

Bilancio 2024



AEROPORTO G. MARCONI DI BOLOGNA S.P.A.



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

SOMMARIO

Lettera agli azionisti	4
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	8
Consiglio di Amministrazione	9
Collegio Sindacale	9
Società di revisione	9
Relazione sulla gestione compresa Rendicontazione consolidata di Sostenibilità	10
Attestazione Rendicontazione Sostenibilità art. 81-ter, c. 1, del Reg. Consob n. 11971/99	263
Relazione della Società di Revisione alla Rendicontazione di Sostenibilità	264
Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2024	268
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	269
• Conto Economico consolidato	270
• Conto Economico Complessivo consolidato	271
• Rendiconto finanziario consolidato	272
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	273
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2024	274
Dichiarazione Bilancio Consolidato ai sensi dell'art.154 bis del TUF	350
Relazione della Società di Revisione al Bilancio Consolidato	351
Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2024	360
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	361
• Conto Economico	362
• Conto Economico Complessivo	363
• Rendiconto finanziario	364
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	365
Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2024	366
Dichiarazione Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art.154 bis del TUF	421
Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio d'esercizio	422
Relazione della Società di Revisione al Bilancio d'esercizio	431

- la **realizzazione di nuovi impianti fotovoltaici oltre ad altri interventi di efficientamento energetico**;
- l'installazione di **colonnine di ricarica per veicoli elettrici oltre all'acquisto di nuovi mezzi elettrici** e l'avvio del **programma di decarbonizzazione di alcuni fabbricati** dello scalo.

Passando ai **risultati economici**, l'**EBITDA consolidato** si attesta a **55,1 milioni di Euro** contro 44,1 milioni di Euro del 2023 evidenziando una **crescita del 25%** mentre il **Risultato Operativo (EBIT)** evidenzia un aumento del 35,5% e si attesta a 34,9 milioni di Euro contro 25,8 milioni del 2023. Infine, la crescita dell'**utile consolidato è del 46,3%** e si attesta a **24,4 milioni di Euro** (16,7 milioni nel 2023).

Dal punto di vista **finanziario**, la **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 31 dicembre 2024 è **positiva per 5,4 milioni di Euro**, contro 8,4 milioni del 2023; I flussi di cassa positivi della gestione hanno consentito di pagare il rilevante ammontare di investimenti, i dividendi per 9,5 milioni di Euro a valere sull'utile 2023 e le rate dei mutui in scadenza.

Nel 2024 il Gruppo AdB ha inoltre affrontato un'altra importante sfida in tema di rendicontazione della sostenibilità in quanto anno di prima applicazione della **normativa europea CSRD - "Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)"**, per le società della cd. "first wave". In questo ambito, l'analisi di doppia rilevanza ha confermato tra i temi di sostenibilità più rilevanti la forza lavoro propria, i lavoratori nella catena del valore, la condotta d'impresa e le comunità interessate, categoria in cui rientra l'impatto positivo dell'attività aeroportuale sullo sviluppo economico-occupazionale del territorio e sul potenziamento ed efficientamento della connessione con e tra diverse forme di trasporto pubblico e l'impatto negativo del disturbo arrecato alla popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto a causa degli aeromobili in sorvolo sulle aree residenziali.

Dopo un 2023 caratterizzato da un'intensa attività sul fronte della **mitigazione del rumore aeroportuale**, in stretta collaborazione con gli Enti territoriali e con le Autorità aeroportuali ENAC ed ENAV, con le restrizioni alle direttrici di movimento lato città nella fascia oraria notturna e la nuova procedura di salita per decolli Pista 12 che ha ridotto la quota di virata con conseguente spostamento delle traiettorie di decollo su aree del Comune di Bologna a minore densità abitativa, AdB ha avviato nel 2024 l'istruttoria per la predisposizione di una proposta di PICAR (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore), ai sensi delle vigenti disposizioni (L. 447/95, DM 29/11/2000, Reg. UE 598/2014), con l'obiettivo di ridurre il rumore e riportarlo nei limiti stabiliti.

La proposta di PICAR è in via di finalizzazione di dettaglio e sarà oggetto nel corso del 2025 di comunicazione ai principali stakeholders e, ad immediato seguito, di un articolato iter regolato, preceduto da pubblicazione per debite osservazioni dei cointeressati e dei controinteressati e, indi, di controdeduzioni tecniche in vista delle autorizzazioni ed approvazioni degli enti nazionali e comunitari istituzionalmente

di capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, con diversi interventi sull'aerostazione, in un'ottica di miglioramento della qualità del servizio e dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, una volta superate le criticità legate al mantenimento del pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi in presenza dei cantieri. Nella seconda metà dell'anno sarà reso disponibile un primo lotto di posti auto (circa 1.100) del nuovo parcheggio multipiano e parallelamente proseguiremo gli importanti impegni in ambito di innovazione e di sostenibilità con azioni concrete per mitigare gli impatti ambientali dell'attività aeroportuale, tutelare le risorse naturali, migliorare la qualità della vita e il benessere della comunità circostante, offrire luoghi di lavoro sicuri e inclusivi.

Signori Azionisti,

il bilancio 2024 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un **utile di esercizio di Euro 22.693.745,96** di cui il Consiglio di Amministrazione, valutato il quadro di piena ripresa del traffico, la solida struttura finanziaria della Società ma anche la ormai strutturale incertezza dello scenario macroeconomico e lo sfidante piano investimenti pluriennale, propone la seguente destinazione:

- a) a riserva legale per il 5%, sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 codice civile, per un importo pari a Euro 1.134.687,30;
- b) agli azionisti per il 75% per un importo pari a Euro 17.015.188,22 corrispondente ad un dividendo di Euro 0.471 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data dello stacco cedola;
- c) il residuo per Euro 4.543.870,44 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

44,06%, e alla Camera di Commercio di Modena, la quale ha acquistato 1.986.912 azioni con un conseguente aumento della quota di possesso da 0,30% a 5,80%.

Al fine della rappresentazione della composizione del Capitale Sociale della Capogruppo vengono considerate:

- Le quote del Dichiarante della partecipazione, ovvero del Soggetto posto al vertice della catena di controllo della partecipazione medesima
- Le quote derivanti dalle comunicazioni rese dagli azionisti ovvero quelle relative a partecipazioni rilevanti ai sensi dell'art. 152 del Regolamento Emittenti CONSOB.

Si segnala altresì che in data 1 agosto 2024, si è sciolto, per scadenza del termine, il Patto Parasociale sottoscritto in data 2 agosto 2021 tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, di Ferrara e Ravenna (già Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara), dell'Emilia (già Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e di Parma) volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Il Patto Parasociale rappresentava un patto di sindacato dell'esercizio del diritto di voto ("Sindacato di Voto") e di blocco ("Sindacato di Blocco") rilevante ai sensi dell'art. 122, commi 1 e 5, lettere a) e b) del TUF.

Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale

Per la composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, si rimanda a quanto indicato successivamente all'interno della Rendicontazione di sostenibilità ai sensi del D.Lgs. 125/2024, al cap. 1 Informazioni Generali.

Società di revisione

La Società di revisione contabile nominata dall'Assemblea dei Soci del 23 aprile 2024 per gli esercizi 2024-2032, è PricewaterhouseCoopers SpA.

