.

Ferma restando tale valutazione positiva, l'organo amministrativo mantiene un costante presidio sull'evoluzione del contesto economico, del mercato aeroportuale e degli equilibri gestionali e finanziari della Società, attraverso strumenti di pianificazione, controllo e monitoraggio periodico. Tale approccio è volto a garantire la tempestiva individuazione di eventuali scostamenti rispetto alle previsioni programmatiche e l'adozione, ove necessario, delle misure correttive più opportune, nel quadro di una gestione improntata a prudenza, trasparenza e responsabilità.

In conclusione, sulla base degli elementi oggettivi e prospettici sopra richiamati, non si ravvisano rischi tali da compromettere la continuità aziendale della Società nel prevedibile futuro.



22. Evoluzione prevedibile della gestione

Prospettive strategiche del settore aeroportuale e indirizzi di sviluppo dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria – San Francesco d'Assisi

22.1 Evoluzione del settore e scenario competitivo

Il settore aeroportuale sta attraversando una fase di trasformazione strutturale che impone scelte strategiche chiare e coerenti. La crescita del traffico registrata nel 2025 e confermata nei primi mesi del 2026 non rappresenta un fenomeno contingente, ma l'espressione di una domanda di mobilità strutturalmente rafforzata.

In tale contesto, gli aeroporti regionali assumono un ruolo sempre più rilevante quale strumento di connessione, sviluppo economico e competitività territoriale. La sfida non è esclusivamente quella di crescere in termini quantitativi, ma di consolidare un modello sostenibile, equilibrato e integrato con le strategie di sviluppo regionale.

22.2 L'Aeroporto dell'Umbria in una nuova fase

L'andamento del traffico nei primi due mesi del 2026 conferma il trend positivo registrato nell'esercizio precedente. Nel periodo gennaio-febbraio 2026 lo scalo ha registrato 45.023 passeggeri, rispetto ai 41.333 dello stesso periodo del 2025, con un incremento di 3.690 passeggeri pari al +8,92%. Tale dinamica evidenzia un ulteriore rafforzamento della domanda di traffico e rappresenta un segnale positivo per l'evoluzione dell'esercizio in corso.

Il risultato record di 620.420 passeggeri nel 2025, unito ai segnali positivi dei primi mesi del 2026, colloca lo scalo in una nuova fase evolutiva.

Il superamento stabile della soglia dei 600.000 passeggeri rappresenta un cambio dimensionale significativo e richiede ora una pianificazione strategica di medio-lungo

periodo. L'elaborazione di un nuovo Piano Industriale, che sarà di competenza del nuovo Consiglio di Amministrazione nel corso del 2026, costituirà il passaggio chiave per definire:

- ➔ Obiettivi di crescita sostenibile;
- ➔ Priorità infrastrutturali;
- ➔ Equilibrio economico-finanziario;
- ➔ Posizionamento competitivo dello scalo nel sistema aeroportuale nazionale.

Il nuovo Piano potrà poggiare su basi oggi più solide: crescita strutturale del traffico, credibilità rafforzata nei confronti dei vettori ed un programma di investimenti già definito per il triennio 2026-2028 per circa 7 milioni di euro, di cui euro 6,6 milioni nell'Aviation ed euro 400.000 nel non aviation.

22.3 Investimenti e rafforzamento infrastrutturale

La realizzazione degli investimenti pianificati per il prossimo triennio si configura come il pilastro fondamentale per sostenere la nuova dimensione operativa dello scalo, orientando le risorse verso un'evoluzione infrastrutturale e tecnologica di alto profilo. Il superamento strutturale della soglia dei 600.000 passeggeri impone, infatti, un intervento mirato all'adeguamento e alla razionalizzazione degli spazi terminali, finalizzato non solo all'espansione della capacità ricettiva, ma soprattutto all'ottimizzazione dei flussi operativi e alla riduzione dei tempi di transito. Tale processo di ammodernamento troverà nella digitalizzazione dei processi e nell'integrazione di sistemi avanzati di gestione dati la leva principale per incrementare la produttività interna e innalzare ulteriormente gli standard di sicurezza e qualità percepita dall'utenza.

Parallelamente, la strategia di sviluppo riflette un impegno rigoroso verso la transizione ecologica, integrando l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale come variabili determinanti per la resilienza finanziaria e la conformità ai nuovi parametri ESG di settore. Questi interventi non rappresentano semplici aggiornamenti tecnici, bensì la condizione abilitante e necessaria per consolidare stabilmente il posizionamento dello scalo nella sua nuova fascia dimensionale. Attraverso questo piano di potenziamento, la Società intende creare le premesse strutturali per ulteriori sviluppi futuri, garantendo all'Umbria un'infrastruttura moderna, competitiva e capace di agire da catalizzatore per l'internazionalizzazione del sistema economico regionale.

22.4 Le leve strategiche di sistema: continuità territoriale e fiscalità di settore

In un territorio come l'Umbria, caratterizzato da una storica carenza di infrastrutture stradali e ferroviarie ad alta velocità, la connettività aerea assume un valore strategico ancora più rilevante.

In tale quadro, eventuali scelte strategiche di sistema quali ad esempio l'introduzione o il rafforzamento di strumenti di continuità territoriale su collegamenti strategici nazionali e la revisione o l'abolizione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, potrebbero rappresentare leve decisive per consentire allo scalo un ulteriore salto dimensionale.

La continuità territoriale garantirebbe stabilità ai collegamenti essenziali, favorendo la mobilità imprenditoriale, l'accesso ai principali hub nazionali, la riduzione dell'isolamento geografico e la competitività del sistema economico regionale.

Analogamente, una riduzione del carico fiscale specifico sul trasporto aereo, vedasi addizionale comunale migliorerebbe la competitività tariffaria dello scalo, rendendolo più attrattivo per vettori e passeggeri e stimolando ulteriormente la domanda.

La presenza di una compagnia aerea con base operativa presso l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria – San Francesco d'Assisi rappresenterebbe un elemento di grande rilevanza strategica per lo sviluppo dello scalo. Una base aeroportuale consente infatti di incrementare stabilmente il numero di rotte e di frequenze, migliorando la connettività del territorio e garantendo maggiore continuità operativa. Tale presenza contribuirebbe inoltre a rafforzare la competitività dell'aeroporto e a generare importanti ricadute economiche e occupazionali per l'intero territorio regionale.

Tali misure non costituirebbero un beneficio esclusivamente aeroportuale, ma genererebbero effetti moltiplicativi sull'intera economia regionale, incidendo positivamente sul PIL territoriale e sull'occupazione diretta e indiretta, sullo sviluppo turistico, sull'attrazione

di investimenti e sulla competitività delle imprese umbre.

In un contesto infrastrutturale nel quale l'Umbria non dispone di collegamenti ferroviari ad alta velocità né di un sistema viario pienamente competitivo rispetto ad altre regioni, il potenziamento della connettività aerea rappresenta uno strumento concreto per superare un isolamento storico e rafforzare l'integrazione della Regione nei circuiti economici nazionali ed europei.

22.5 Una nuova fase strategica

L'Aeroporto Internazionale dell'Umbria – San Francesco d'Assisi si presenta oggi come una infrastruttura più matura, più solida e più credibile.

La fase che si apre nel 2026 richiederà:

- ➔ Visione strategica;
- ➔ Capacità di pianificazione;
- ➔ Dialogo istituzionale;
- ➔ Equilibrio gestionale.

Le fondamenta costruite nel triennio 2023-2025 consentiranno di affrontare questa nuova fase con fiducia. Il nuovo Consiglio di Amministrazione avrà il compito di tradurre tali basi in un Piano Industriale capace di consolidare la crescita raggiunta e di definire le traiettorie di sviluppo dei prossimi anni.

L'obiettivo non è soltanto far crescere l'aeroporto, ma rafforzare il ruolo dell'infrastruttura quale motore di sviluppo economico, strumento di coesione territoriale e leva strategica per il futuro dell'Umbria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Dott. Antonello Marcucci





*Chi ferisce la terra
ferisce sé stesso*

*Whoever harms the earth
harms themselves*



Bilancio al 31/12/2025

Stato patrimoniale

	31/12/2025	31/12/2024
Stato patrimoniale attivo		
B) Immobilizzazioni		
I. Immateriali	104.388	100.021
II. Materiali	5.592.282	5.685.175
Totale Immobilizzazioni	5.696.670	5.785.196
C) Attivo circolante		
I. Rimanenze	49.375	42.494
II. Crediti		
- entro 12 mesi	1.372.266	3.400.490
- oltre 12 mesi		
- imposte anticipate	131.770	138.568
	1.504.036	3.539.058
III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni		
IV. Disponibilità liquide	1.201.015	255.913
Totale attivo circolante	2.754.426	3.837.465
D) Ratei e risconti	337.506	580.005
Totale attivo	8.788.602	10.202.666
Stato patrimoniale passivo		
A) Patrimonio netto		
I. Capitale	1.182.772	1.182.772
IV. Riserva legale	31.715	31.715
VI. Altre riserve	283.222 (1)	596.685
IX. Utile (perdita) di esercizio	10.106	(313.463)
Totale patrimonio netto	1.507.815	1.497.709
B) Fondi per rischi e oneri	50.000	109.588
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	679.237	760.528
D) Debiti		
- entro 12 mesi	4.697.691	5.785.238
- oltre 12 mesi	324.221	430.071
	5.021.912	6.215.309
E) Ratei e risconti	1.529.638	1.619.532
Totale passivo	8.788.602	10.202.666
(1) Altre riserve		
Riserva straordinaria	283.221	596.684
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	1	1



Conto economico

Conto economico	31/12/2025	31/12/2024
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.210.638	6.185.483
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		32.758
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio:		
a) vari	339.805	287.074
b) contributi in conto esercizio	5.716.259	5.277.266
	6.056.064	5.564.340
Totale valore della produzione	13.266.702	11.782.581
B) Costi della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	88.411	103.902
7) Per servizi	9.284.187	8.073.616
8) Per godimento di beni di terzi	90.261	161.141
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	2.366.480	2.525.881
b) Oneri sociali	553.975	618.527
c) Trattamento di fine rapporto	121.025	131.081
d) Trattamento di quiescenza e simili		
e) Altri costi		
	3.041.480	3.275.489
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	27.656	21.729
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	639.918	562.294
	667.574	584.023
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(6.881)	(25.694)
14) Oneri diversi di gestione	53.366	51.585
Totale costi della produzione	13.218.398	12.224.062
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	48.304	(441.481)
C) Proventi e oneri finanziari		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti:		
- altri	3.046	15.068
	3.046	15.068
	3.046	15.068
17) Interessi e altri oneri finanziari:		
- altri	11.280	8.579
	11.280	8.579

17-bis) utili e perdite su cambi	(56)	
Totale proventi e oneri finanziari	(8.290)	6.489
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	40.014	(434.992)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
Imposte correnti	29.958	17.039
Imposte differite e anticipate	(50)	(138.568)
	29.908	(121.529)
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	10.106	(313.463)

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Dott. Antonello Marcucci




*Abbassate le armi,
aprite le mani*
*Lower your weapons,
open your hands*

Rendiconto finanziario al 31/12/2025

Metodo indiretto - descrizione	Esercizio 31/12/2025	Esercizio 31/12/2024
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa		
Utile (perdita) dell'esercizio	10.106	(313.463)
Imposte sul reddito	29.908	(121.529)
Interessi passivi (interessi attivi)	8.234	(6.489)
(Plusvalenze) / minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(6.700)	
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione nel capitale circolante netto	41.548	(441.481)
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	121.025	131.081
Ammortamenti delle immobilizzazioni	667.574	584.023
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	6.848	174.514
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	795.447	889.618
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	836.995	448.137
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	(6.881)	(25.694)
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	1.250.294	(1.215.664)
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	(1.059.617)	1.406.335
Decremento/(incremento) dei ratei e risconti attivi	242.499	(268.934)
Incremento/(decremento) dei ratei e risconti passivi	(89.894)	518.545
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	771.817	(1.017.632)
Totale variazioni del capitale circolante netto	1.108.218	(603.044)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	1.945.213	(154.907)
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(8.234)	6.489
(Imposte sul reddito pagate)	(158.369)	298.663
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi)	(261.904)	(253.277)
Altri incassi/(pagamenti)		
Totale altre rettifiche	(428.507)	51.875

FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' OPERATIVA (A)	1.516.706	(103.032)
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento		
Immobilizzazioni materiali	(540.325)	(1.853.967)
(Investimenti)	(547.025)	(1.853.967)
Disinvestimenti	6.700	
Immobilizzazioni immateriali	(32.022)	(55.132)
(Investimenti)	(32.022)	(55.132)
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO (B)	(572.347)	(1.909.099)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento (Decremento) debiti a breve verso banche	743	(656)
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO (C)	743	(656)
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE (A+-B+-C)		
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	244.512	2.261.710
Danaro e valori in cassa	11.401	6.990
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	255.913	2.268.700
Di cui non liberamente utilizzabili		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	1.192.313	244.512
Danaro e valori in cassa	8.702	11.401
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	1.201.015	255.913
Di cui non liberamente utilizzabili		

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Dott. Antonello Marcucci



UMBRIA
INTERNATIONAL AIRPORT
SAN FRANCESCO D'ASSISI

1226-2026
800th ANNIVERSARY OF
SAINT FRANCIS OF ASSISI

*Amate la terra come madre
Love the earth as a mother*

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2025

Signori Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a euro 10.106, al netto delle imposte di competenza ammontanti ad euro 29.908.