Indice

PREMESSA.....	13
1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO.....	17
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	17
1.2 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	18
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE.....	21
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION.....	21
2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO	21
2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI.....	25
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION	27
2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI.....	27
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	29
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI.....	29
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	32
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE.....	34
3.4 PRINCIPALI INDICI.....	35
3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI.....	36
3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI.....	36
3.5.2 GLI INVESTIMENTI.....	36
3.6 IL PERSONALE.....	38
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE.....	39
4. IL QUADRO NORMATIVO.....	41
4.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026.....	41
4.2 VARIAZIONE DI STATUS DA AEROPORTO AD ORARI FACILITATI AD AEROPORTO COORDINATO.....	42
4.3 FONDO ANTINCENDI.....	42
4.4 NUOVO CODICE CONTRATTI PUBBLICI.....	43
4.5 PRIVACY COMPLIANCE.....	44
4.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA.....	45
4.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV.....	45
4.8 LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI.....	47

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, nel presentare l’andamento del Gruppo fornisce indirettamente l’analisi dell’andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell’Aeroporto di Bologna fino a dicembre 2046, in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2024 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell’attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell’apertura del Terminal e dell’hangar per l’Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell’Aviazione Generale come *handler*. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l’opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all’attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d’azienda concernente l’*handling* merce e posta sull’aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

I valori presenti nelle tabelle di questa Relazione sulla Gestione sono espressi in migliaia di Euro e nei commenti espressi in milioni di Euro se non diversamente indicato. Si precisa inoltre che, ove non diversamente indicato, la fonte dei dati è il risultato di elaborazioni della Capogruppo.

Ulteriori fonti di ricavo della *SBU Aviation* sono principalmente:

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);
- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi riguardano esclusivamente i servizi di scongelamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale;
- corrispettivi collegati alle attività di handling cargo, handling aviazione generale e attività ad essi collegati quali sdoganamento e *fueling*.

Nel mettere in atto le attività prestate dal Gestore in ottica strategica per lo sviluppo della *SBU Aviation*, alla base si pone il concetto di **diversificazione dell'offerta** di voli in ottica di funzionalità e di segmenti di utenza, con un sostanziale equilibrio tra componente *low cost* e componente *legacy*. Più in generale, le politiche adottate dalla *business unit* riguardano lo sviluppo del *network* attraverso l'apertura di nuovi mercati, rispondendo alle richieste delle aziende del territorio, lo stimolo della domanda di traffico *outgoing* e *incoming*, lo sviluppo di sinergie con gli attori del turismo locale e lo sviluppo della capacità infrastrutturale. L'Aeroporto è quindi contraddistinto da un'ampia gamma di **vettori**, tra cui:

- major europei, capaci di offrire, tramite collegamenti pluri-giornalieri verso i loro hub, connessioni con ogni punto di interesse a livello mondiale;
- medie dimensioni con una forte propensione al traffico etnico;
- compagnie di linea, con la maggioranza di traffico *point to point*;
- specializzati nel traffico *leisure* e *outgoing*;
- di livello mondiale con elevato standard di servizio che permettono all'utenza di raggiungere un'ampia gamma di destinazioni intercontinentali, in particolare asiatiche.

La **strategia** di AdB si concretizza nel consolidamento del traffico *low cost* e *point to point*, con focus sul fideraggio e sul medio-lungo raggio, maggiormente rispondente alle esigenze degli *stakeholder*.

SBU Non Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della *SBU non Aviation* riguardano gestione parcheggi, subconcessioni *retail*, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari (*real estate*).

1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO

1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI

Nel 2024 è proseguita l'espansione dell'attività economica globale, seppure con andamenti eterogenei fra le aree: (i) negli Stati Uniti i consumi continuano a sostenere la crescita (che segna un aumento complessivo del PIL, secondo l'OCSE, del 2,8%) ma pesano sull'economia globale le tensioni internazionali e l'incertezza sulle politiche economiche che saranno intraprese dalla nuova amministrazione statunitense, (ii) in Cina l'attività, pur accelerando nel quarto trimestre, continua a riflettere la fiacchezza dei consumi e la persistente crisi del comparto immobiliare, (iii) mentre negli altri paesi avanzati persiste la debolezza della manifattura a cui si sono aggiunti segnali di rallentamento nei servizi. Gli indicatori disponibili suggeriscono un incremento solo modesto del PIL dell'Area Euro nel quarto trimestre 2024, coerentemente con il venire meno dei fattori temporanei che avevano sostenuto l'attività nei mesi estivi (i quali hanno beneficiato del buon andamento della stagione turistica), oltre a un ciclo industriale debole, come segnalato dall'ulteriore calo della produzione nel bimestre ottobre-novembre. Secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema pubblicate a dicembre, dopo una crescita dello 0,7% nel 2024, il PIL dell'Area Euro si espanderà dell'1,1% nel 2025, dell'1,4% nel 2026 e dell'1,3% nel 2027, al ribasso rispetto alle previsioni dello scorso settembre, riflettendo principalmente le attese di una ripresa più contenuta della spesa delle famiglie e delle esportazioni. Secondo le stime di Banca d'Italia, in Italia il PIL sarebbe rimasto debole anche nel quarto trimestre. In base alle proiezioni macroeconomiche più recenti, il PIL, cresciuto dello 0,5% nel 2024, si espanderebbe in media all'1,0% nel triennio 2025-27.

Dall'inizio di ottobre 2024 il prezzo del Brent è leggermente aumentato, di circa il 3%, collocandosi intorno agli 80 dollari al barile. Dopo il calo nei mesi autunnali, le quotazioni sono tornate a salire nella prima metà di gennaio 2025, a seguito dei robusti dati macroeconomici statunitensi e all'introduzione di nuove sanzioni americane contro il settore petrolifero russo. L'esito delle elezioni americane ha alimentato aspettative di un'espansione della produzione di petrolio, attenuando l'impatto sui prezzi della decisione dei paesi membri dell'OPEC+ di estendere i tagli alle forniture e di rinviare i successivi aumenti ai primi mesi del 2025.

Da ottobre, dopo un periodo di elevata volatilità, il prezzo di riferimento del gas naturale per i mercati europei (*Title Transfer Facility*, TTF) è salito a 47 euro al megawattora. Oltre a diversi fattori legati alla domanda – come l'inizio della stagione fredda e la ridotta produzione di elettricità generata da impianti eolici – da fine dicembre l'aumento rispecchia soprattutto l'interruzione dei flussi di gas russo verso l'Europa orientale attraverso l'Ucraina, determinata dal mancato rinnovo dell'accordo di transito tra i due paesi. Il moderato incremento dei rischi alle forniture si è riflesso nelle quotazioni dei contratti *futures* a un anno, saliti a 43 euro per megawattora.

In dicembre l'inflazione al consumo sui dodici mesi ha segnato un leggero rialzo: (i) negli Stati Uniti si è portata al 2,9%, (ii) mentre nell'Area Euro l'inflazione è rimasta attorno al 2% nonostante la dinamica ancora elevata della componente dei servizi, sostenuta dalle voci i cui prezzi si adeguano con più ritardo. In questo contesto, in Italia, in dicembre, secondo le stime preliminari, l'inflazione al consumo è aumentata del 2,4% sui dodici mesi, per via della dinamica della componente energetica, tornata lievemente positiva. Secondo le proiezioni di dicembre degli esperti dell'Eurosistema, la crescita dei prezzi si collocherà al 2,1% nel 2025, all'1,9% nel 2026 e al 2,1% nel 2027. (Fonte: *Bollettino Economico*, Banca d'Italia, gennaio 2025).

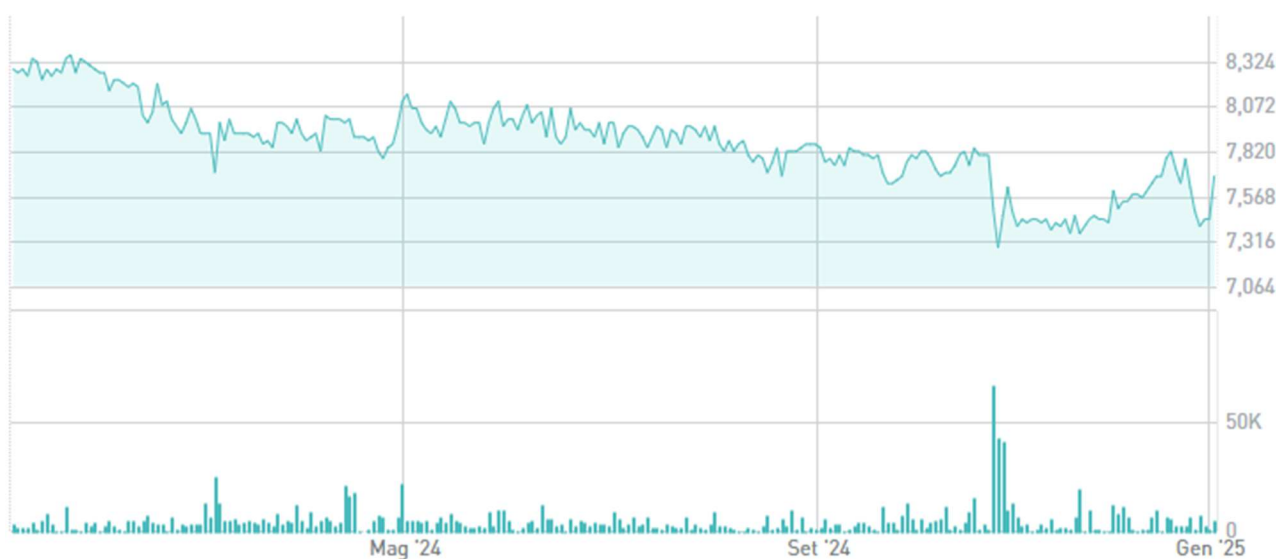
In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri nel 2024 conferma l'importante percorso di crescita record, segnando un +10,4% rispetto al 2023. La crescita risulta ora guidata dal traffico internazionale (+14% rispetto al 2023) sulla spinta derivante dalla riapertura del

Si riportano di seguito:

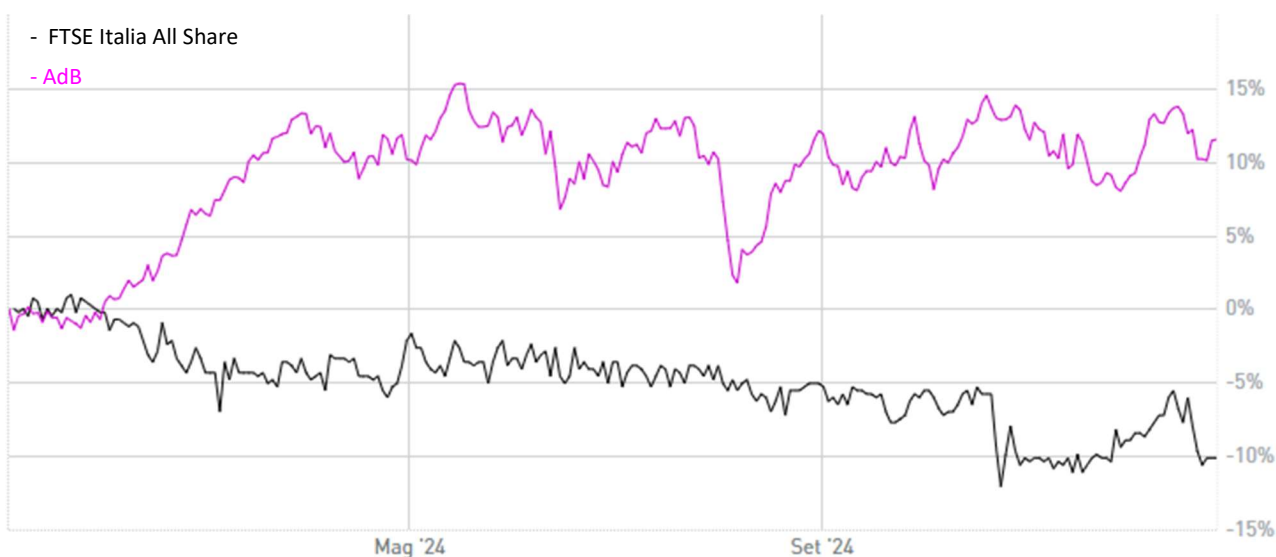
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2024 fino al 31 dicembre 2024;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 dicembre 2024 (ultimo giorno delle negoziazioni nel mese di dicembre) si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,44 per azione, che porta, a tale data, la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 269 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2024-31/12/2024)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2024-31/12/2024)



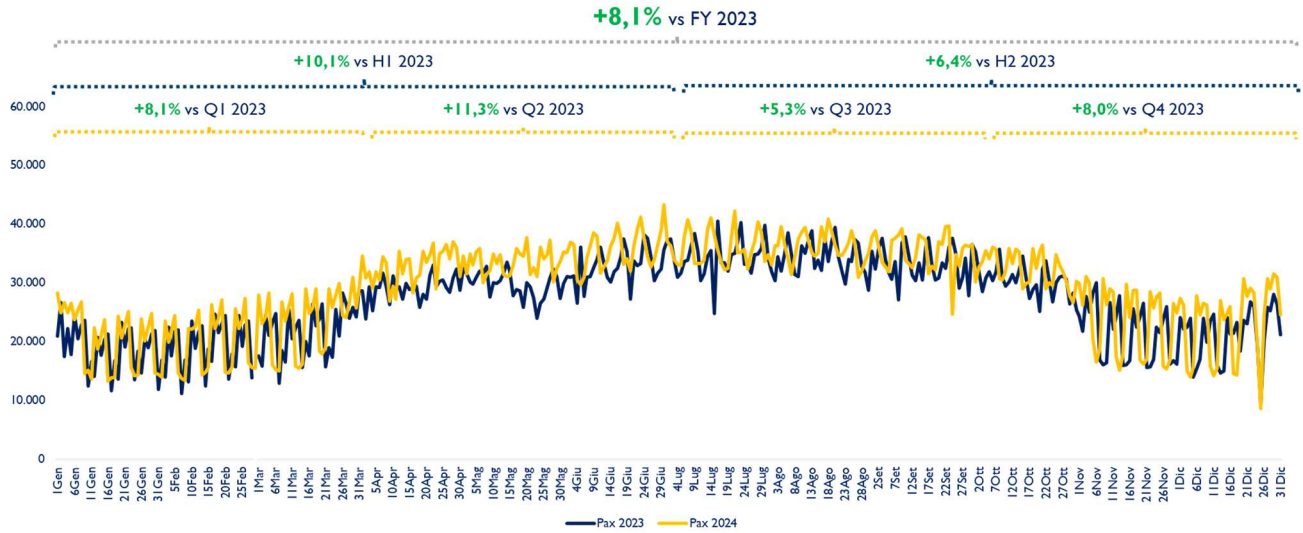
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il 2024 ha rappresentato, per lo scalo bolognese, un anno record: dopo aver superato da maggio ad ottobre tutti i mesi quota 1.000.000 passeggeri (traguardo raggiunto per la prima volta solo nei mesi di luglio e agosto 2023). I volumi di traffico hanno registrato complessivamente 10.775.972 passeggeri, in crescita rispetto al 2023 (+8,1%), con 83.264 movimenti (+5,9%) e 56.371 tonnellate di merce trasportata (+10,5%). Il *load factor* medio risulta in crescita con l'83,4% nel 2024 rispetto all'82,5% al 2023.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Dicembre 2024



	Gennaio - Dicembre 2024	Gennaio - Dicembre 2023	Var. % 2024 - 2023
Passeggeri	10.775.972	9.970.284	8,1%
Movimenti	83.264	78.658	5,9%
Tonnellaggio	5.796.741	5.480.246	5,8%
Merce	56.371.050	50.994.486	10,5%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Tra le destinazioni internazionali, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un’incidenza del 14,9% sul totale. Seguono Germania, con il 7,0% dei passeggeri totali, Regno Unito con il 6,4% e Francia e Romania, entrambe con il 4,8%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: Regno Unito, Turchia e Albania.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	Gennaio - Dicembre 2024	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Dicembre 2023	<i>% sul totale</i>	Var. % 2024 - 2023
Italia	2.657.532	24,7%	2.438.699	24,5%	9,0%
Spagna	1.604.109	14,9%	1.532.470	15,4%	4,7%
Germania	750.021	7,0%	703.942	7,1%	6,5%
Regno Unito	686.155	6,4%	669.622	6,7%	2,5%
Romania	519.651	4,8%	486.156	4,9%	6,9%
Francia	517.729	4,8%	538.060	5,4%	-3,8%
Albania	469.311	4,4%	306.724	3,1%	53,0%
Turchia	422.905	3,9%	362.129	3,6%	16,8%
Grecia	362.988	3,4%	357.277	3,6%	1,6%
Olanda	349.296	3,2%	307.594	3,1%	13,6%
Altri paesi	2.436.275	22,6%	2.267.611	22,7%	7,4%
Totale complessivo	10.775.972	100,0%	9.970.284	100,0%	8,1%

Nel 2024 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 118 destinazioni, come nel 2023.