Il presente bilancio è stato redatto in forma abbreviata in quanto sussistono i requisiti di cui all'art. 2435 bis, 1° comma del Codice civile, non superando i limiti previsti per due esercizi consecutivi; tuttavia, al fine di fornire un'informativa più ampia ed esauriente sull'andamento della gestione sociale, nell'ambito in cui opera, si è ritenuto opportuno corredarlo della relazione sulla gestione, alla quale si rimanda per l'illustrazione dell'attività aziendale e dell'andamento della gestione. A completamento della doverosa informazione si precisa in questa sede che ai sensi dell'art. 2428 punti 3) e 4) C.C. non esistono azioni o quote di società controllanti possedute dalla società anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona e che né azioni proprie né azioni o quote di società controllanti sono state acquistate e / o alienate dalla società, nel corso dell'esercizio, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Per una migliore comprensione della dinamica finanziaria dell'esercizio viene presentato anche il Rendiconto Finanziario.

Si evidenzia che la Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di un'altra società o enti, secondo quanto stabilito all'art. 2497-sexies e 2497-septies del Codice Civile.

Attività svolte

La vostra Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore dei servizi aeroportuali.

Criteri di formazione

Il Bilancio è stato redatto nel rispetto delle norme di legge, interpretate ed integrate dai principi contabili predisposti

dall'ODCEC e dai documenti emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità.

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto.

Ai sensi dell'articolo 2423, quinto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in unità di euro.

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

La nota integrativa presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2025 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34/UE. Per effetto del D.Lgs. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

I Crediti e i debiti scadenti oltre i 12 mesi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15 e OIC 19, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione, redigendo il bilancio in forma abbreviata.

Il bilancio sottopostoVi è redatto in forma abbreviata in quanto sussistono i requisiti di cui all'art. 2435 bis, 1° comma. Al fine di fornire tuttavia un'informativa più ampia ed esauriente sull'andamento della gestione sociale, nell'ambito in cui opera, si è ritenuto opportuno corredarlo della Relazione sulla Gestione.

Nei casi in cui la compensazione è ammessa dalla legge

(crediti e debiti tributari tra loro compensati, contributi pubblici iscritti a riduzione del valore dell'immobilizzazione, utili e perdite su cambi indicati alla voce 17-bis del Conto Economico, imposte anticipate e differite incluse nella voce 20 del Conto Economico), sono indicati nella nota integrativa gli importi lordi oggetto di compensazione, come richiesto dall'art. 2423 ter, sesto comma C.C.

Inoltre, nella redazione del bilancio si è tenuto, laddove richiesto, delle modifiche apportate ai principi contabili con gli emendamenti approvati nel marzo 2024 agli OIC 16/31 (obblighi di smantellamento e ripristino), 25 (secondo pilastro OCSE), 12/15/19 (trattamento degli sconti sui ricavi), oltreché del Documento Interpretativo 11 in tema di "Aspetti contabili relativi alla valutazione dei titoli non immobilizzati".

Per i bilanci relativi agli esercizi successivi al 01/01/2024, si rende applicabile il nuovo principio contabile OIC 34, in tema di rilevazione e valutazione dei ricavi e di esposizione delle informazioni da fornire con la nota integrativa.

Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

- ➔ Nel mese di gennaio, il Presidente di Assaeroporti, Dott. Carlo Borgomeo, ha effettuato una visita ufficiale presso l'aeroporto internazionale dell'Umbria – Perugia "San Francesco d'Assisi".
- ➔ Il 5 febbraio l'aeroporto dell'Umbria ha aderito all'Airport Day, evento diffuso organizzato insieme ad Assaeroporti che ha coinvolto 17 scali aeroportuali italiani.
- ➔ Il 12 febbraio il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha fatto visita allo scalo in occasione di una presenza istituzionale presso il capoluogo regionale.
- ➔ Nel mese di marzo è stato lanciato il nuovo sito web dell'aeroporto, caratterizzato da un design moderno, navigazione intuitiva e funzionalità avanzate per offrire un accesso rapido e completo alle informazioni di viaggio. Tra le principali novità, l'implementazione di un nuovo sistema di consultazione degli orari voli e del servizio di tracking in tempo reale.
- ➔ Dal mese di aprile, con l'avvio della stagione estiva, sono entrati a regime nuovi stalli per il parcheggio delle auto ed è stato potenziato – fino a 32 corse giornaliere – il servizio Umbria AirlinK, collegamento dedicato tra lo scalo e le stazioni ferroviarie di Perugia e Assisi.

- ➔ Il 7 giugno sono stati inaugurati i nuovi voli Hello Fly Perugia – Pantelleria.
- ➔ Il 12 giugno è stato approvato il bilancio di esercizio 2024 ed è stato nominato il nuovo Collegio Sindacale.
- ➔ Tra giugno e luglio, nell'ambito del progetto "Perugia - Multiarte Urbana per Spazi di Attraversamento 2025" sono stati organizzati, nell'area esterna al terminal tra l'ingresso principale e l'uscita degli arrivi, due appuntamenti che hanno visto l'esibizione di un DJ locale e la realizzazione di un'opera di live painting da parte di un illustratore.
- ➔ Nel mese di luglio è stato pubblicato e diffuso il secondo Bilancio di Sostenibilità di SASE.
- ➔ Nel mese di agosto l'aeroporto ha ospitato UNHCR per attività di sensibilizzazione, attraverso un banchetto informativo e personale dedicato collocati all'ingresso del terminal.
- ➔ Sempre nel mese di agosto lo scalo ha registrato nuovi picchi di traffico, con un massimo giornaliero di 4.120 passeggeri (19 agosto) e un massimo mensile pari a 81.267 passeggeri.
- ➔ Tra settembre e ottobre è stato ulteriormente migliorato il servizio Umbria AirlinK, realizzato da Busitalia e Trenitalia (società del Gruppo FS), mediante l'installazione della nuova pensilina brandizzata "Fermata Aeroporto" e l'introduzione della possibilità di acquistare i biglietti a bordo tramite carta contactless.
- ➔ Nel mese di novembre l'aeroporto dell'Umbria ha aderito a due campagne nazionali contro la violenza sulle donne, promosse rispettivamente da Assaeroporti e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.
- ➔ A partire dal mese di novembre, l'aeroporto ha adottato una versione speciale del proprio marchio, che verrà utilizzata per tutto il 2026, dedicata alla celebrazione degli ottocento anni dalla morte di San Francesco d'Assisi, figura cui lo scalo è intitolato. In occasione della ricorrenza sono state implementate numerose azioni, tra cui oltre 70 installazioni in aeroporto con frasi ispirate al Santo, volte a diffondere, in chiave contemporanea, il suo messaggio.
- ➔ Il 2025 si è chiuso con un nuovo record storico annuale, grazie ai 620.420 passeggeri registrati nel corso dell'anno.

Principi di redazione

(Rif. art. 2423 e art. 2423-bis C.c.)

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività, che è sostanzialmente basata sull'impegno degli azionisti a continuare a fornire il proprio supporto finanziario fino al raggiungimento dell'equilibrio economico, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato. In particolare, il rispetto dei piani previsionali economico-finanziari, prontamente aggiornati in base all'evolversi delle situazioni, predisposti dagli amministratori ed approvati dall'assemblea degli azionisti, garantisce il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario che rappresenta un elemento imprescindibile per il mantenimento della concessione.

Il rilascio della concessione ci permette di gestire in proprio i diritti aeroportuali, e una volta stipulato il contratto di programma, rivisitare le tariffe aeroportuali ed inoltre, siglare accordi commerciali a lungo termine e valorizzare appieno l'intera infrastruttura aeroportuale.

Come già avvenuto nei precedenti esercizi, il supporto degli Azionisti e degli Stakeholder regionali si dovrà manifestare anche attraverso la copertura dei significativi costi di marketing necessari a sviluppare l'operatività dell'aeroporto.

Si rimanda inoltre a quanto descritto nell'apposito capitolo - continuità aziendale - e nella relazione sulla gestione, per maggiori dettagli in merito all'evoluzione prevedibile sulla gestione e alle azioni intraprese dagli amministratori.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

In applicazione del principio di rilevanza sono stati derogati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza

aveva effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

Continuità aziendale

Il principio della continuità aziendale è espressamente richiamato dall'art. 2423-bis, comma 1, n. 1, del Codice Civile, il quale stabilisce che la valutazione delle voci di bilancio deve essere effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività. Tale principio trova ulteriore esplicitazione nel principio contabile OIC 11, secondo cui gli amministratori sono tenuti a verificare che non sussistano incertezze significative in merito alla capacità dell'impresa di operare come entità in funzionamento per un prevedibile orizzonte temporale futuro, normalmente individuato in almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

In conformità a tali disposizioni, il Consiglio di Amministrazione ha svolto un'approfondita analisi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, nonché delle prospettive gestionali per gli esercizi successivi.

Dalle valutazioni effettuate non emergono elementi tali da evidenziare particolari criticità sotto il profilo patrimoniale e finanziario. Tale assetto potrà essere ulteriormente rafforzato dall'aumento di capitale previsto ai sensi dell'Art. 3 del DM 521/1997, che contribuirà al progressivo consolidamento della struttura patrimoniale.

Sotto il profilo patrimoniale e finanziario, la Società al 31 dicembre 2025 non presenta debiti finanziari, circostanza che rafforza in modo sostanziale il profilo di equilibrio della struttura del capitale e la capacità di far fronte agli impegni assunti senza esposizioni verso il sistema creditizio. L'assenza di indebitamento finanziario rappresenta un elemento di particolare rilievo nel contesto del settore aeroportuale, caratterizzato da rilevanti esigenze infrastrutturali e da ciclicità dei flussi di traffico.

Sotto il profilo della sostenibilità finanziaria prospettica, la Regione Umbria ha provveduto al rifinanziamento della Legge Regionale 7/2022 prevedendo stanziamenti di risorse pari a euro 4,5 milioni per l'esercizio 2026 e di un analogo importo per l'esercizio 2027. Tale intervento

costituisce un elemento di certezza e programmabilità delle risorse, rafforzando la stabilità economico-finanziaria della Società nel biennio successivo e confermando il sostegno istituzionale alla funzione strategica svolta dall'infrastruttura aeroportuale per il territorio regionale.

Sotto il profilo economico, il budget approvato per l'esercizio 2026 evidenzia una previsione di chiusura in utile, coerente con:

- ➔ la crescita strutturale del traffico registrata nel 2025 (620.420 passeggeri, record storico);
- ➔ l'andamento positivo dei primi mesi del 2026, che confermano un'ulteriore espansione dei volumi;
- ➔ il progressivo consolidamento del network e della domanda sia leisure sia business;
- ➔ il programma di investimenti 2025-2028, già pianificato per circa 10 milioni di euro, finalizzato al rafforzamento infrastrutturale e organizzativo dello scalo, approvato dall'assemblea degli azionisti in data 24 aprile 2025.

La combinazione di tali fattori — solidità patrimoniale, assenza di indebitamento finanziario, disponibilità di risorse pubbliche programmate, previsione di redditività per l'esercizio successivo e crescita strutturale del traffico — non evidenzia l'esistenza di condizioni di incertezza significativa tali da far sorgere dubbi sulla capacità della Società di continuare ad operare come entità in funzionamento.

Inoltre, ai sensi dell'art. 3 del D.M. 521/1997, il Consiglio di Amministrazione, in occasione dell'approvazione del Bilancio 2025, provvederà a convocare l'Assemblea Straordinaria dei Soci per deliberare un aumento di capitale sociale per complessivi euro 1.915.969, da sottoscrivere entro il termine che sarà fissato dall'Assemblea, al fine di portare il capitale sociale a euro 3.098.741, in conformità ai requisiti previsti dal D.M. 521/1997. L'operazione consentirà l'allineamento formale della struttura patrimoniale della Società alla dimensione operativa raggiunta dallo scalo, nel rispetto del quadro normativo di riferimento, come meglio illustrato nel capitolo relativo alla prevedibile evoluzione della gestione.

Alla luce delle analisi svolte e delle informazioni disponibili alla data di approvazione del presente bilancio, il Consiglio di Amministrazione ritiene pertanto pienamente sussistente il presupposto della continuità aziendale ai sensi dell'art. 2423-bis del Codice Civile e del principio contabile OIC 11, confermando che il bilancio è stato redatto nel rispetto di tale presupposto.

Ferma restando tale valutazione positiva, l'organo amministrativo mantiene un costante presidio sull'evoluzione del contesto economico, del mercato aeroportuale e degli equilibri gestionali e finanziari della Società, attraverso strumenti di pianificazione, controllo e monitoraggio periodico. Tale approccio è volto a garantire la tempestiva individuazione di eventuali scostamenti rispetto alle previsioni programmatiche e l'adozione, ove necessario, delle misure correttive più opportune, nel quadro di una gestione improntata a prudenza, trasparenza e responsabilità.

In conclusione, sulla base degli elementi oggettivi e prospettici sopra richiamati, non si ravvisano rischi tali da compromettere la continuità aziendale della Società nel prevedibile futuro.

Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile

(Rif. art. 2423, quinto comma, C.c.)

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

Criteri di valutazione applicati

(Rif. art. 2426, primo comma, C.c.)

Immobilizzazioni

Immateriali

Sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.

I costi di impianto e ampliamento e costi per software sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.

Le attività immateriali a vita utile definita sono sottoposte a test di impairment ogni volta che vi sono indicazioni di una possibile perdita di valore e, come previsto dall'art. 2426 n. 3 del codice civile (come interpretato dall'OIC 9), il valore dell'immobilizzazione viene corrispondentemente



svalutato; la svalutazione è ripristinata (salvo riguardi l'avviamento) qualora vengano meno i motivi che l'avevano giustificata, nei limiti del valore che l'attività avrebbe avuto se non avesse mai avuto luogo.

Materiali

Sono iscritte al costo di acquisto e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

Nel valore di iscrizione in bilancio si è tenuto conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione.