<i>Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna</i>	2024	2023
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	118	118

Scontando una forte performance estiva e la resilienza della domanda, otto tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con circa 469 mila passeggeri.

Traffico Merci

Nonostante l'ottima performance del settore cargo, si conferma una elevata incertezza, derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica, con una notevole accelerazione positiva negli ultimi mesi del traffico cargo aereo a livello internazionale, per effetto delle attuali difficoltà del trasporto marittimo connesse alla crisi di Suez. In questo contesto il traffico merci mondiale presenta, nel 2024, una crescita dei volumi del 11,3% rispetto al 2023. Anche a livello europeo si registra un importante aumento rispetto al 2023 (+13,2%).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nel 2024 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 56.371.050 Kg, con un incremento significativo (+10,5%) rispetto al 2023. Il risultato risente dell'andamento positivo della merce via aerea grazie ai buoni risultati della componente *combi*, ora tornata ai livelli pre-pandemici, che compensa una sostanziale stabilità del traffico *courier* dovuto al raffreddamento dell'economia mondiale. Anche il traffico merce via superficie registra un andamento in crescita rispetto all'anno precedente.

(in KG)	Gennaio - Dicembre 2024	Gennaio - Dicembre 2023	Var. % 2024 - 2023
Merce via aerea di cui:	45.466.048	41.174.117	10,4%
Merce	45.465.884	41.173.770	10,4%
Posta	164	347	-52,7%
Merce via superficie	10.905.002	9.820.369	11,0%
Totale	56.371.050	50.994.486	10,5%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi da Passeggeri	55.125	56.014	(889)	-1,6%
Ricavi da Vettori	36.521	30.139	6.382	21,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	5.324	4.381	943	21,5%
Incentivi al traffico	(23.741)	(27.370)	3.629	-13,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	22.434	25.972	(3.538)	-13,6%
Altri Ricavi	2.109	1.769	340	19,2%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(308)	(113)	(195)	172,6%
Totale Ricavi SBU AVIATION	97.464	90.792	6.672	7,3%

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Retail e Advertising	19.977	18.201	1.776	9,8%
Parcheggi	21.203	19.923	1.280	6,4%
Real Estate	2.989	2.985	4	0,1%
Servizi ai passeggeri	8.654	7.464	1.190	15,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	13.248	2.442	10.806	442,5%
Altri Ricavi	2.542	3.267	(725)	-22,2%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(24)	(10)	(14)	140,0%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	68.589	54.272	14.317	26,4%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra un incremento del 26,4% rispetto al 2023.

Si espone di seguito l'andamento delle singole aree di questa *business unit*.

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi è legato principalmente al traffico, come conseguenza dello schema contrattuale stabilito per la maggior parte dei contratti Retail e per alcuni contratti Advertising. Nell'esercizio la crescita (+9,8%) è determinata esclusivamente dal business Retail, in quanto l'Advertising presenta ricavi in calo rispetto al 2023 per l'andamento dei contratti pubblicitari con i fuelers e per il mancato rinnovo di alcuni contratti. Il segmento retail che ha evidenziato le migliori performance è stato il Duty Free, ma è stato positivo anche il contributo del food & beverage e delle altre tipologie di retail.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari la variazione dei ricavi (+6,4%) è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico a cui si aggiunge il miglioramento delle performance legato alla revisione della strategia commerciale avviata già dal 2023.

Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano discontinuità rispetto al 2023.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri vedono una crescita del 15,9% rispetto al 2023 per effetto sia dei servizi *premium* (*lounge e servizi accessori*) che degli autonoleggi. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Per questo business si registra un aumento dei ricavi rispetto al 2023 dovuto alla crescita del traffico e ad un significativo incremento della penetrazione del servizio, determinato anche da una maggiore predisposizione all'acquisto dell'ingresso online, a fronte di una sostanziale stabilità degli acquisti effettuati direttamente in

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	73.407	63.325	10.082	15,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	55.833	51.811	4.022	7,8%
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268	25,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.131	1.514	(383)	-25,3%
RICAVI	166.053	145.064	20.989	14,5%
Materiali di consumo e merci	(3.800)	(3.673)	(127)	3,5%
Costi per servizi	(24.027)	(24.789)	762	-3,1%
Costi per servizi di costruzione	(33.983)	(27.061)	(6.922)	25,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.924)	(10.406)	(518)	5,0%
Oneri diversi di gestione	(3.829)	(3.635)	(194)	5,3%
Costo del personale	(34.396)	(31.418)	(2.978)	9,5%
COSTI	(110.959)	(100.982)	(9.977)	9,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	55.094	44.082	11.012	25,0%
Ammortamento diritti di concessione	(9.589)	(8.744)	(845)	9,7%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.150)	(692)	(458)	66,2%
Ammortamento attività materiali	(2.220)	(2.276)	56	-2,5%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(12.959)	(11.712)	(1.247)	10,6%
Riprese di valore (sval. Nette) dei crediti comm. e diversi	(95)	654	(749)	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(6.923)	(3.733)	(3.190)	85,5%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(169)	(3.507)	3.338	-95,2%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(7.187)	(6.586)	(601)	9,1%
TOTALE COSTI	(131.105)	(119.280)	(11.825)	9,9%
RISULTATO OPERATIVO	34.948	25.784	9.164	35,5%
Proventi finanziari	1.739	840	899	107,0%
Oneri finanziari	(2.353)	(3.202)	849	-26,5%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	34.334	23.422	10.912	46,6%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(9.897)	(6.716)	(3.181)	47,4%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	24.437	16.706	7.731	46,3%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	24.437	16.706	7.731	46,3%

L'esercizio 2024 si chiude con un **utile consolidato di 24,4 milioni di Euro** contro i 16,7 milioni del 2023.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 14,5%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 15,9% rispetto al 2023, per effetto dell'andamento positivo del traffico. L'incremento dei ricavi è superiore a quello del traffico grazie alla contrazione dell'incentivo a passeggero, determinata dalle condizioni dei rinnovati contratti di incentivazione;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 7,8% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+25,6%) per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** è in crescita del 46,6% e si attesta a **34,3 milioni di Euro** contro 23,4 milioni al 31 dicembre 2023 con conseguente aumento delle **imposte sul reddito** che passano da 6,7 milioni di Euro a 9,9 milioni di Euro.

Con una crescita del 46,3%, il **risultato netto** al 31 dicembre 2024, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a **24,4 milioni di Euro** contro i 16,7 milioni del 2023.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value (TV) su Fondo di Rinnovo è indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	73.407	63.325	10.082	15,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	55.833	51.811	4.022	7,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	933	1.341	(408)	-30,4%
RICAVI RETTIFICATI	130.173	116.477	13.696	11,8%
Materiali di consumo e merci	(3.800)	(3.673)	(127)	3,5%
Costi per servizi	(24.027)	(24.789)	762	-3,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.924)	(10.406)	(518)	5,0%
Oneri diversi di gestione	(3.829)	(3.635)	(194)	5,3%
Costo del personale	(34.396)	(31.418)	(2.978)	9,5%
COSTI RETTIFICATI	(76.976)	(73.921)	(3.055)	4,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	53.197	42.556	10.641	25,0%
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268	25,6%
Costi per servizi di costruzione	(33.983)	(27.061)	(6.922)	25,6%
Margine Servizi di Costruzione	1.699	1.353	346	25,6%
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	198	173	25	14,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	55.094	44.082	11.012	25,0%

(*) per approfondimento sul Terminal Value si rimanda alla nota sui principi contabili del Bilancio alla voce attività immateriali

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita dell'11,8% sul 2023, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 4,1%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 53,2 milioni di Euro** contro 42,6 milioni di Euro del 2023 (+25%).

- il pagamento dei dividendi a valere sull'utile 2023 (9,5 milioni di Euro);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza (12,3 milioni di Euro);
- il pagamento delle passività per leasing (0,4 milioni di Euro).

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 3,2 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 dicembre 2024 a confronto con il 31 dicembre 2023 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
A Disponibilità liquide	40.379	35.323	5.056
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	9.011	(8.311)
C Altre attività finanziarie correnti	0	5.002	(5.002)
D Liquidità (A+B+C)	41.079	49.336	(8.257)
E Debito finanziario corrente	(3.614)	(7.232)	3.618
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.795)	(12.323)	2.528
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(13.409)	(19.555)	6.146
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	27.670	29.781	(2.111)
I Debito finanziario non corrente	(21.400)	(21.284)	(116)
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(920)	(115)	(805)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(22.320)	(21.399)	(921)
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	5.350	8.382	(3.032)

La Posizione Finanziaria Netta del Gruppo al 31 dicembre 2024 è positiva per **5,4 milioni di Euro** contro 8,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2023; I flussi di cassa positivi della gestione hanno consentito di pagare i dividendi, il rilevante ammontare di investimenti e a restituire le rate dei mutui in scadenza.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 dicembre 2024 una posizione finanziaria netta di 5,4 milioni di Euro contro 8,4 milioni al 31 dicembre 2023, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **220,9 milioni di Euro** contro 206 milioni di Euro al 31 dicembre 2023 si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo al netto della distribuzione dei dividendi per 9,5 milioni di Euro a valere sull'utile 2023.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Di seguito si mostrano i principali indici di bilancio consolidato nel biennio.

PRINCIPALI INDICI		2024	2023
ROE	Risultato Netto/		
	Patrimonio Netto Medio	11,4%	8,5%
ROI	Risultato Operativo Rettificato/		
	Capitale Investito Netto Medio	16%	12,8%
ROS	Risultato Operativo Rettificato/		
	Ricavi rettificati	25,4%	20,4%
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/		
	Capitale Investito Netto	15,3%	12,3%
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/		
	Debiti verso le banche	4,6%	6,6%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/		
	Margine Operativo Lordo Rettificato	2,7%	5,2%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita		
	Passività Correnti	0,68	0,86
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/		
	Attività non correnti	0,89	0,95
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/		
	Totale Attività	0,61	0,61

I giorni medi di incasso da clienti e di pagamento dei fornitori sono esposti nella tabella seguente:

DSO e DPO	2024	2023	Variazione
Giorni medi di incasso clienti	46	41	5
Giorni medi pagamento fornitori	56	53	3

Entrambi gli indicatori evidenziano un leggero incremento nel 2024 pur rimanendo entro intervalli contenuti: i giorni medi di incasso dei crediti si attestano a 46 giorni medi contro 41 giorni medi del 2023 mentre i giorni medi di pagamento dei fornitori passano da 53 a 56 giorni del 2024.

- **Riqualifica sala arrivi Extra Schengen 1°Piano:** è in fase di completamento l'intervento finalizzato a dotare il controllo passaporti extra Schengen di un'area di accodamento addizionale di circa 400 mq situata al 1° piano;
- **Ampliamento terminal:** ottenuta da Enac l'approvazione del progetto esecutivo relativo all'area *airside* dell'ampliamento del terminal passeggeri. Avviate le attività di progettazione esecutiva della realizzazione del *building* relativo all'ampliamento terminal.

Di seguito si evidenziano i principali interventi destinati all'operatività aeroportuale, all'innovazione, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali:

- **Espropri e acquisizioni:** completate a giugno le attività di esproprio dell'area adibita a parcheggio P4, così come previsto dal PSA, con contestuale cessazione in capo ad AdB del canone di locazione. Sono inoltre state completate opere di riqualifica e messa in sicurezza dell'area "ex Perdisa" già acquisita ed intestata al demanio;
- **Altri interventi di operatività, efficientamento e rinnovo:** ampliato il sistema BHS (Baggage Handling System) per far fronte ai maggiori volumi di traffico, ampliata e rinnovata la nuova segnaletica dinamica sulla viabilità dell'aeroporto. In corso lavori di realizzazione di pensiline di copertura dei camminamenti pedonali per il raggiungimento del terminal ed interventi di diversa tipologia sui parcheggi;
- **Innovation, Quality ed Information Technology:** completato l'impianto ottico-acustico per la rilevazione incendi con messaggi di emergenza (EVAC), realizzata una nuova area *info-point* dedicata al servizio informazioni a supporto dei passeggeri, installate 8 nuove macchine "ABC gate" in area arrivi Extra Schengen e 4 in area partenze per velocizzare il controllo passaporti.

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **Interventi di compensazione ambientale:** completate le attività di esproprio relative alle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dello scalo compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. È stato ultimato un primo tratto del percorso della pista ciclabile prevista nell'ambito del progetto di realizzazione della fascia boscata, mentre proseguono i lavori legati all'impianto di irrigazione e all'installazione delle recinzioni;
- **Nuovi impianti fotovoltaici:** facendo seguito all'impianto fotovoltaico a copertura dell'edificio BHS realizzato nel 2023, si prosegue con la realizzazione di un impianto fotovoltaico più potente sul coperto del terminal; inoltre è stato completato il Progetto Esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo;
- **Altri interventi di efficientamento:** realizzazione di interventi di efficientamento energetico per l'illuminazione, installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici sia in *landside* che in *airside* per i mezzi operativi, acquisto di nuove auto elettriche per il rinnovo parco mezzi e di un nuovo mezzo dedicato ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) al fine di contribuire alla riduzione di emissioni di CO₂, avviato il programma di decarbonizzazione su alcuni fabbricati dell'aeroporto.

Le relazioni sindacali

I primi mesi del 2024 hanno visto un inasprimento delle relazioni sindacali, in particolare dovuto all'apertura della procedura di raffreddamento da parte delle OO.SS. territoriali nei confronti delle Società del Gruppo e delle società di handling dello scalo, in relazione alla richiesta di un cosiddetto "premio di sito" per tutti i lavoratori del sedime aeroportuale. La posizione di AdB al riguardo è stata di irricevibilità della richiesta, ritenendo che non sia in alcun modo un tema sindacale e che sia al di fuori delle normali regole delle relazioni industriali. La procedura di raffreddamento ha portato alla proclamazione di una prima azione di sciopero di 4 ore il 5 luglio.

Una seconda procedura di raffreddamento è stata proclamata dalle OO.SS. nei confronti di AdB in seguito alla pubblicazione del beauty contest in merito alla subconcessione degli spazi e dei servizi della Marconi Business Lounge. AdB ha più volte rassicurato le Rappresentanze Sindacali relativamente al mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi del personale del Gestore attualmente impiegato per lo svolgimento del servizio. La procedura ha comunque portato alla proclamazione di una prima azione di sciopero di 4 ore il 24/09/2024.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009. L'attività principale della controllata è la gestione dell'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. In particolare, FFM è *handling agent* per le attività di export e import cargo richieste dalle Compagnie Aeree sulla merce movimentata in aeroporto via aerea e via superficie e gestisce il Magazzino Doganale di Temporanea Custodia per le merci extra-UE in arrivo sullo scalo. La società ha poi nel corso degli anni sviluppato servizi accessori come quelli di booking, agente regolamentato e si è dotata di una struttura specialistica per l'espletamento delle pratiche doganali.

La società redige il bilancio secondo i principi contabili italiani; di seguito si riportano i principali indicatori del periodo rettificati qualora necessario ai soli fini della redazione del presente bilancio consolidato redatto secondo i principi contabili IAS/IFRS.