A seguito della presentazione della nuova proposta tariffaria all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), la Società ha recepito integralmente le prescrizioni contenute nella Delibera ART n. 38/2023, procedendo all'adeguamento delle aliquote di ammortamento dei cespiti aziendali ai parametri di efficienza e alle vite utili regolatorie ivi definiti.

Tale adeguamento consente di assicurare la piena coerenza tra i costi riconosciuti nella struttura tariffaria regolata e le evidenze contabili rappresentate nel bilancio d'esercizio, garantendo al contempo un adeguato livello di trasparenza informativa nei confronti dell'Autorità di regolazione e degli stakeholder.

Le aliquote applicate riflettono la vita utile economico-tecnica dei beni, nel rispetto dei principi di prudenza e competenza economica. Le aliquote di ammortamento sono ridotte alla metà nel primo esercizio di entrata in funzione del bene.

Le immobilizzazioni che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore rispetto a quello contabilizzato sono iscritte al minor valore recuperabile; tale valore potrà essere ripristinato nei successivi esercizi qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la svalutazione.

I costi di manutenzione ordinaria sono imputati integralmente a Conto Economico nell'esercizio di sostenimento; i costi di manutenzione aventi natura incrementativa, in quanto idonei ad aumentare la vita utile o la capacità produttiva dei cespiti cui si riferiscono, sono capitalizzati e ammortizzati in relazione alla residua

possibilità di utilizzo dei beni

Le aliquote applicate sono le seguenti:

10%	Mezzi antincendio
20%	Automezzi specifici
25%	Autoveicoli
10%	Mezzi carico/scarico sollevamento
15%	Attrezzature
10%	Attrezzi e utensili
10%	Mobili e arredi
20%	Computer e macchine elettroniche
15%	Impianti generici
10%	Impianti controllo bagagli
10%	Impianto parcheggio
25%	Radiomobile
20%	Impianti telefonici
15%	Beni strum.li specifici
15%	Strutture pubblicitarie
15%	Segnaletica
4%	Aerostazione
3.33%	Piste, piazzali
10%	Costruzioni leggere
4%	Impianto fotovoltaico

Beni in concessione

Tra le altre immobilizzazioni materiali sono iscritti i "Beni in concessione", nell'estensione e con le modalità indicate di seguito, che comprendono gli oneri sostenuti per la programmazione e la realizzazione della nuova aerostazione, nonché delle infrastrutture aeroportuali correlate (piste, strade di servizio e parcheggi), iscritti al netto dei contributi ricevuti dall'ENAC.

Tali beni, in quanto afferenti a infrastrutture realizzate nell'ambito della concessione aeroportuale, sono soggetti al vincolo di devoluzione gratuita allo Stato al termine della concessione, ai sensi della normativa vigente.

Con riferimento alla quota dei beni entrata in funzione, la Società ha rideterminato il piano di ammortamento in coerenza con quanto previsto dall'art. 703 del Codice della Navigazione, tenendo conto della durata residua della concessione aeroportuale, che rappresenta il limite massimo di utilizzabilità economica dei beni stessi.

Tale criterio risulta coerente con i principi civilistici di cui all'art. 2426 del Codice Civile e con quanto previsto dall'OIC 16 – Immobilizzazioni materiali, secondo

cui l'ammortamento deve essere sistematicamente determinato in relazione alla vita utile del bene, intesa come periodo in cui il bene è utilizzabile dall'impresa.

La rideterminazione del piano di ammortamento consente pertanto una corretta e prudente ripartizione dei costi lungo la durata residua della concessione, riflettendo la natura giuridica degli asset e garantendo una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società.

La Società provvede inoltre ad effettuare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzati a garantire il mantenimento delle condizioni di efficienza e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali.

Tali interventi sono contabilizzati nel rispetto dei principi contabili vigenti: i costi di manutenzione ordinaria sono imputati a conto economico nell'esercizio di sostenimento, mentre quelli aventi natura incrementativa sono capitalizzati e ammortizzati lungo la residua vita utile dei beni cui si riferiscono.

Le attività infrastrutturali aeroportuali sono sottoposte alla vigilanza dell'ENAC, che verifica periodicamente l'idoneità operativa delle infrastrutture mediante audit e controlli svolti dalla Direzione Operativa.

La copertura finanziaria degli investimenti relativi ai beni gratuitamente devolvibili è garantita prevalentemente tramite contributi in conto capitale erogati da Sviluppo Umbria, contabilizzati secondo quanto previsto dai principi contabili nazionali.

Crediti

Sono esposti al presumibile valore di realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, stimato tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e dei singoli debitori, si precisa inoltre che non esistono crediti in valuta.

Con riferimento ai crediti iscritti in bilancio, gli stessi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione, redigendo il bilancio in forma abbreviata.

Debiti

Sono rilevati al loro valore nominale, ritenuto

rappresentativo del relativo valore di estinzione, modificato in occasione di resi o di rettifiche di fatturazione; si precisa inoltre che non esistono debiti in valuta.

Con riferimento ai debiti iscritti in bilancio, gli stessi sono iscritti al loro valore nominale in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 19, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione, in quanto il bilancio è stato redatto in forma abbreviata.

Ratei e risconti

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

Rimanenze magazzino

Materie prime, ausiliarie e prodotti finiti sono iscritti al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato, applicando il costo specifico.

Fondi per rischi e oneri

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

Fondo TFR

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del



bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

Imposte sul reddito

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto gli accantonamenti per imposte dell'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti. In considerazione della mancanza dei presupposti necessari previsti dai Principi Contabili di riferimento, prudenzialmente non vengono contabilizzati gli effetti derivanti dalla fiscalità differita attiva.

L'ires differita e anticipata è calcolata sulle differenze temporanee tra i valori delle attività e delle passività determinati secondo criteri civilistici e i corrispondenti valori fiscali esclusivamente con riferimento alla società.

L'rap corrente, differita e anticipata è determinata esclusivamente con riferimento alla società.

Riconoscimento ricavi

I ricavi di prestazione dei servizi relativi alla gestione caratteristica vengono rilevati al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, come previsto dall'art. 2425-bis, comma 1, del codice civile.

I ricavi di natura finanziaria e quelli derivanti da prestazioni di servizi vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio corrente alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

Si fa presente che, a decorrere dall'esercizio 2024, si rendono applicabili il nuovo OIC 34 e gli emendamenti ai principi contabili approvati nel marzo 2024.

Contributi in conto capitale

I contributi in conto capitale su beni gratuitamente devolvibili, ricevuti da ENAC a fronte dei lavori di ampliamento aeroportuali, sono stati portati a decremento del valore degli investimenti effettuati quando sussiste la ragionevole certezza della loro maturazione.

Il contributo ricevuto dalla Regione Umbria pari ad euro 3.000.000, decrementato di euro 500.000 a seguito di imputazione del contributo a favore del MIT – struttura di missione per gli anniversari di interesse nazionale – per i lavori dei 150 anni, per i lavori di ampliamento aeroportuale è stato iscritto alla voce risconti passivi pluriennali, ed annualmente decrementato in funzione dell'ammortamento del cespite di riferimento.

I contributi in conto capitale da ricevere per il 2025 su beni propri sono stati riscontati per il relativo periodo di ammortamento.

Tasse aeroportuali

Fino al 13 maggio 2014 data di rilascio della concessione ventennale (ora ventidue anni per effetto del disposto dell'art. 202 comma 1 bis L. 77/2020), la società è stata autorizzata ai sensi dell'art 17 del DL 67/97, convertito con legge 23 maggio 1997 n. 135, all'anticipata occupazione dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale dell'aeroporto di Perugia dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con D.D. n. 24/14 del 16/10/1998, che in data 26/03/1999 con verbale di consegna temporanea la D.C.A. di Roma Urbe ha proceduto alla formale consegna dei beni di cui al provvedimento 131737/14SAB datato 09/03/1999. In base a tale normativa la Società ha introitato i diritti aeroportuali, di cui all'art 1 lettere a e b della legge n. 324/76, e la tassa erariale, istituita con DL 28/02/74 n. 47 convertito nella legge 16/04/74 n.117, con vincolo di destinazione agli interventi necessari alle manutenzioni ordinarie e straordinarie alle infrastrutture aeroportuali nonché all'attività di gestione aeroportuale secondo appositi piani di intervento. Successivamente alla data del rilascio della concessione, è cessato il vincolo di destinazione dei diritti introitati.

Relativamente ai costi sostenuti nei periodi precedenti al rilascio della concessione (1999 – 2014), Enac ha approvato le maggiori rendicontazioni di spesa rispetto ai piani presentati, ed in data 22 febbraio 2021 è pervenuto da parte del MIT il decreto per l'autorizzazione allo svincolo delle somme. In data 30/09/22 il Ministero ha provveduto ad erogare parte del credito per euro 428.576, alla data del 31/12/25 residuano pertanto euro 48.012.

Impegni, garanzie e passività potenziali

Gli impegni, non risultanti dallo stato patrimoniale, rappresentano obbligazioni assunte dalla società verso

terzi che traggono origine da negozi giuridici con effetti obbligatori certi ma non ancora eseguiti da nessuna delle due parti. La categoria impegni comprende sia impegni di cui è certa l'esecuzione e il relativo ammontare (ad esempio: acquisto e vendita a termine), sia impegni di cui è certa l'esecuzione ma non il relativo importo (ad esempio: contratto con clausola di revisione prezzo). L'importo degli impegni è il valore nominale che si desume dalla relativa documentazione.

Altre informazioni

La Società, come previsto dal D.Lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

Movimenti delle immobilizzazioni

Viene fornito il dettaglio dei movimenti delle immobilizzazioni, informazioni che verranno meglio definite nel seguito della presente Nota integrativa

	Immobilizzazioni immateriali	Immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni finanziarie	Totale immobilizzazioni
Valore di inizio esercizio				
Costo	174.990	11.612.449		11.787.439
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	74.969	5.927.273		6.002.242
Valore di bilancio	100.021	5.685.175		5.785.196
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	32.022	879.681		579.047
Ammortamento dell'esercizio	27.656	639.918		667.574
Altre variazioni		(332.657)		
Totale variazioni	4.367	(92.893)		(88.526)
Valore di fine esercizio				
Costo	207.012	12.119.892		12.326.904
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	102.625	6.527.609		6.630.234
Valore di bilancio	104.388	5.592.282		5.696.670

Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
104.388	100.021	4.367

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Costi di impianto e di ampliamento	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio								
Costo			12.220				162.770	174.990
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			7.332				67.637	74.969
Valore di bilancio			4.888				95.133	100.021
Variazioni nell'esercizio								
Incrementi per acquisizioni			4.000			13.200	14.822	32.022
Ammortamento dell'esercizio			5.407				22.249	27.656
Totale variazioni			(1.407)			13.200	(7.427)	4.367
Valore di fine esercizio								
Costo			16.220			13.200	177.592	207.012
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			12.739				89.886	102.625
Valore di bilancio			3.481			13.200	87.706	104.388

L'incremento rilevato tra le altre immobilizzazioni immateriali è da riferirsi a:

Nuovo Software per la gestione dei Mezzi GSE	4.000
Realizzazione del nuovo sito web dell'aeroporto	14.822
Acconti per il rilascio della certificazione ISO 2701	12.000

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
5.592.282	5.685.175	(92.893)

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	55.379	2.588.115	1.936.042	6.636.528	396.384	11.612.448
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	2.161	1.651.263	757.506	3.516.342		5.927.272
Valore di bilancio	53.218	936.852	1.178.536	3.120.186	396.384	5.685.176
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni		171.742	36.775	509.123	162.041	879.681
Ammortamento dell'esercizio		136.532	234.366	269.020		639.918
Totale variazioni		35.210	(197.591)	240.103	(170.616)	(92.894)
Valore di fine esercizio						
Costo	55.379	2.759.857	1.933.235	7.145.653	225.768	12.119.890
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	2.161	1.787.795	952.290	3.785.363		6.527.608
Valore di bilancio	53.218	972.062	980.945	3.360.290	225.768	5.592.282

Bene

Incremento

Impianti, attrezzature

Impianti generici	86.622
Impianti specifici	1.083
Impianto di condizionamento	15.902
Impianto parcheggio	68.134
Attrezzi e utensili	577
Beni strumentali specifici	32.275
Segnaletica	3.923
Macchine elettroniche	4.109
Automezzi specifici	7.921
Mobili e arredi	822

Sub totale

221.368

Altri beni gratuitamente devolvibili

Aerostazione	65.515
Piste strade Parcheggi	18.044
Recinzione	800
Fabbricato nuovi uffici	411.913

Sub totale

496.272

Immobilizzazioni in corso

Incrementi	162.041
Decrementi (imputazione a beni gratuitamente devolvibili per realizzazione del bene)	(332.657)
Sub totale	(170.616)

Altri beni

La voce altri beni è da riferirsi alle immobilizzazioni per "Beni in Concessione" che esprimono i costi sostenuti dalla società, fino alla data di chiusura del presente bilancio, per la realizzazione delle opere di ampliamento Aeroportuale.

Le immobilizzazioni iscritte sono esposte al netto dei contributi in conto capitale, concessi dall'ENAC (cessioni fatturate), mentre il contributo in conto capitale ricevuto dalla Regione Umbria per i lavori di ampliamento aeroportuale, è stato iscritto tra i Risconti passivi pluriennali, decrementato in base al periodo di

ammortamento dei beni agevolati (ampliamento pista, piazzali e lavori dei 150 anni) sulla base delle politiche contabili descritte nella presente Nota Integrativa.

Nella seguente tabella è riportata la movimentazione degli ultimi tre esercizi relativamente al valore dei beni, che accoglie anche le spese sostenute per manutenzione e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, ed agli interventi realizzati finanziati o meno attraverso contributi in c/impianti.

	Costo storico	Fondo ammortamento	Valore netto contabile
Saldo al 01.01.2023	5.118.525	2.070.973	3.047.552
Incrementi	151.168	239.791	
Decrementi			
Contributi in c/capitale (-)	-		
Saldo al 31.12.2023	5.269.693	2.310.764	2.958.929
Incrementi	59.104	243.867	
Decrementi			
Contributi in c/capitale (-)	-		
Saldo al 31.12.2024	5.328.797	2.554.631	2.774.166
Incrementi	496.272	221.288	
Decrementi			
Contributi in c/capitale (-)	-		
Saldo al 31.12.2025	5.825.069	2.775.919	3.049.150

Immobilizzazioni in corso e acconti

La voce è da riferirsi:

- ➔ ai primi costi sostenuti per pareri da parte di Enac per la costruzione del fabbricato Delta Aerotaxi per euro 4.408;

- ➔ primi costi sostenuti per la realizzazione della nuova palazzina rent Car per euro 148.281;
- ➔ primi costi sostenuti per la realizzazione dell'ampliamento terminal area arrivi per euro 34.224;
- ➔ primi costi sostenuti per la realizzazione del nuovo fabbricato rimessa mezzi di rampa per euro 13.355;
- ➔ anticipi a fornitori per acconti su immobilizzazioni relative a nuovi mezzi Gse per euro 25.500.

Lavori di ampliamento aeroportuale

Progetto di investimento

Il progetto di investimento relativo alla realizzazione degli interventi infrastrutturali dell'aeroporto tra ENAC e SASE era originariamente definito con l'atto n. 95 del 7 maggio 2004, ad integrazione dall'atto n. 59 del 18 giugno 2003 in regolazione nell'accordo di programma quadro per le infrastrutture aeroportuali tra Governo e Regione Umbria del 21/12/2001 che prevedeva le modalità generali per la realizzazione ed il finanziamento delle seguenti opere:

- ➔ prolungamento della pista di volo
- ➔ ampliamento del piazzale sosta aeromobili
- ➔ fabbricato polivalente mezzi rampa antincendio.

Fonti di finanziamento

L'insieme dei lavori sopra esposti prevedeva un costo complessivo di euro 10.604.258 la cui copertura finanziaria era garantita da contributi in conto capitale concessi da parte dell'ENAC per complessivi euro 10.262.294 mentre la quota residua, pari ad euro 341.964, sarebbe stata sostenuta attraverso le risorse della Società.

Le fonti di finanziamento del suddetto contributo erano articolate come segue:

- ➔ Finanziamento Legge 135/97 art. 5 (mutuo) pari ad euro 4.338.238, da erogare a rimborso delle quote capitale di un mutuo che la Società avrebbe dovuto negoziare

con il sistema bancario. La quota interesse (variabile) sarebbe stata in parte oggetto di agevolazione ed in parte a carico della Società (importo complessivo euro 6.197.483);

Finanziamento Legge 194/98 art. 1 comma 1 (contributo) pari ad euro 2.324.056;

Finanziamento Legge 376/2003 (contributo) pari ad euro 3.600.000.

A seguito delle disposizioni intervenute in sede del bilancio dello Stato (introdotte con legge 24/12/2003 n. 350), della riduzione della quota di trasferimenti destinati dall'ENAC per il pagamento delle rate dei mutui con onere a carico dello Stato, non è stato possibile mettere a disposizione dell'Ente l'importo di euro 6.197.483 comprensivo della quota interessi. Successivamente con DM Trasporti n. 109T del 24/07/2007 è stato reso disponibile sul bilancio ENAC l'importo di euro 3.000.000 da destinare ai lavori di prolungamento della pista di volo ed ampliamento del piazzale di sosta aeromobili dell'aeroporto di Perugia.

La Giunta Regionale dell'Umbria, con delibera n. 1430 del 2/8/2006 ha reso disponibile, in conseguenza alle criticità finanziarie verificatesi per la mancata erogazione del finanziamento L. 135/97 art. 5 il complessivo importo di euro 3.000.000 a favore della SASE da destinare alla realizzazione degli interventi previsti nella convenzione ed in particolare del prolungamento della pista di volo ed dell'ampliamento del piazzale aeromobili.

A seguito della realizzazione degli interventi di completamento della struttura nell'ambito dei programmi di opere previste per le celebrazioni dei 150 anni dell'anniversario dell'Unità d'Italia, si è reso necessario ridefinire il piano degli interventi con il secondo atto aggiuntivo alla convenzione n. 59 siglato il 2 aprile 2009 tra SASE ed ENAC.



Nuovo Piano degli interventi e quadro economico - finanziario

In relazione alle variazioni intervenute (Convenzione n. 159 del 2009) il piano degli interventi prevede:

- ➔ prolungamento della pista di volo
- ➔ ampliamento del piazzale sosta aeromobili

A fronte del piano investimenti definitivo il quadro economico si configura:

A)Prolungamento della pista di volo:	9.672.421
comprensivo di oneri per espropri	4.091.461
e spese generali	365.672
B)Ampliamento piazzale sosta aeromobile:	864.189
Comprensivo di spese generali	47.262
e bonifica ordigni bellici	4.698
Per un ammontare complessivo di	10.536.610

In ragione delle variazioni intervenute in merito alle fonti di finanziamento, il nuovo piano finanziario della convenzione era così determinato:

Finanziamento Legge 194 /98 art. 1 comma 1 (contributo)	euro 2.324.056
Finanziamento Legge 376/2003 (contributo)	euro 3.600.000
DM n. 109T del 24/07/2007 (contributo)	euro 3.000.000
Atto G.R. UMBRIA (contributo)	euro 3.000.000
SASE SpA	euro 341.964
Totale	euro 12.266.020

Successivamente:

- ➔ per i lavori relativi al piazzale il dispositivo Enac 06/0653/OOR del 06/02/2006 accerta un quadro economico conforme all'importo dei lavori previsto nella convenzione 150, con un importo consuntivo rimesso da SASE SpA pari ad euro 863.249,01;
- ➔ per i lavori relativi al prolungamento pista con dispositivi Enac a seguito di economie di lavori e ribassi d'asta il totale intervento è stato quantificato in euro 8.656.310,41.

A seguito del verbale di chiusura amministrativo contabile avvenuto in data 23/04/2012 per i lavori di prolungamento pista RWY01/19 ed ampliamento piazzale sosta aa/mm tra SASE SpA, Enac e Responsabile Unico del Procedimento (RUP) è stato delineato il quadro economico del totale degli investimenti.

Opera	Convenzione 159
Piazzale	863.249,68
Pista	8.656.310,41
	9.519.560,09

A fronte del predetto quadro economico definitivo, ed in base all'accordo del 15/07/2009 sottoscritto da Enac, Regione Umbria, Unità di Missione e SASE SpA, Enac ha destinato anziché euro 9.924.056,05 in precedenza assegnato un totale definitivo di euro 7.614.056,05 destinando la differenza di euro 1.310.000,00 all'Unità di

Missione per il completamento della realizzazione delle opere relative alle celebrazioni dei 150 anni unità d'Italia.

Il contributo a favore di SASE SpA complessivo di euro 7.614.056,05, è stato alla data del 31/12/2019 erogato per complessivi euro 7.559.340,54.

Per quanto riguarda il contributo ricevuto dalla Regione, la stessa con nota 8960 del 19/01/2012 ha stabilito di impegnare il contributo a suo tempo erogato a favore di SASE SpA con DGR 1430/2006 di euro 3.000.000,00 così come di seguito riportato:

Pista e Piazzale	1.905.504,04
Lavori 150 anni unità d'Italia	500.000,00
Adeguamento strip e lavori integrativi	594.495,96
Totale finanziamento	3.000.000,00

A seguito del completamento del processo di ricognizione degli interventi finanziabili con ENAC, la Società ha provveduto ad imputare il contributo ricevuto dalla Regione Umbria, attualmente iscritto fra i risconti passivi, rimodulando l'importo da 3.000.000 a 2.500.000. Tale rimodulazione si è resa necessaria a seguito della richiesta da parte del MIT – struttura di missione per gli anniversari di interesse nazionale – del 28 luglio 2020 per i lavori dei 150 anni dell'unità d'Italia. Pertanto, i 500.000 euro richiesti sono stati stornati dall'originaria imputazione del risconto pluriennale ed imputati tra i debiti diversi quale debito nei confronti del MIT.

Il contributo residuo ripartito per le seguenti opere risulta al 31/12/2025, iscritto per:

- ➔ Guida planata per euro 18.791;
- ➔ Esproprio per euro 12.926;
- ➔ Ampliamento pista per euro 552.107;
- ➔ Ampliamento piazzale per euro 12.420;
- ➔ Ampliamento aeroporto per euro 142.415;
- ➔ Adeguamento strip e abbattimento ostacoli alla navigazione 121.771.
- ➔ **Per complessivi euro 860.430.**

Al 31 dicembre 2025 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da vincoli di ipoteca o privilegi.

Espropri per pubblica utilità

Si evidenzia che ai fini della realizzazione del progetto di investimento precedentemente descritto la Società ha proceduto all'attuazione di un piano di espropri per pubblica utilità dei terreni necessari alla realizzazione del progetto di ampliamento aeroportuale. A tal fine è stato presentato un piano particellare di esproprio delle aree oggetto dell'intervento che prevedeva un onere complessivo pari a euro 2.601.000. Al fine di evitare ritardi nella realizzazione del progetto di ampliamento, in data 5 agosto 2005 è stato emanato il decreto di esproprio con procedura di urgenza, in virtù della convenzione 95/2004 che ha delegato la SASE SpA quale società di gestione dell'aeroporto, ad emanare tutti gli atti e i provvedimenti del procedimento espropriativo, comunicando l'indennità determinata per ogni espropriato.

Successivamente per prescrizioni ENAC è stato espropriato ulteriore terreno per la realizzazione della RESA oltre la testata RWY01/19, interessante due ditte per un importo complessivo di euro 224.740 e quindi l'onere complessivo per espropri ammontava ad euro 2.825.740.

Nell'ambito di tale procedura è sorto un contenzioso con una delle società espropriate in quanto ai fini della valutazione non erano stati considerati alcuni immobili ad uso agricolo ubicati nelle aree oggetto di esproprio. Per comporre in via stragiudiziale tale controversia è

stata nominata una "Terna tecnica", come previsto dalla procedura degli espropri in base al nuovo Testo Unico sulle espropriazioni per pubblica utilità, che in data 9 gennaio 2006 ha determinato un valore complessivo del compendio comprensivo degli immobili di euro 3.096.000, anziché di euro 1.884.000, come precedentemente valutato, riconoscendo la legittimità dell'istanza dell'azienda espropriata ed un maggior valore di euro 1.212.000.

Di conseguenza i nuovi importi, considerando l'effettivo valore di stima per tutti i terreni espropriati a seguito dei verbali di consistenza, inseriti nelle somme a disposizione dei lavori è risultato di euro 4.091.462.

Tali volumetrie, a seguito dell'art. 33 della Legge Regionale n. 21 del 3 novembre 2004, possono essere alternativamente delocalizzate all'interno del territorio comunale in cui sono ubicate, consentendo anche una possibile variazione di destinazione d'uso.

In data 6 marzo 2006, era stato definito un accordo di composizione bonaria della controversa tra SASE e la società espropriata che consentiva a quest'ultima di decidere, entro il 31 dicembre 2006, se e in che misura utilizzare le volumetrie oggetto di esproprio su altri terreni all'interno dei comuni di pertinenza. Tale accordo è stato rinegoziato in data 18 dicembre 2006, prorogandone la scadenza al 31 dicembre 2007, ed ulteriormente prorogato al 31 ottobre 2008 a seguito di un nuovo accordo. Il Comune di Assisi, con delibera del Consiglio Comunale del 12 settembre 2008 n. 131, ha approvato la delocalizzazione dei volumi situati all'interno del piano particolareggiato dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria - Perugia - San Francesco d'Assisi (oggetto dell'esproprio per pubblica

utilità) all'interno dei propri territori. Dalla somma stimata dalla "terna tecnica" riferita alla parte dei fabbricati siti in agro di Assisi è stato decurtato l'importo di euro 1.222.159 in considerazione del fatto che la volumetria oggetto di procedura ablativa sarà ricollocata e quindi riutilizzata dal soggetto espropriato. Con una ulteriore scrittura privata di proroga è stata concessa alla parte espropriata la possibilità di delocalizzare i volumi situati nel Comune di Perugia, con il termine ultimo del 31 marzo 2009. Poiché l'espropriato non ha raggiunto un accordo con il comune di Perugia, in data 10/07/2009 si è provveduto al pagamento del saldo di quanto sopra esposto ammontante ad euro 275.841.

Con dispositivo Enac n.9/IPP del 01/12/2011 è stato approvato il nuovo quadro economico degli espropri che riporta un importo complessivo di euro 3.144.771,70.

A tutt'oggi sono in corso di definizione gli ultimi atti di esproprio, al 31 dicembre 2025 residuano in bilancio debiti per espropri da pagare per euro 3.492,14.

Contributi in conto capitale

Nell'esercizio 2025 è stata iscritta la quota di contributo Regionale spettante in base agli investimenti effettivamente realizzati nell'esercizio. Il contributo è previsto per il potenziamento dell'infrastruttura per la gestione dei servizi aeroportuali a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), in c/capitale per complessivi euro 5.111.000, fino al 2028. Il contributo iscritto, per euro 73.161, è riferito agli interventi effettuati nel 2025, da conteggiarsi al 75% del totale dell'investimento;

Attivo circolante

Rimanenze

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
49.375	42.494	6.881

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente Nota integrativa.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	42.494	6.881	49.375
Totale rimanenze	42.494	6.881	49.375

Si riferiscono a materiale antighiaccio e materiali di consumo.