Al 31 dicembre 2024 la società operava con 15 dipendenti (14 al 31 dicembre 2023) e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, organismo di vigilanza, del personale e ICT.

Nel 2024 il traffico merci in Italia registra una crescita del 15%; FFM nel 2024 ha gestito 21.612.039 Kg di merce con una riduzione del 9% rispetto al 2023, a causa di una componente straordinaria di traffico del 2023 derivante da un servizio temporaneo registrato sul traffico via superficie. Al netto di tale componente extra, pari a circa 6,9 milioni di Kg. nel 2023, il 2024 chiuderebbe con un incremento di traffico del 28%.

A fronte di questo andamento del traffico, il valore della produzione del 2024 presenta un incremento del 18% grazie allo sviluppo dei volumi di traffico di tutte le componenti del business. Sul versante dei costi della gestione caratteristica si registra un incremento del 13% dovuto all'aumento dei costi di quasi tutte le categorie.

4. IL QUADRO NORMATIVO

4.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026

In data 6 ottobre 2023 è stato stipulato, presso la sede di ENAC, in Roma, il “Contratto di programma” tra ENAC e AdB relativo al periodo 2023-2026.

Riguardo, indi, alle tariffe inerenti il periodo quadriennale 2023-2026, si rammenta che in data 28 aprile 2023, con delibera n. 82/2023, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato la conformità con prescrizioni in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali elaborata da AdB ed approvata dall’utenza aeroportuale. Le prescrizioni indicate dall’Authority in tale deliberazione sono state, quindi, recepite integralmente dal gestore e, successivamente, in data 13 luglio 2023 ART ha adottato delibera di conformità definitiva.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ha indi proposto nel corso del primo semestre 2024, ricevendo il 13 agosto 2024 approvazione da parte di ENAC, una motivata proposta di aggiornamento (ai sensi dell’art. 6, comma 3, del CDP) degli allegati al Contratto di Programma del quadriennio 2023-2026, viste le più aggiornate previsioni di traffico, comunque sostanzialmente in linea con le precedenti, anche in considerazione del coordinamento dello scalo a decorrere dalla IATA *Winter Season* 2024-25 e considerato l’aggiornamento del Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive e con taluni nuovi investimenti che portano a circa 200 milioni di Euro il valore degli investimenti del quadriennio precedentemente definiti in circa 140 milioni.

La proposta, come sopraindicato approvata da ENAC, si ritiene rispondere al meglio alle esigenze dello scalo e della sua utenza. Il piano investimenti come rimodulato e autorizzato con orizzonte al 2026, corredato da un piano economico finanziario, presenta piena sostenibilità e sarà integralmente finanziato da AdB, con fondi propri ed attraverso finanziamenti bancari e della Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

In data 24 ottobre 2024 si è svolta l’Audizione Annuale degli Utenti dello scalo “Guglielmo Marconi” di Bologna, avente ad oggetto la determinazione dei corrispettivi per l’annualità 2025. Il corrispettivo PRM 2025 è stato approvato con voto favorevole dagli utenti. L’attività di vigilanza ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2025 si è conclusa il 28 gennaio 2025 con approvazione del corrispettivo.

L’attività di vigilanza dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART, si è conclusa in data 23 dicembre 2024, con il mancato riconoscimento tariffario, da parte dell’Autorità, del costo derivante dall’esproprio del terreno su cui attualmente insiste il parcheggio 4. Con specifico riferimento a tale investimento, nella determinazione annuale dei diritti aeroportuali per il 2025, ART ha ritenuto che il gestore non abbia correttamente applicato quanto previsto dalla misura 8.5, punto 9, del pertinente Modello di regolazione dei diritti aeroportuali approvato con delibera n. 92/2017 nella parte in cui dispone che risultano ammissibili nel capitale investito netto, gli oneri per l’espropriazione “nei limiti del valore di congruità definito attraverso formale procedura valutativa prevista dalla normativa vigente, nei limiti della quota di stretta pertinenza dei prodotti *aviation* soggetti a regolazione tariffaria per i quali tali aree sono strumentali”. L’Autorità ha quindi richiesto di escludere dalla remunerazione tale costo procedendo al computo del relativo conguaglio con effetto sulla determinazione delle tariffe 2026.

La determinazione di ART sopraindicata è stata oggetto di impugnativa in sede giurisdizionale amministrativa come riferito al capitolo Contenziosi.

La Corte di Cassazione nel ricorso proposto dalle Amministrazioni avverso la sentenza della CTR del Lazio n. 7164/2019 che aveva annullato le annualità dal 2007 al 2010 del Fondo Antincendi Aeroportuale si è da ultimo pronunciata, con la sentenza n. 990/2024 del 10 gennaio 2024, sovvertendo il precedente orientamento giurisprudenziale delle stesse sezioni unite affermato nella sentenza n. 3162/2019. La Cassazione ha, dunque, da ultimo statuito che: a) le società di gestione aeroportuale sono i soggetti passivi del Fondo Antincendi Aeroportuale in funzione della loro specifica situazione giuridica soggettiva e cioè per il fatto di essere società titolari delle concessioni per la gestione dei servizi aeroportuali negli scali in cui i servizi antincendi sono di competenza dei Vigili del Fuoco; b) viene esclusa l'efficacia esterna delle sentenze di merito passate in giudicato nei confronti di altre società di gestione aeroportuale che non erano parti di quei giudizi e la stessa efficacia pluriennale nei confronti delle società che, invece, erano parti e vantano una o due sentenze passate in giudicato; c) "il vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito"; d) la scelta legislativa di una differente destinazione delle risorse e dell'attribuzione dei costi del servizio antincendi in generale ad una platea limitata di soggetti in luogo della collettività generale non sarebbe irragionevole, rigettando il sollevato profilo di legittimità costituzionale ed ha rinviato la causa alla CGT di Secondo grado del Lazio per un nuovo esame delle questioni rimaste assorbite. Contestualmente la Corte di Cassazione ha, tuttavia, riconosciuto quanto affermato dalle società di gestione sin dal 2009 sulla sussistenza di uno specifico vincolo di destinazione confermando il seguente principio: il Fondo Antincendi Aeroportuale **"ha natura di tributo vincolato"** al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone *"limitatamente alla fase d'impiego del gettito"*.

Per quanto di diretto interesse della Capogruppo si segnala che, in data 8 febbraio 2022, AdB ha ottenuto dopo lunghi anni di contenzioso in sede civile, una sentenza del Tribunale Civile di Roma, la n. 2012 del 2022, che acclarava la giurisdizione del Giudice tributario, innanzi al quale a dicembre 2022 è stata riassunta la controversia, con riferimento alle specifiche annualità oggetto di richiesta, stante la peculiarità del ricorso presentato. Il 2 maggio 2023 – con decisione assolutamente contro-corrente ed inaspettata, sebbene il valore economico ingentissimo del complessivo contenzioso e la valenza politica assunta dal medesimo a livello nazionale siano note – la Corte di Giustizia Tributaria di Roma ha respinto il ricorso presentato da AdB e quelli presentati da altre 14 società aeroportuali nazionali, riuniti in un unico procedimento.

AdB ha, dunque, impugnato la sentenza di primo grado presso la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado ed, in questa sede, continuerà a svolgere ogni e più ampia difesa, anche tenuto conto delle questioni demandate al Giudice Tributario, dall'ultima pronuncia della Cassazione n.990/2024 del 10 gennaio 2024, avendo anche proposto un'apposita questione di legittimità costituzionale tenuto conto del vincolo di destinazione statuito e la distorsione operata della "Novella 2009" della legge che istituì il c.d. "Fondo Antincendio". I Giudici della Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado si sono riservati in merito alla questione di legittimità costituzionale sollevata all'udienza di ottobre 2024 e si è ancora in attesa dello scioglimento di tale riserva.

Si rimanda per ulteriori informazioni di dettaglio al capitolo Contenziosi.