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
1.504.036	3.539.058	(2.035.022)

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	1.908.705	(1.250.293)	658.412	658.412
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	1.205.896	(939.653)	266.243	266.243
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	231.140	15.641	246.781	246.781
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	138.568	(6.798)	131.770	
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	54.748	146.083	200.831	200.831
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	3.539.058	(2.035.022)	1.504.036	1.372.267

Tra i crediti Verso clienti sono comprese fatture da emettere per euro 23.250.

Si evidenzia che in considerazione dell'attività tipica esercitata i principali clienti della società sono:

- ➔ Ryanair che nell'esercizio 2025 ha generato un volume d'affari di circa euro 4.600.335;
- ➔ Wizz air che nell'esercizio 2025 ha generato un volume d'affari di circa euro 1.410.163.
- ➔ Delta Aerotaxi che nell'esercizio 2025 ha generato un volume d'affari di circa euro 554.624;
- ➔ AIR BP che nell'esercizio 2025 ha generato un volume d'affari di circa euro 373.371.

Il credito verso imprese controllanti è riferito ai seguenti contributi erogati da Sviluppumbria Spa:

- ➔ Il contributo in conto esercizio di euro 50.000, previsto dalla Convenzione tra SASE e Sviluppumbria del 01/04/2025 per la realizzazione delle attività inerenti e funzionali allo sviluppo dell'aeroporto;
- ➔ al contributo in conto capitale di euro 73.161 per il potenziamento dell'infrastruttura per la gestione dei servizi aeroportuali a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) che verrà incassato previa rendicontazione nel corso del 2025. Il contributo è riferito agli interventi effettuati nel 2025, da conteggiarsi al 75% del totale dell'investimento;
- ➔ al contributo in conto esercizio di euro 143.082

concesso in regime "de minimis" da imputare alle iniziative riconducibili alla campagna promozionale dell'800° Anniversario Francescano, ed alle spese di natura straordinaria sostenute dalla Società nel corso dell'esercizio.

I crediti tributari entro i dodici mesi sono così composti:

- ➔ Credito Ires per ritenute subite pari ad euro 239.439;
- ➔ Credito iva euro 7.191;
- ➔ Credito Irap per euro 151, al netto degli acconti versati pari ad euro 17.039 ed al residuo credito 2024 per euro 13.070.

Tra i crediti verso altri entro 12 mesi sono altresì compresi euro 48.012 riferito al saldo del deposito cauzionale pari al 10% degli introiti derivanti dalle tasse aeroportuali di cui all'art. 17 decreto 67/97 convertito in Legge 135/97, versato annualmente in base al rilascio della concessione provvisoria, rimborsato dal Mit parzialmente per euro 428.576 in data 30/09/2022.

Le imposte anticipate per euro 131.770 sono relative a differenze temporanee deducibili per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo nell'ultima parte della presente nota integrativa.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2025 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	CEE	Extra CEE	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	267.032	136.320	255.060	658.412
Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	266.243	-	-	266.243
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	246.781	-	-	246.781
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	131.770	-	-	131.770
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	200.831	-	-	200.831
Totale iscritti nell'attivo circolante	1.112.656	136.320	255.060	1.504.036

L'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione	Totale
Saldo al 31/12/2024	642.857	642.857
Utilizzo nell'esercizio		
Accantonamento esercizio		
Saldo al 31/12/2025	642.857	642.857

Il fondo esistente rettifica adeguatamente il valore dei crediti.

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
1.201.015	255.913	945.102

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	244.512	947.801	1.192.313
Denaro e altri valori in cassa	11.401	(2.699)	8.702
Totale disponibilità liquide	255.913	945.102	1.201.015

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
337.506	580.005	(242.499)

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

Non sussistono, al 31/12/2025, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio		580.005	580.005
Variazione nell'esercizio		(242.499)	(242.499)
Valore di fine esercizio		337.506	337.506

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Canoni servizi informatici	880
Canoni noleggio	1.084
Assicurazioni	58.282
Contributo marketing Aeroitalia	233.333
Canoni di manutenzione	4.261
Canoni pluriennali	38.903
Assicurazioni pluriennali	764
	337.507

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
1.507.815	1.497.709	10.106

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi		
Capitale	1.182.772				1.182.772
Riserva legale	31.715				31.715



Gli incrementi sono relativi ad accantonamenti dell'esercizio. I decrementi sono relativi a utilizzi dell'esercizio.

Il decremento è da riferirsi alla chiusura del Fondo copertura rischi vertenza ANT RIASS stanziato a suo tempo per la richiesta avanzate dal personale. Fondo che residuava per euro 59.588 stornato totalmente a seguito della chiusura della vertenza.

Il Fondo si riferisce all'accantonamento per "Riserva versamento somme al Fondo Antincendi". La Corte di Cassazione sezione tributaria con sentenza del 10/01/2024 n. 990, ha sancito la debenza delle somme del Fondo Antincendi, senza operare alcuna distinzione tra periodi in cui le stesse hanno trovato o meno copertura tariffaria.

I contributi di cui all'art. 1 comma 1328 della L. 296/2006 sono stati istituiti "Al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti, l'addizionale sui diritti d'imbarco sugli aeromobili, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successive modificazioni, è incrementata a decorrere dall'anno 2007 di 50 centesimi di euro a passeggero imbarcato. Un apposito fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato, concorre al medesimo fine per 30 milioni di euro annui. Con decreti del Ministero dell'interno, da comunicare, anche con evidenze informatiche, al Ministero dell'economia e delle finanze, tramite l'Ufficio centrale del bilancio, nonché alle competenti Commissioni parlamentari e alla Corte dei conti, si provvede alla ripartizione del fondo tra le unità previsionali di base del centro di responsabilità "Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile" dello stato di previsione del Ministero dell'interno. (90) (112)".

Poiché le somme non sono risultate essere state utilizzate per gli scopi previsti dalla normativa e non hanno avuto copertura tariffaria, si è instaurato un annoso contenzioso con le società di gestione aeroportuale, presso le competenti commissioni tributarie che, fino ad oggi hanno avuto esito positivo nella non debenza del tributo a carico delle società di gestione. La sentenza sopra riportata ha rinviato comunque ulteriore decisione alla Commissione Regionale del Lazio. Sase pur non avendo ricevuto a tutt'oggi richiesta da parte di Enac di quanto dovuto, ha iscritto in bilancio prudenzialmente un apposito fondo ammontante ad euro 50.000.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
679.237	760.528	(81.291)

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Valore di inizio esercizio	760.528
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	121.025
Utilizzo nell'esercizio	202.316
Altre variazioni	
Totale variazioni	(81.291)
Valore di fine esercizio	679.237

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2025 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

La variazione è pari alla quota di competenza dell'esercizio di euro 121.025 decurtata di quanto destinato a forme pensionistiche complementari per euro 100.286, e di quanto erogato a dipendenti per euro 99.375. L'ulteriore decremento per euro 2.655 è relativo all'imposta sostitutiva dovuta.

Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
5.021.912	6.215.309	(1.193.397)

Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Debiti verso banche	378	743	1.121	1.121	
Debiti verso fornitori	4.472.014	(1.059.618)	3.412.396	3.412.396	
Debiti tributari	95.821	(3.784)	92.037	92.037	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	110.790	824	111.614	111.614	
Altri debiti	1.536.307	(131.563)	1.404.744	1.080.523	324.221
Totale debiti	6.215.309	(1.193.397)	5.021.912	4.697.691	324.221

I "Debiti Vs banche" rappresentano quanto dovuto per gli interessi passivi maturati e addebitati come per Legge nel mese di marzo 2026.

I "Debiti verso fornitori" sono iscritti al netto degli sconti commerciali; gli sconti cassa sono invece rilevati al momento del pagamento. Il valore nominale di tali debiti è stato rettificato, in occasione di resi o abbuoni (rettifiche di fatturazione), nella misura corrispondente all'ammontare definito con la controparte.

La voce "Debiti tributari" accoglie solo le passività per imposte certe e determinate, essendo le passività per imposte probabili o incerte nell'ammontare o nella data di sopravvenienza, ovvero per imposte differite, iscritte nella voce B.2 del passivo (Fondo imposte) e comprende:

- ➔ Ritenute operate nei confronti di lavoratori autonomi da riversare per euro 3.369;
- ➔ Imposta sostitutiva su t.f.r. per euro 5.469;
- ➔ Ritenute operate nei confronti dei dipendenti per euro 83.199.

La voce "Altri debiti" risulta così composta:

	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	di cui oltre 5 anni
Dipendenti per retribuzioni e competenze maturate	262.203		
Add.le comunale da pagare	623.429		
Compensi Collegio Sindacale da pagare	5.200		

Debito diritti Av generale da riversare	15.617	
Compensi Amministratori da pagare	20.577	
Debito vs compagnie per biglietteria	9.624	
Indennità esproprio da pagare	3.492	
Tassa contributi bagagli da pagare	2.009	
Canone concessione demaniale da pagare	36.881	
Debito Vs MIT lavori 150 anni	100.000	200.000
Debiti per cauzioni ricevute		124.221
Altri	1.491	
Totali	1.080.523	324.221

Si precisa che il debito residuo di euro 300.000 esposto nei confronti del MIT Ministero Infrastrutture e Trasporti – struttura di missione per gli anniversari di interesse nazionale – è riferito ai lavori dei 150 dell'unità d'Italia per la realizzazione dell'intervento di ampliamento della struttura aeroportuale. Abbiamo formulato richiesta di pagamento rateale fino al 2028, versando nel corso del 2025 euro 100.000

Addizionale Comunale

Le disposizioni normative prevedono che le società che gestiscono servizi aeroportuali provvedano a riversare all'Erario, attraverso l'INPS e la Tesoreria, le somme ricevute dalle compagnie aeree a titolo di "addizionale comunale per i diritti d'imbarco". Il gestore deve inoltre comunicare all'Inps entro la fine del mese successivo a quello di riscossione, gli importi a debito, incassati e versati dalle singole compagnie aeree.

SASE S.p.A. ha effettuato i prescritti versamenti all'INPS e alla Tesoreria, di quanto incassato dalle compagnie ed i relativi adempimenti di comunicazione.

Debiti di durata superiore ai cinque anni e debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Non esistono debiti superiori ai 5 anni né debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali.

Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
1.529.638	1.619.532	(89.894)

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	5.622	1.613.910	1.619.532
Variazione nell'esercizio	(5.025)	(84.869)	(89.894)
Valore di fine esercizio	597	1.529.041	1.529.638

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.



La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

- ➔ Quanto ad euro 597 relativo al rateo passivo per canoni servizi informatici;
- ➔ Quanto ad euro 9.326 relativi al risconto dei canoni di sub concessione;
- ➔ Quanto ad euro 587.501 sono relativi a risconto pluriennale sui contributi derivanti dalla L.R. n.7/2022 relativi agli investimenti degli anni 2023 e 2024;
- ➔ Quanto ad euro 71.784 sono relativi a risconto pluriennale sui contributi derivanti dal Fondo FSC relativi agli investimenti degli anni 2025;
- ➔ Quanto ad euro 860.430 per risconto pluriennale su Contributo ricevuto dalla Regione dell'Umbria erogato in data 20 dicembre 2006 per complessivi euro 2.500.000 finalizzato a finanziare il completamento delle opere di ampliamento aeroportuale, come esposto precedentemente alla sezione Immobilizzazioni Materiali. Il decremento è effettuato in base al periodo di ammortamento dei beni realizzati.

Nota integrativa, conto economico

Di seguito sono espone le variazioni intervenute nelle voci del conto economico rispetto all'esercizio precedente:

Valore della produzione

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
	13.266.702	11.782.581	1.484.121
Descrizione	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	7.210.638	6.185.483	1.025.155
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni		32.758	(32.758)
Altri ricavi e proventi	6.056.064	5.564.340	491.724
Totale	13.266.702	11.782.581	1.484.121

I ricavi sono cresciuti di euro 1.484.122 rispetto all'esercizio 2024 (+12,6 %).

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)



Ricavi Aviation	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Handling e Servizi	860.038 €	808.778 €	51.260 €	6,3%
Tasse Aeroportuali	539.806 €	471.844 €	67.962 €	14,4%
Sosta	12.946 €	19.966 €	-7.020 €	-35,2%
Tasse di imbarco	1.565.382 €	1.296.615 €	268.767 €	20,7%
Tasse sicurezza passeggeri	564.722 €	487.276 €	77.446 €	15,9%
Tasse sicurezza bagagli	1.017.123 €	877.634 €	139.489 €	15,9%
Recupero PRM	234.001 €	201.910 €	32.091 €	15,9%
Totale	4.794.017 €	4.164.022 €	629.995 €	15,1%

Ricavi Non Aviation	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Parcheggio	969.870 €	878.962 €	90.909 €	10,3%
Sub Concessioni	1.009.079 €	820.763 €	188.316 €	22,9%
Pubblicità	261.305 €	181.012 €	80.292 €	44,4%
Servizio Carburanti	143.968 €	112.986 €	30.982 €	27,4%
Corrispettivi Servizi	32.399 €	27.723 €	4.677 €	16,9%
Biglietteria	- €	15 €	-15 €	-100,0%
TOTALE	2.416.621 €	2.021.461 €	395.160 €	19,5%

Si evidenzia una crescita complessiva dei ricavi derivanti dalla gestione caratteristica (+16,6 %), nello specifico sono aumentati nel corso del 2025 sia i ricavi di tipo Aviation (+15,1 %) che i ricavi non Aviation (+19,5 %).

Analizzando nel dettaglio i ricavi per servizi aeronautici (Aviation) si evidenzia una crescita estremamente significativa. L'aumento rispetto all'esercizio 2024 è di euro 629.995 ovvero pari al +15,1%. La crescita dei ricavi Aviation è diretta conseguenza dell'aumento del traffico passeggeri nel nostro scalo.

I ricavi Aviation fanno riferimento a tutti i proventi relativi alle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Tali ricavi sono generati dall'applicazione delle tariffe regolate ai passeggeri in partenza ed ai movimenti.

Per le annualità 2026-2027 e 2028 SASE, seguendo l'iter previsto dall'Allegato «A» alla delibera ART n.38/2023 del 9 marzo 2023, ha presentato una nuova proposta tariffaria all'Autorità di Regolazione ed ha di fatto concluso l'iter previsto per la revisione dei diritti aeroportuali.

Di conseguenza per le annualità future si prevede un importante aumento dei ricavi Aviation, derivante sia dall'aumento dei volumi di traffico nello scalo che dall'incremento delle tariffe.

Anche i ricavi per servizi non aviation hanno subito un forte incremento rispetto al 2024 e più precisamente hanno fatto registrare un aumento pari a 395.160 € (+19,5%).

I ricavi Non Aviation fanno riferimento a tutte le prestazioni non rientranti tra le attività regolate e comprendono principalmente le attività di natura commerciale svolte dal gestore aeroportuale.

Le principali attività prestate nell'ambito del non Aviation riguardano:

- ➔ Gestione parcheggi;
- ➔ Gestione degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione;
- ➔ Gestione sub-concessioni, in quest'ultime rientrano anche le locazioni per le attività commerciali all'interno del terminal, che sono rappresentative delle produzioni che meglio caratterizzano la nostra Regione.

La crescita di tale categoria di ricavi va imputata in parte alla crescita dei volumi ed in parte ai nuovi contratti commerciali di subconcessione stipulati da SASE nel corso dell'anno 2024 e 2025 con condizioni economiche più favorevoli.

Scendendo nel dettaglio, l'andamento positivo è da ricondursi in modo particolare alla voce relativa ai servizi di parcheggio (+ 90.909 euro, pari al +10,3%) e alle Sub Concessioni che crescono del 22,9% (+ 188.316 euro).

Per quanto riguarda la categoria degli altri ricavi e proventi si registra un incremento pari all' 8,2% (+ 458.967 euro) passando da 5.597.098 del 2024 a 6.056.064 del 2025.

Di seguito si riporta il dettaglio dei contributi in conto esercizio di cui SASE S.p.A. ha potuto disporre per l'anno 2025 e che sono stati imputati a conto economico per competenza.

CONTRIBUTI IN C/ESERCIZIO ANNO 2025	Importo
Sviluppumbria	1.143.082 €
Camera Di Commercio dell'Umbria	558.177 €
Sviluppumbria (Sostegno Flussi Turistici MEO TEST L.R. n. 7 del 28/4/22)	4.000.000 €
Comune di Assisi	15.000 €
TOTALE CONTRIBUTI	5.716.259 €

Oltre alla quota dell'esercizio del risconto pluriennale del contributo in c/capitale pari ad euro 152.788.

Costi della produzione

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
	13.218.398	12.224.062	994.336
Descrizione	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	88.411	103.902	(15.491)
Servizi	9.284.187	8.073.616	1.210.571
Godimento di beni di terzi	90.261	161.141	(70.880)
Salari e stipendi	2.366.480	2.525.881	(159.401)
Oneri sociali	553.975	618.527	(64.552)
Trattamento di fine rapporto	121.025	131.081	(10.056)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	27.656	21.729	5.927
Ammortamento immobilizzazioni materiali	639.918	562.294	77.624
Variazione rimanenze materie prime	(6.881)	(25.694)	18.813
Oneri diversi di gestione	53.366	51.585	1.781
Totale	13.218.398	12.224.062	994.336

I costi per servizi nel 2025 ammontano ad euro 9.284.187 ed in forte aumento rispetto al 2024 per euro 1.210.571 (+15%).

L'incremento complessivo di questa categoria di costi è imputabile principalmente ai costi di Co-Marketing in favore delle compagnie aeree, in stretta correlazione con l'incremento del traffico passeggeri, ed ai costi di esternalizzazione del servizio di security.

Relativamente ai costi di esternalizzazione del servizio di sicurezza va sottolineato che nel 2024 l'intero servizio era svolto da personale dipendente e di conseguenza il costo era ricompreso nella voce relativa al costo del lavoro. Da aprile 2025, mese di avvio del contratto di esternalizzazione, a dicembre 2025 ha generato un costo di euro 437.312. Parallelamente si registra una riduzione del costo del personale.

Si registra una importante riduzione dei costi energetici grazie anche all'entrata in funzione dell'impianto fotovoltaico.

Si riporta di seguito il dettaglio dei costi per servizio a confronto con l'annualità precedente.

Costi per Servizi	2025	2024	Delta (€)	Delta (%)
Contributi Co-Marketing	6.530.284 €	5.617.345 €	912.939 €	16,3%
Energia Elettrica	375.216 €	384.572 €	-9.356 €	-2,4%
Gas Riscaldamento	80.605 €	147.327 €	-66.722 €	-45,3%
Acqua	56.428 €	48.265 €	8.163 €	16,9%
Spese Telefoniche	20.832 €	34.967 €	-14.136 €	-40,4%
Spese Legali	68.252 €	50.735 €	17.518 €	34,5%
Compensi	182.706 €	221.601 €	-38.895 €	-17,6%
Assicurazioni	121.821 €	105.788 €	16.033 €	15,2%
Manutenzioni	212.780 €	210.489 €	2.292 €	1,1%
Servizi Informatici	163.499 €	163.982 €	-483 €	-0,3%
Buoni Pasto	64.078 €	74.246 €	-10.168 €	-13,7%
Oneri lavoratori Interinali	115.652 €	157.663 €	-42.011 €	-26,6%
Servizi di Pulizia	112.904 €	114.110 €	-1.206 €	-1,1%
Vigilanza	2.160 €	2.160 €	- €	0,0%
Prestazioni assistenza Sanitaria	259.060 €	186.546 €	72.514 €	38,9%
Assistenza PRM	168.659 €	191.440 €	-22.781 €	-11,9%
Formazione	12.270 €	20.606 €	-8.336 €	-40,5%
Pubblicità	106.598 €	97.887 €	8.710 €	8,9%
Oneri Bancari	23.595 €	28.275 €	-4.680 €	-16,6%
Costo esternalizzazione controlli sicurezza	437.312 €	- €	437.312 €	n.a.
Altri Servizi	128.819 €	161.462 €	-32.643 €	-20,2%
Altre spese	40.657 €	54.149 €	-13.492 €	-24,9%
Totale	9.284.187 €	8.073.616 €	1.210.571 €	15,0%

Il costo del lavoro registra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di euro (- 234.009 euro), riconducibile alla riorganizzazione di alcune attività operative, in particolare quelle relative al servizio di security aeroportuale, che nel corso dell'anno sono state parzialmente affidate a una società esterna specializzata.

Si sottolinea che durante il 2025 è stato rinnovato il contratto collettivo nazionale.

Gli Ammortamenti evidenziano un incremento rispetto all'annualità precedente per effetto soprattutto degli importanti investimenti realizzati nel corso degli ultimi due anni. Il totale degli ammortamenti ammonta ad euro 667.574, in aumento del 14,3% rispetto all'esercizio precedente.

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
(8.290)	6.489	(14.779)

Descrizione	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	3.046	15.068	(12.022)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(11.280)	(8.579)	(2.701)
Utili (perdite) su cambi	(56)		(56)
Totale	(8.290)	6.489	(14.779)

Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi su titoli						
Interessi bancari e postali					3.046	3.046
Interessi su finanziamenti						
Interessi su crediti commerciali						
Altri proventi						
Arrotondamento						
Totale					3.046	3.046

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

Ricavi di entità o incidenza eccezionale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

La società non ha avuto ricavi di entità o incidenza eccezionale.

Elementi di costo di entità o incidenza eccezionale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

La società non ha avuto costi di entità o incidenza eccezionale.

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
	29.908	(121.529)	151.437
Imposte	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
Imposte correnti:	29.958	17.039	12.919
IRES			
IRAP	29.958	17.039	12.919
Imposte sostitutive			
Imposte relative a esercizi precedenti			
Imposte differite (anticipate)	(50)	(138.568)	138.518
IRES	(50)	(138.568)	138.518
IRAP			
Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
Totale	29.908	(121.529)	151.437

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma n. 14, C.c. si evidenziano le informazioni richieste sulla fiscalità differita e anticipata:

Fiscalità differita / anticipata

Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverteranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Le principali differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate sono indicate nella tabella seguente unitamente ai relativi effetti.



Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	esercizio 31/12/2025	esercizio 31/12/2025	esercizio 31/12/2025	esercizio 31/12/2025	esercizio 31/12/2024	esercizio 31/12/2024	esercizio 31/12/2024	esercizio 31/12/2024
	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
Imposte anticipate:								
Perdite fiscali riportabili a nuovo								
- dell'esercizio	210	50						
- di esercizi precedenti	548.830	131.719			577.365	138.568		
Totale	549.040	131.769			577.365	138.568		
Aliquota fiscale	24							

Sono state iscritte imposte Ires anticipate derivanti da perdite fiscali riportabili dell'esercizio, come riportato nella tabella sopra indicata, sussistendo le condizioni richieste dai principi contabili per la contabilizzazione del beneficio fiscale futuro, in particolare la ragionevole certezza che nel futuro la società conseguirà imponibili fiscali tali da consentire l'assorbimento di tali perdite.

Non sono state iscritte, prudenzialmente, imposte anticipate derivanti da perdite fiscali riportabili di esercizi precedenti antecedenti il 2024, per euro 12.727.461, come risulta dal modello unico 2024 redditi 2023.

Gli anni ancora accertabili risultano essere sia ai fini delle II.DD che Iva quelli dal 2020.

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

Il numero medio di dipendenti suddivisi per categoria è di seguito esposto:

	Numero medio
Dirigenti	1
Quadri	2
Impiegati	16
Operai	24
Totale dipendenti	43



Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello per il Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali – gestori.

In data 4 giugno 2025, Assaeroporti, Aeroporti 2030 e le principali organizzazioni sindacali hanno siglato il rinnovo del CCNL del Trasporto Aereo, con validità per il triennio 2025-2027 sia per la parte normativa che economica. L'accordo prevede un significativo adeguamento dei minimi retributivi, con un aumento a regime di 210,00 euro lordi (parametrati sul 4° livello) articolato in tre tranche, la prima delle quali decorrente dal 1° luglio 2025.

Sotto il profilo degli oneri una tantum, nel mese di luglio 2025 la Società ha provveduto all'erogazione di 1.300,00 euro lordi a titolo di arretrati per il biennio 2023-2024 e di un ulteriore importo di 500,00 euro lordi a titolo di "Una Tantum" per il primo semestre 2025. Il nuovo impianto contrattuale rafforza inoltre il sistema indennitario — con incrementi all'indennità di presenza e nuove maggiorazioni per il lavoro domenicale — e potenzia il welfare aziendale attraverso l'incremento del contributo per l'assistenza sanitaria integrativa a partire dal 2026.

Il costo del personale sostenuto dalla Società non è coerente rispetto ai ricavi ma è di difficile riduzione in quanto la gestione aeroportuale, obbliga la Società a rigidi parametri normativi e numerici d'impiego di personale abilitato a tali servizi. Il mancato rispetto della normativa comporterebbe la non operatività dello scalo o la retrocessione di categoria.

Le risorse umane sono considerate da SASE un valore primario per il conseguimento degli obiettivi e per questo il modello di gestione e sviluppo delle persone all'interno dell'organizzazione è un fattore fondamentale per motivare e valorizzare tutti i dipendenti accrescendo le loro capacità, coerentemente con la strategia di sviluppo del business.

Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

	Amministratori	Sindaci
Compensi	65.020	24.497

Compensi al revisore legale o società di revisione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dal revisore legale Ria Grant Thornton incaricata per il triennio 2023/2025:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	8.000
Altri servizi di verifica svolti	3.000
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	11.000

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

In conformità con quanto disposto dall'art. 2427, primo comma, n. 9) del Codice civile si forniscono le seguenti informazioni in merito agli impegni, alle garanzie e alle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale.



Contenziosi in essere:

Nell'ambito dei contenziosi in essere, si evidenziano le seguenti posizioni:

SASE/FLY MARCHE: tra le parti si è instaurato un contenzioso con atto di citazione del 30/07/2018 da parte di Fly Marche Srl in ordine ai servizi di trasporto aereo effettuati nel periodo luglio/settembre 2017 nonché con riguardo all'efficacia della proposta di contratto formulata da Fly Marche Srl in data 04 luglio 2017 e mai accettata da Sase. In sostanza Fly Marche formula pretese economiche in ragione di servizi di trasporto aereo resi nei mesi di luglio-settembre 2017 presso l'Aeroporto di Perugia, nonché pretese risarcitorie per danni asseritamente subiti dal mancato adempimento da parte di SASE degli accordi (di fatto) intercorsi tra le parti. Il Tribunale di Perugia con sentenza n. 865/2025 pubblicata il 08/07/2025 RG n. 4793/2018 ha rigettato le richieste di Fly Marche Srls compensando le spese tra le parti.