4.4 NUOVO CODICE CONTRATTI PUBBLICI

E' stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 77 del 31.03.2023 il nuovo Codice dei Contratti Pubblici di cui al Decreto Legislativo n. 36 del 31 marzo 2023 e relativi Allegati. Le norme hanno "efficacia" dal 1° luglio 2023. Per avvisi o bandi pubblicati prima di tale data si continuano ad applicare le disposizioni previgenti. E' stato altresì stabilito un periodo transitorio, fino al 31 dicembre 2023, con la vigenza di alcune disposizioni del D.Lgs. n. 50/2016, del Decreto semplificazioni n. 76/2020 e del Decreto semplificazioni e governance n. 77/2021. Gli Allegati al nuovo Codice sostituiranno ogni altra fonte attuativa della previgente disciplina, ossia: gli allegati al D.Lgs. n. 50/2016, le diciassette Linee Guida ANAC e circa quindici Regolamenti (tra cui il D.P.R. n. 207/2010).

4.6 ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia in amministrazione straordinaria ("Alitalia SAI in as") con sentenza dell'11 maggio 2017.

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari a 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. In data 17 dicembre 2019 è stato depositato il decimo progetto di stato passivo il quale comprende anche la domanda di insinuazione presentata dalla Capogruppo; in tale sede è stato integralmente riconosciuto il privilegio per i diritti aeroportuali maturati negli ultimi mesi di attività prima della dichiarazione di insolvenza per 0,66 milioni di Euro. Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. AdB si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

Al 31 dicembre 2023 il credito commerciale verso Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. risulta interamente svalutato.

In relazione alla situazione debitoria maturata da Alitalia SAI in a.s. dal 2 maggio 2017 e tenuto conto che il vettore ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre 2021 mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva, al 30 giugno 2023 l'esposizione è pari a circa 1 milione di Euro dei quali 0,4 milioni costituiti da crediti non commerciali, prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco. Tenuto conto che la Commissione Europea ha ritenuto illegittima la misura inerente il prestito di 900 milioni di Euro erogato nel 2017 dallo Stato Italiano ad Alitalia ai sensi della normativa sugli aiuti di stato e che risulta ancora in corso la valutazione dell'ulteriore misura di 400 milioni di Euro prestati nel 2019, il credito commerciale verso il vettore maturato dal 2 maggio 2017, pari a circa 0,6 milioni di Euro, è stato interamente svalutato.

Ad aggiornamento della posizione in contenzioso si informa che in data 3 agosto 2022 è stata depositata, per diligente gestione della medesima, ulteriore domanda di ammissione al fallimento per i crediti prededucibili maturati dal 3 maggio 2017 sino al 14 ottobre 2021 per circa un milione di Euro; tale importo comprende anche le somme dovute quale addizionali comunali, e quindi di competenza di INPS e altri enti. La presentazione di tale ulteriore domanda di ammissione è stata effettuata anche al fine di poter dimostrare a tali enti di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la riscossione del loro credito, seppur con consapevolezza di una ridotta possibilità di effettivo e soddisfacente recupero. In data 6 febbraio 2023 è giunta la comunicazione di esecutività dello stato passivo.

4.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV

In data 30 novembre 2020 è stato pubblicato il decreto sottoscritto in data 3 aprile 2020 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze concernente la "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale" (GU Serie Generale n. 297 del 30-11-2020).

4.8 LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI

La Legge di Bilancio 2025 (Legge 30 dicembre 2024, n.207) introduce alcune disposizioni rilevanti per gli aeroporti e le attività aeroportuali, in particolare riguardo all'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri. A partire dal 1° aprile 2025, infatti, l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri sarà aumentata di 0,50 euro per ogni passeggero imbarcato su voli diretti verso destinazioni extra-UE. Questo incremento si applica agli aeroporti con un traffico annuale pari o superiore a 10 milioni di passeggeri, calcolato sull'anno solare precedente. Le entrate derivanti da questo aumento saranno destinate ai Comuni nel cui territorio si trova l'aeroporto. Nel caso in cui l'aeroporto si estenda su più Comuni, le somme saranno ripartite proporzionalmente tra essi. Se uno dei Comuni interessati ha una popolazione inferiore a 15.000 abitanti, la quota spettante sarà versata alla Provincia o alla Città Metropolitana di competenza.

La Legge di Bilancio 2025, inoltre, nel comma 744 dell'articolo 1, ha introdotto le procedure di accertamento del versamento delle addizionali comunali sui diritti di imbarco dei passeggeri aerei (istituita dall'articolo 2 comma 1 della legge finanziaria 2004, legge n.350 del 2003), definendo procedure di comunicazione dei dati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") da parte di ENAC e dei gestori aeroportuali.

AdB ha proceduto formalmente alla comunicazione al MIT dai dati a partire dal mese di gennaio 2025 e ha predisposto il flusso informatico interno necessario alla nuova tipologia di fatturazione con avvio a partire dal 1° aprile 2025.

4.9 PACCHETTO OMNIBUS

Il pacchetto Omnibus, ossia l'insieme di misure annunciate dalla Commissione Europea ("Commissione") con l'obiettivo di ridurre il carico burocratico per le imprese si concentra sulla riduzione delle obbligazioni di rendicontazione e sulla semplificazione delle normative esistenti, come il Regolamento sulla Tassonomia dell'UE, la Direttiva sulla Rendicontazione della Sostenibilità (CSRD) e la Direttiva sulla Due Diligence della Sostenibilità (CSDDD).

Si citano nel seguito, senza pretesa di esaustività, solo alcune delle proposte della Commissione europea:

- riduzione dell'ambito di applicazione delle imprese soggette agli obblighi di rendicontazione, che riguarderebbero le grandi imprese con più di 1000 dipendenti, con una riduzione della platea delle imprese impattate dalla normativa di circa l'80%, coerente con le soglie della CSDDD;
- posticipo di due anni dell'entrata in vigore dei requisiti di rendicontazione per le grandi imprese che non hanno ancora iniziato a implementare la CSRD e per le PMI quotate (le cd. Wave 2 e 3), al fine di dare tempo ai co-legislatori di concordare sulle modifiche sostanziali proposte dalla Commissione;
- per le imprese non comprese nell'ambito di applicazione della CSRD, adozione con atto delegato dello standard di rendicontazione volontario basato sullo standard per le PMI (VSME) sviluppato da EFRAG limitando ad esso le informazioni che le imprese rientranti nell'ambito di applicazione della CSRD potranno richiedere alle imprese non obbligate;
- revisione del set degli standard di rendicontazione (ESRS) per rimuovere i data point ritenuti non indispensabili in un'ottica di semplificazione e maggiore concentrazione sugli indicatori più rilevanti.

Le proposte suesposte non riguardano le imprese della c.d. wave 1 tra cui il Gruppo Adb per la Rendicontazione di Sostenibilità dell'esercizio 2024 e tendenzialmente del 2025.

Alla data di redazione della presente Relazione non vi sono aggiornamenti ulteriori da rendere.

elevato traffico di passeggeri, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

La Capogruppo è esposta al rischio della diminuzione della marginalità relativa sui ricavi della Business Unit Aviation in caso di aumento dei volumi di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi che non sia bilanciato da un adeguato sviluppo di traffico a minore o nulla incentivazione. La Società, nel rispetto della propria Policy di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia legacy carrier, sia low cost, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte. La suddetta Policy prevede che gli incentivi non possano in nessun caso superare una misura tale per cui non vi sia un primo margine positivo con riferimento alle attività di ciascun vettore; tuttavia, ove il traffico passeggeri e le rotte operate dai vettori che godono degli incentivi aumentasse la sua incidenza percentuale rispetto all'attuale struttura del mercato di riferimento, il margine positivo della Società potrebbe ridursi proporzionalmente, con un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza molto importante del segmento low cost, è proattivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale progressivamente più positivo, anche in considerazione della forte domanda che l'aeroporto bolognese sta registrando.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi *non aviation*

La forte crescita del traffico che si è registrata nel 2023 ed è proseguita nel 2024, la presenza di lavori all'interno del terminal e la conseguente necessità di approntare soluzioni operative di emergenza per gestire i flussi passeggeri, potrebbero determinare, in alcune occasioni, impedimenti all'accesso presso i punti vendita e la modifica dei flussi passeggeri, con impatto sulle performance dei punti vendita nel generare fatturato. A ciò si potrebbero aggiungere prescrizioni da parte di ENAC con la limitazione degli spazi commerciali a beneficio degli spazi operativi. Tale rischio, tuttavia, dovrebbe essere mitigato dallo status di aeroporto coordinato che dovrebbe avere l'effetto di ridurre i picchi di traffico durante la giornata.