SASE/ALITALIA: Nel 2013, Alitalia Linee Aeree Italiane SpA, ha citato dinnanzi al Tribunale di Roma l'Air BP Italia S.p.A. compagnia petrolifera specializzata nella commercializzazione del carburante per aviazione (c.d. Jet fuel) per richiedere a quest'ultima la restituzione delle somme pagate e ritenute non dovute, nel periodo compreso tra il 1999 e il 2009, per il servizio di rifornimento di carburante in ambito aeroportuale a titolo di royalties o sovrapprezzi pari alla somma di euro 2.292.524,25 o di quella maggiore o minore che sarà accertata in corso di causa. La società l'Air BP Italia S.p.A a sua volta ha chiamato in causa SASE, oltre che il Ministero dell'Economie e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché i gestori aeroportuali di quasi tutti gli aeroporti italiani, per essere rilevata indenne dalla domanda di Alitalia, e vedersi rimborsata per indebito oggettivo e per arricchimento sine causa (per SASE S.p.A. euro 10.783,00), i corrispettivi di royalties che risultassero effettivamente versati dall'Alitalia. Con sentenza n. 5015/2020, emessa dal Tribunale Civile di Roma in data 27 febbraio 2020, è stata respinta la domanda di Alitalia Linee Aeree Italiane SpA. Alitalia Linee Aeree Italiane SpA ha impugnato detta sentenza avanti la Corte di Appello di Bologna e SASE si è regolarmente costituita. A seguito della fase istruttoria la Corte di Appello di Roma ha fissato l'udienza per precisazioni conclusioni per il 26.05.2025; con sentenza 4391/2025 la Corte di Appello di Roma ha respinto l'appello di Alitalia condannando la stessa al pagamento delle spese processuali.

SASE/DELTA AEROTAXI Srl: in data 5 marzo 2026 la Società ha ricevuto notifica, ai sensi dell'art. 3-bis della Legge n. 53/1994, di un ricorso proposto dalla società Delta Aerotaxi S.r.l. (P. IVA 03066810486), con sede legale in Prato, viale della Repubblica n. 243, rappresentata e difesa dall'Avv. Annunziata Abbinente, nei confronti della Società per il Potenziamento e la Gestione dell'Aeroporto Regionale Umbro di S. Egidio S.p.A. – SASE S.p.A. e della società Aergrifo S.r.l. Il ricorso è volto ad ottenere l'annullamento, previa concessione di idonee misure cautelari, della Determina di aggiudicazione della "Procedura per l'affidamento in sub-concessione dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale con realizzazione piazzale presso l'Aeroporto Internazionale dell'Umbria – San Francesco di Assisi – Perugia" (CIG B95920E58B), comunicata in data 3 febbraio 2026, nonché di ogni atto preparatorio, presupposto, connesso e consequenziale. La parte ricorrente ha altresì richiesto l'accertamento del proprio diritto all'aggiudicazione della gara, previa eventuale declaratoria del contratto eventualmente stipulato e del diritto al subentro nello stesso; in via subordinata è stato richiesto l'annullamento dell'intera procedura di gara con contestuale richiesta di risarcimento dei danni. Con riferimento alla procedura di gara oggetto del ricorso, si segnala che la Società, tramite il Responsabile Unico del Procedimento, aveva previamente acquisito un parere pro veritate da parte di un legale esterno in merito all'ammissibilità dell'offerta presentata dall'operatore economico Aergrifo S.r.l., parere che aveva espresso valutazione favorevole circa la legittimità dell'ammissione dell'offerta stessa alla procedura di gara. La gestione del contenzioso è stata affidata a legale esperto in materia. Alla data di redazione del presente bilancio, sulla base delle prime valutazioni disponibili e dello stato iniziale del procedimento, non risultano elementi tali da consentire una quantificazione attendibile dell'eventuale rischio economico connesso al contenzioso. Pertanto, in applicazione dei principi contabili vigenti e in conformità a quanto previsto dall'OIC 29 – Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio, non si è proceduto alla costituzione di uno specifico fondo rischi. La Società continuerà a monitorare l'evoluzione del procedimento e provvederà ad aggiornare le proprie valutazioni alla luce degli sviluppi del contenzioso e delle eventuali indicazioni dei legali incaricati.



Informazioni sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

La società non dispone di patrimoni o finanziamenti destinati ad uno specifico affare.

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)

La società non ha posto in essere operazioni con parti correlate.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre 2025.

Andamento economico/finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

L'andamento del traffico nei primi due mesi del 2026 conferma il trend positivo registrato nell'esercizio precedente. Nel periodo gennaio-febbraio 2026 lo scalo ha registrato 45.023 passeggeri, rispetto ai 41.333 dello stesso periodo del 2025, con un incremento di 3.690 passeggeri pari al +8,92%. Tale dinamica evidenzia un ulteriore rafforzamento della domanda di traffico e rappresenta un segnale positivo per l'evoluzione dell'esercizio in corso.

Per le annualità 2026-2027 e 2028 SASE, seguendo l'iter previsto dall'Allegato «A» alla delibera ART n.38/2023 del 9 marzo 2023, ha presentato una nuova proposta tariffaria all'Autorità di Regolazione ed ha di fatto concluso l'iter previsto per la revisione dei diritti aeroportuali.

Di conseguenza per le annualità future si prevede un importante aumento dei ricavi Aviation, derivante sia dall'aumento dei volumi di traffico nello scalo che dall'incremento delle tariffe.

Il risultato record di 620.420 passeggeri nel 2025, unito ai segnali positivi dei primi mesi del 2026, colloca lo scalo in una nuova fase evolutiva.

Il superamento stabile della soglia dei 600.000 passeggeri rappresenta un cambio dimensionale significativo e richiede ora una pianificazione strategica di medio-lungo periodo. L'elaborazione di un nuovo Piano Industriale, che sarà di competenza del nuovo Consiglio di Amministrazione nel corso del 2026, costituirà il passaggio chiave per definire:

✈️ Obiettivi di crescita sostenibile;

✈️ Priorità infrastrutturali;

✈️ Equilibrio economico-finanziario;

✈️ Posizionamento competitivo dello scalo nel sistema aeroportuale nazionale.

Il nuovo Piano potrà poggiare su basi oggi più solide: crescita strutturale del traffico, credibilità rafforzata nei confronti dei vettori ed un programma di investimenti già definito per il triennio 2026-2028 per circa 7 milioni di euro, di cui euro 6,6 milioni nell'Aviation ed euro 400.000 nel non aviation.

Adeguamento del Capitale Sociale ai sensi del D.M. 521/1997

Ai sensi dell'art. 3 del D.M. 521/1997, le società di gestione aeroportuale sono tenute a mantenere un capitale sociale minimo determinato in funzione della classe di traffico passeggeri servita.

Poiché Sase ha superato per due esercizi successivi la soglia dei 300.000 passeggeri annui, il Consiglio di Amministrazione in occasione dell'approvazione del Bilancio 2025, provvederà a convocare l'Assemblea Straordinaria dei Soci per deliberare un aumento di capitale sociale inscindibile per complessivi euro 1.915.969, da sottoscrivere entro il termine che sarà fissato dall'Assemblea, al fine di portare il capitale sociale a euro 3.098.741, in conformità ai requisiti previsti dal D.M. 521/1997.

L'operazione consentirà l'allineamento formale della struttura patrimoniale della Società alla dimensione operativa raggiunta dallo scalo, nel rispetto del quadro normativo di riferimento.

Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile

Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari derivati

(Rif. art. 2427-bis, primo comma, n. 1, C.c.)

La società non ha strumenti finanziari derivati.

Prospetto riepilogativo del bilancio della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

Come previsto dall'Art. 2497 bis, 5° comma, si ricorda che la società è sottoposta alla direzione e al coordinamento di Sviluppumbria SpA con sede sociale in Perugia, Via Don Bosco, 11, numero di iscrizione al Registro delle imprese di Perugia n. 002671120541, Rea 102.952.

Nel seguente prospetto vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato della suddetta Società che esercita la direzione e coordinamento (articolo 2497-bis, quarto comma, C.c.).



Stato Patrimoniale	Esercizio 2024	Esercizio 2023
B) Immobilizzazioni	10.053.429	10.395.162
C) Attivo corrente	7.269.867	8.855.898
Totale attivo	17.323.296	19.251.060
A) Patrimonio netto		
Capitale sociale e riserve	6.735.574	6.704.279
A2) Apporti ai sensi L.L.R.R.	2.234.873	2.576.113
B) Debiti a medio e lungo termine	5.968.845	6.532.916
C) Debiti Correnti	2.384.004	3.437.752
Totale passivo	17.323.296	19.251.060

Prospetto riepilogativo del conto economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento (prospetto)

Conto Economico	Esercizio 2024	Esercizio 2023
A) Valore della produzione	10.442.031	10.416.628
B) Costi della produzione	10.358.202	10.291.944
C) Proventi e oneri finanziari	(4.636)	(17.258)
Imposte sul reddito dell'esercizio	47.191	78.369
Utile (perdita) dell'esercizio	32.002	29.057

Informazioni ex art. 1, comma 125-bis, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Contributi Ricevuti

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2025 la società ha incassato i seguenti contributi per complessivi euro 6.622.073,55.

La seguente tabella riporta in base al principio di cassa, i dati inerenti a soggetti eroganti, ammontare e breve descrizione delle motivazioni annesse al beneficio.

Soggetto Erogante	Codice fiscale	Importo incassato	Data incasso	Causale
Sviluppumbria Spa	00267120541	555.000	16/05/2025	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test Delibera L.R. 28/04/2022 n. 7 – saldo contributo 2024
Sviluppumbria Spa	00267120541	750.000	03/04/2025	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test – Convenzione SASE Sviluppumbria
Sviluppumbria Spa	00267120541	650.896,28	22/04/2025	Contributi investimenti 2024 L.R. 28/04/2022 n. 7
Sviluppumbria Spa	00267120541	1.333.333	16/05/2025	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test Delibera L.R. 28/04/2022 n. 7



Sviluppumbria Spa	00267120541	1.333.333	18/07/2025	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test Delibera L.R. 28/04/2022 n. 7
Camera di Commercio dell'Umbria	03764550541	451.177,27	27/11/2025	Contributo a sostegno dei flussi turistici- Meo Test
Sviluppumbria Spa	00267120541	200.000	11/12/2024	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test – Convenzione SASE Sviluppumbria
Comune di Assisi	00313820540	15.000	18/12/2025	Contributo Advertising
Sviluppumbria Spa	00267120541	500.000	23/12/2025	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test Delibera L.R. 28/04/2022 n. 7
Sviluppumbria Spa	00267120541	833.334	31/12/2025	Sostegno dei flussi turistici- Meo Test Delibera L.R. 28/04/2022 n. 7

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

Risultato d'esercizio al 31/12/2025	Euro	10.106
5% (20%) a riserva legale	Euro	505
a riserva straordinaria	Euro	9.601

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

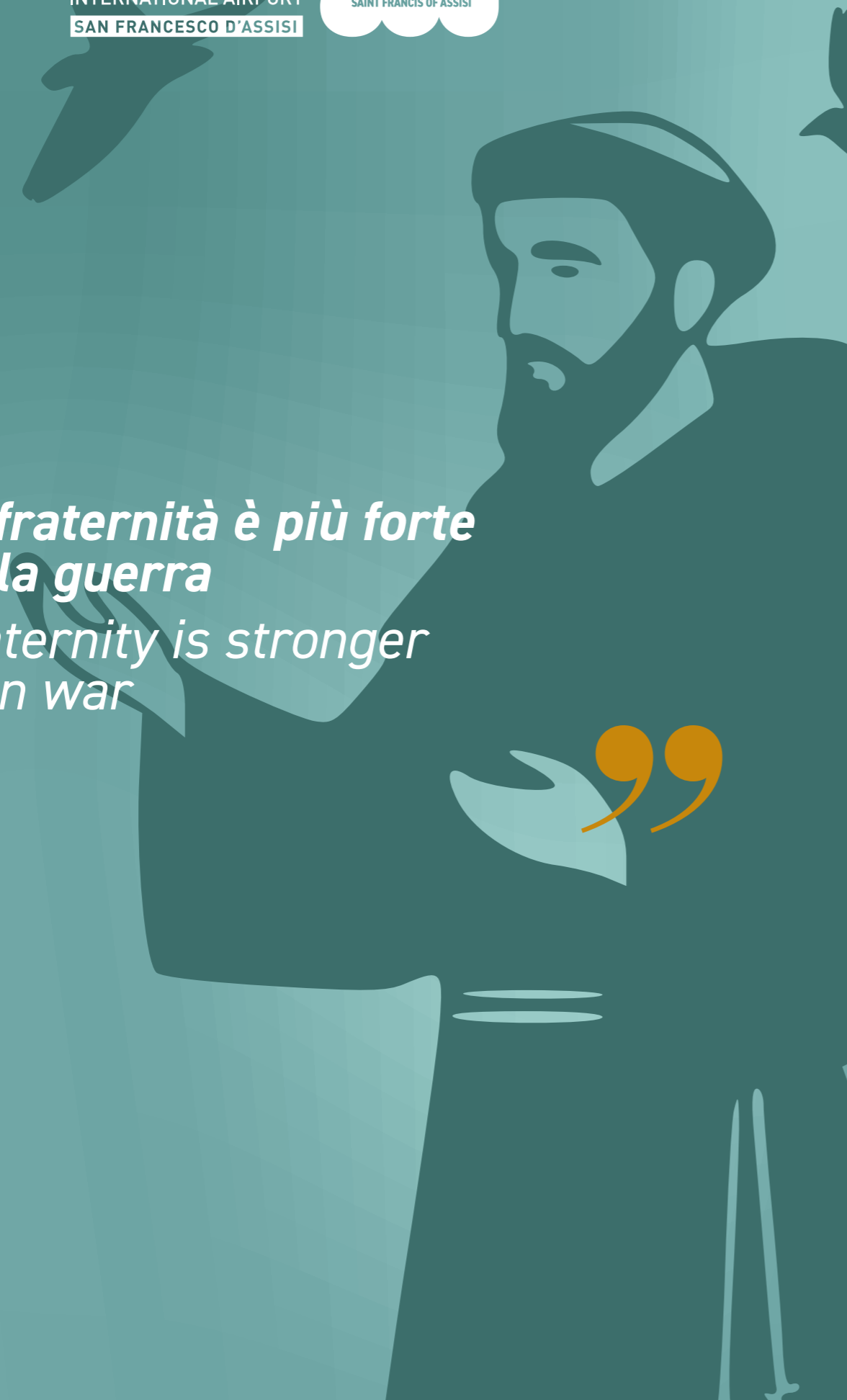
Dott. Antonello Marcucci





*La fraternità è più forte
della guerra*

*Fraternity is stronger
than war*



Relazione del Collegio Sindacale ai sensi dell'articolo 2429, comma 2 c.c.

Ai signori azionisti della S.A.S.E. S.p.A.,

premessi che, a norma dello Statuto sociale vigente, nella Vostra società è stata attribuita all'Organo di controllo, nominato dall'Assemblea dei Soci in data 12 giugno 2025 e il cui incarico giungerà a scadenza con l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2027, esclusivamente l'attività di vigilanza amministrativa, mentre l'attività di revisione legale dei conti è stata conferita alla società di Revisione Ria Grant Thornton S.p.A.. Il Collegio Sindacale 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, nonché dell'articolo 2429, comma 2, del codice civile.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, l'attività svolta 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, nel rispetto delle quali è stata effettuata l'autovalutazione, con esito positivo, per ogni componente il Collegio Sindacale.

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società nei 15 giorni precedenti la data di convocazione dell'Assemblea, per l'approvazione del bilancio per l'esercizio 2025.

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

Nel corso dell'esercizio in esame, il Collegio Sindacale ha 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.

Nello specifico dell'operato si riepiloga quanto segue:

- ✓ il Collegio ha partecipato alle riunioni dell'Assemblea dei Soci, tutte svoltesi nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- ✓ il Collegio ha partecipato alle riunioni dell'Organo Amministrativo tutte svoltesi nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento e per le quali si può

ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate non sono manifestamente imprudenti, azzardate o in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- ✓ il Collegio rileva che a seguito del superamento della soglia dei 300.000 passeggeri nel biennio 2022-2023 e del consolidamento della crescita del numero di passeggeri anche nel 2024, nel corso dell'esercizio 2025 si è concretizzata la necessità di procedere ad un adeguamento, mediante aumento, del Capitale Sociale di SASE S.p.A. Tale aumento di capitale costituisce un adempimento obbligatorio ai sensi dell'articolo 3, del Decreto Ministeriale n. 521 del 1997, richiamato dall'articolo 7 dello Statuto Sociale. Il citato Decreto Ministeriale prevede che le società di gestione aeroportuale debbano detenere un capitale sociale proporzionato alla fascia di traffico registrata dall'aeroporto nel biennio precedente, espressa in WLU (Work Load Units), come evidenziato da ENAC con nota prot. n. 108050 del 25 luglio 2025;
- ✓ sono state acquisite dall'Organo Amministrativo informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base a quanto acquisito, non ci sono osservazioni particolari da riferire;
- ✓ il Collegio ha vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza e sul corretto funzionamento dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, a tale riguardo, il collegio evidenzia che la significativa crescita del traffico aereo nell'ultimo triennio e l'avvio di importanti investimenti infrastrutturali, hanno inevitabilmente comportato una maggiore complessità gestionale. Pertanto, si invita la Società SASE S.p.A. a valutare la possibilità di procedere ad un rafforzamento della struttura organizzativa nel suo complesso e con specifico riferimento alle funzioni di natura amministrativo-contabile. Tali attività risultano infatti, allo stato attuale, in gran parte concentrate nelle attribuzioni del Direttore Generale, unica figura dirigenziale presente all'interno della struttura aziendale. L'attuale configurazione organizzativa, ad avviso del Collegio Sindacale, sebbene finora gestita con impegno e professionalità, presenta profili di criticità dal punto di vista, della segregazione delle funzioni e dei controlli interni, della corretta ripartizione delle responsabilità operative e autorizzative, nonché, del pieno e corretto funzionamento del modello di organizzazione, gestione e controllo di cui al d.lgs. 231 del 2001, che presuppone una chiara distinzione di ruoli e presidi di controllo efficaci. Il Collegio ritiene pertanto auspicabile che la Società valuti l'introduzione di figure professionali dedicate, al fine di assicurare una più solida articolazione della struttura organizzativa. Tale iniziativa, pur da contemperare con le esigenze di contenimento dei costi che devono caratterizzare l'azione di una Società a controllo pubblico, appare necessario per garantire una più equilibrata distribuzione delle funzioni, un maggiore livello di controllo

interno e una più efficace prevenzione dei rischi operativi e reputazionali.

- ✓ non sono state rilevate operazioni atipiche o inusuali;
- ✓ non sono pervenute denunce ex art. 2408 o ex art. 2409 del Codice Civile né esposti da parte di terzi;
- ✓ nel corso dell'attività di vigilanza svolta, e sulla base delle informazioni ottenute, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili, irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la denuncia o la sola menzione nella presente relazione;
- ✓ non sono pervenute segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14;
- ✓ non sono pervenute segnalazioni da parte di creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*novies* del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14;
- ✓ nel corso dell'esercizio la società S.A.S.E. S.p.A. ha conferito alla società di Revisione l'incarico di certificazione della contabilità regolatoria, corrispondendo un compenso di euro 3.000;
- ✓ nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri e osservazioni previsti dalla legge;
- ✓ il Collegio Sindacale ha acquisito la relazione predisposta dall'Organismo di Vigilanza (O.d.V.). L'O.d.V. ha dettagliatamente descritto l'attività svolta dallo stesso, nel corso del 2025 e dalla quale emergono alcune raccomandazioni sulla necessità di adeguare ed aggiornare opportunamente il Modello Organizzativo e gestionale alle nuove disposizioni normative intervenute nel corso del 2025, con particolare riguardo alla:
 - legge n.147 del 3 ottobre 2025, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 agosto 2025, n. 116, recante disposizioni urgenti per il contrasto alle attività illecite in materia di rifiuti, per la bonifica dell'area denominata Terra dei fuochi, nonché in materia di assistenza alla popolazione colpita da eventi calamitosi";
 - legge 23 settembre 2025, n. 132 recante "Disposizioni e deleghe al Governo in materia di intelligenza artificiale";
- ✓ nel corso dell'anno 2025, il Collegio Sindacale ha sottoposto a controllo a campione n. 3 procedure di gara, all'esito del quale sono state formulate alcune raccomandazioni per le quali si rinvia al verbale del Collegio Sindacale del 12 dicembre 2025;

Osservazioni in ordine al bilancio

Il progetto di Bilancio dell'esercizio, chiuso al 31 dicembre 2025, che l'Organo Amministrativo ha reso disponibile, ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile, per il dovuto esame, a seguito di delibera del 12 marzo 2026, è stato redatto secondo le disposizioni di legge e si compone di:

- Stato patrimoniale
- Conto economico

- Rendiconto finanziario
- Nota integrativa

Il risultato d'esercizio evidenzia una utile di € 10.106 che trova riscontro nei seguenti dati sintetici:

Descrizione	Esercizio 2025	Esercizio 2024	Scostamento
Immobilizzazioni	5.696.670	5.785.196	-88.526
Attivo Circolante	2.754.426	3.837.465	-1.083.039
Ratei e Risconti	337.506	580.005	-242.499
Totale attivo	8.788.602	10.202.666	-1.414.064

Descrizione	Esercizio 2025	Esercizio 2024	Scostamento
Patrimonio Netto	1.507.815	1.497.709	10.106
Fondi per Rischi e Oneri	50.000	109.588	-59.588
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	679.237	760.528	-81.291
Debiti	5.021.912	6.215.309	-1.193.397
Ratei e Risconti	1.529.638	1.619.532	-89.894
Totale passivo	8.788.602	10.202.666	-1.414.064

Descrizione	Esercizio 2025	Esercizio 2024	Scostamento
Valore della Prduzione	13.266.702	11.782.581	1.484.121
Costi della Produzione	13.218.398	12.224.062	994.336
Differenza tra valore e costi della produzione (A- B)	48.304	-441.481	489.785
Proventi ed Oneri Finanziari	3.046	15.068	-12.022
Risultato prima delle imposte (A-B+C+-D)	40.014	-434.992	475.006
Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	29.908	-121.529	151.437
Utile dell'esercizio	10.106	-313.463	323.569

Approfondendo l'esame del Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, il Collegio Sindacale riferisce quanto segue:

Approfondendo l'esame del Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, il Collegio Sindacale riferisce quanto segue:

- ✓ ai sensi dell'art. 2426 n. 5 del Codice Civile, non sono stati iscritti nell'attivo dello Stato patrimoniale costi di impianto e ampliamento e costi di sviluppo;
- ✓ ai sensi dell'art. 2426 n. 6 del Codice Civile, non sono stati iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale Costi di avviamento;
- ✓ ha vigilato sulla conformità dello stesso alla legge, sia per quanto riguarda la sua struttura sia in riferimento ai contenuti non esclusivamente formali;
- ✓ che il Bilancio è conforme ai fatti aziendali ed alle informazioni di cui è venuto a conoscenza nello svolgimento delle funzioni;
- ✓ ha verificato altresì l'osservanza della legge in relazione alla predisposizione della relazione sulla gestione;
- ✓ che nel procedimento di stesura del Bilancio l'Organo Amministrativo non si è avvalso della disposizione di cui all'art. 2423, comma 4 del Codice civile per quanto riguarda le deroghe concesse nella redazione dello stesso;
- ✓ si attesta peraltro di aver adempiuto alla verifica dei criteri di valutazione previsti di cui all'art. 2426 del Codice Civile e di aver sempre indirizzato la propria opera di vigilanza nell'ottica della conservazione dell'integrità del patrimonio sociale;

Il Collegio Sindacale prende atto che il Bilancio di esercizio 2025 è redatto nella prospettiva della continuità aziendale, con le osservazioni formulate dagli stessi amministratori nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione del Bilancio al 31 dicembre 2025.

Il Collegio Sindacale ha acquisito in data odierna, la relazione predisposta dalla società di Revisione Ria Grant Thornton S.p.A., nella quale, pur non emergendo osservazioni riguardo al Bilancio predisposto dall'Organo Amministrativo per l'anno 2025, è presente un richiamo d'informativa riguardo alle valutazioni formulate dal Consiglio di amministrazione in nota integrativa, nel quale sono ampiamente descritte le valutazioni effettuate dagli amministratori circa l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale.

In conclusione, il collegio sindacale rileva con soddisfazione la significativa crescita registrata dalla struttura aeroportuale nell'ultimo triennio, ciò rappresenta una base importante per trasformare i risultati conseguiti in una crescita strutturale. Un importante contributo per un ulteriore rafforzamento patrimoniale potrà essere offerto dall'aumento di capitale sociale e dall'attuazione del programma di interventi previsti nel piano industriale 2025-2028. Permangono, tuttavia, alcuni aspetti che richiedono una chiara definizione, in particolare la piena partecipazione di tutti i soci al sostegno economico della Società, tema che richiama l'attenzione sulla necessità di superare il fenomeno del *free riding*.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, e tenendo conto delle informazioni ricevute dalla società, nulla osta all'approvazione da parte dell'Assemblea dei Soci del Bilancio chiuso

al 31 dicembre 2025, così come formulato dall'Organo Amministrativo.

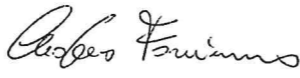
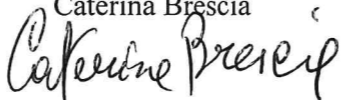
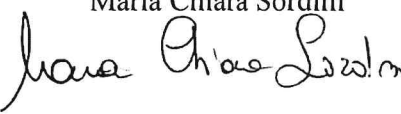
Non sussistono peraltro osservazioni in merito alla proposta dell'Organo Amministrativo in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio ad incremento delle riserve.

Ria Grant Thornton S.p.A.
Via Salaria, 222
00198 Roma

T +39 06 8551752

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

Perugia, 31 marzo 2026

Presidente Collegio Sindacale	Onofrio Formisano 
Sindaco effettivo	Caterina Brescia 
Sindaco effettivo	Maria Chiara Sordini 

Agli Azionisti della
S.A.S.E. S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

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

Richiamo d'informativa

Per una migliore comprensione del progetto di bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025, che evidenzia un utile d'esercizio di euro 10 migliaia (perdita di euro 313 migliaia al 31 dicembre 2024) ed un patrimonio netto di euro 1.508 migliaia (euro 1.498 migliaia al 31 dicembre 2024), richiamiamo l'attenzione su quanto più diffusamente argomentato dagli amministratori nel paragrafo della nota integrativa "Continuità aziendale" nel quale sono ampiamente descritte le valutazioni effettuate dagli amministratori circa l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tali aspetti.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nella nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della S.A.S.E. S.p.A. non si estende a tali dati.



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

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

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

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

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

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche 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 ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

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

Relazione su altre disposizioni di leggi e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10

Gli amministratori della S.A.S.E. S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della S.A.S.E. S.p.A. al 31 dicembre 2025, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

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

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

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della S.A.S.E. S.p.A. al 31 dicembre 2025.

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

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 31 marzo 2026

Ria Grant Thornton S.p.A.

Angelo Giacometti
Socio





UMBRIA
INTERNATIONAL AIRPORT
SAN FRANCESCO D'ASSISI

1226-2026
SAINT FRANCIS

airport.umbria.it

S A S E