Tale contesto potrebbe generare, comunque, eventuali richieste di rinegoziazione dei contratti di subconcessione da parte dei retailer e, più in generale, potrebbe determinare una riduzione della redditività del business retail, in attesa del completamento dei principali investimenti con il rilascio di nuova significativa capacità infrastrutturale.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'ambito dell'aeroporto in sua gestione totale sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui driver principale è l'andamento del traffico aereo. Con provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole sul Piano Investimenti presentato da AdB per il periodo quadriennale 2023-2026. Con provvedimento del 13 agosto 2024 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole all'aggiornamento degli allegati tecnici – *in primis* del Piano Investimenti – presentati da AdB per in relazione al periodo quadriennale 2023-2026.

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di penali o revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata

relativi a periodi infrannuali potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua.

7. ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale della Capogruppo nel biennio in esame rimandando al commento esposto nel capitolo 3 vista la prevalenza dei valori della stessa sul Gruppo.

7.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Ricavi per servizi aeronautici	65.159	56.241	8.918	15,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	55.139	51.171	3.968	7,8%
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268	25,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.456	1.747	(291)	-16,7%
Ricavi	157.436	137.573	19.863	14,4%
Materiali di consumo e merci	(1.275)	(1.339)	64	-4,8%
Costi per servizi	(22.386)	(23.489)	1.103	-4,7%
Costi per servizi di costruzione	(33.983)	(27.061)	(6.922)	25,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(10.830)	(10.310)	(520)	5,0%
Oneri diversi di gestione	(3.749)	(3.574)	(175)	4,9%
Costo del personale	(32.786)	(29.796)	(2.990)	10,0%
Costi	(105.009)	(95.569)	(9.440)	9,9%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	52.427	42.004	10.423	24,8%
Ammortamento /svalutazione diritti di concessione	(9.417)	(8.266)	(1.151)	13,9%
Ammortamento/svalutazione altre attività immateriali	(1.150)	(691)	(459)	66,4%
Ammortamento/svalutazione attività materiali	(2.134)	(2.198)	64	-2,9%
Ammortamenti e svalutazioni	(12.701)	(11.155)	(1.546)	13,9%
Riprese di valore (sval. Nette) dei crediti comm. e diversi	(62)	662	(724)	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(6.863)	(3.448)	(3.415)	99,0%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(168)	(3.502)	3.334	-95,2%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(7.093)	(6.288)	(805)	12,8%
Totale Costi	(124.803)	(113.012)	(11.791)	10,4%
Risultato Operativo	32.633	24.561	8.072	32,9%
Proventi finanziari	1.672	817	855	104,7%
Oneri finanziari	(2.267)	(3.125)	858	-27,5%
Risultato ante imposte	32.038	22.253	9.785	44,0%
Imposte dell'esercizio	(9.344)	(6.360)	(2.984)	46,9%
Utile (perdita) d'esercizio	22.694	15.893	6.801	42,8%

7.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
A	Disponibilità liquide	31.264	27.316	3.948
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	9.011	(9.011)
C	Altre attività finanziarie correnti	0	5.002	(5.002)
D	Liquidità (A+B+C)	31.264	41.329	(10.065)
E	Debito finanziario corrente	(3.596)	(7.220)	3.624
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.250)	(11.802)	2.552
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(12.846)	(19.022)	6.176
H	Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	18.418	22.307	(3.889)
I	Debito finanziario non corrente	(21.260)	(20.601)	(659)
J	Strumenti di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(918)	(110)	(808)
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(22.178)	(20.711)	(1.467)
M	Totale indebitamento finanziario netto (H + L)	(3.760)	1.596	(5.356)

7.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

IMPIEGHI	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Var. Ass.	Var. %
-Crediti commerciali	16.476	18.126	(1.650)	-9%
-Crediti tributari	654	156	498	319%
- Altri Crediti	6.629	6.382	247	4%
-Rimanenze di magazzino	737	806	(69)	-9%
Subtotale	24.496	25.470	(974)	-4%
-Debiti commerciali	(31.084)	(26.044)	(5.040)	19%
-Debiti tributari	(7.951)	(2.600)	(5.351)	206%
-Altri debiti	(38.179)	(35.966)	(2.213)	6%
Subtotale	(77.214)	(64.610)	(12.604)	20%
Capitale circolante netto operativo	(52.718)	(39.140)	(13.578)	35%
Immobilizzazioni	267.290	234.496	32.794	14%
- Attività fiscali differite	5.059	4.504	555	12%
-Altre attività non correnti	21.794	18.284	3.510	19%
Totale immobilizzazioni	294.143	257.284	36.859	14%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(26.410)	(21.635)	(4.775)	22%
-Altre passività non correnti	(63)	(75)	12	-16%
Subtotale	(26.473)	(21.710)	(4.763)	22%
Capitale fisso operativo	267.670	235.574	32.096	14%
Totale Impieghi	214.952	196.434	18.518	9%

9 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

Nella presente relazione sulla gestione vengono presentati alcuni indicatori di performance al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economica e della situazione patrimoniale e finanziaria.

In merito a tali indicatori, il 3 dicembre 2015, Consob ha emesso la Comunicazione n. 92543/15 che rende applicabili gli Orientamenti emanati il 5 ottobre 2015 dall'*European Security and Markets Authority* (ESMA) circa la loro presentazione nelle informazioni regolamentate diffuse o nei prospetti pubblicati a partire dal 3 luglio 2016. Questi Orientamenti, che aggiornano la precedente Raccomandazione CESR (CESR/05-178b), sono volti a promuovere l'utilità e la trasparenza degli indicatori alternativi di performance inclusi nelle informazioni regolamentate o nei prospetti rientranti nell'ambito d'applicazione della Direttiva 2003/71/CE, al fine di migliorarne la comparabilità, l'affidabilità e la comprensibilità.

Nel seguito sono forniti, in linea con le comunicazioni sopra citate, i criteri utilizzati per la costruzione di tali indicatori:

- **EBITDA:** *Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **RICAVI E COSTI RETTIFICATI:** totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo e totale costi al netto dei costi per servizi di costruzione. I ricavi e costi rettificati consentono di calcolare l'EBITDA rettificato esposto nel seguito:
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
 - i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172);
- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

ha beneficiato dell'incremento del traffico dall'area Asia-Pacifico, sia dalla tenuta del segmento domestico (+5,7%). (Fonte: IATA, *Air Passenger Market Analysis*, dicembre 2024).

Anche lo sviluppo nel medio-lungo periodo, secondo le stime ACI WORLD e ICAO, rimane positivo, tuttavia si segnala un andamento in rallentamento anno-su-anno risultante da elementi contrapposti: (i) fattori positivi al rialzo, legati ad un allentamento delle pressioni inflazionistiche, ad una profittabilità positiva per i vettori ed una stabilizzazione dei prezzi del jet fuel, oltre a beneficiare della spinta di un'economia globale complessivamente in crescita; (ii) fattori di rischio al ribasso, legati alle restrizioni a livello di *supply chain* (i.e. ritardo nelle consegne di pezzi e velivoli) e manodopera specializzata, sullo sfondo di un contesto macroeconomico e geopolitico fortemente incerto. Nel lungo termine si segnalano inoltre le attese di un cambio di trend nell'incidenza della crescita a livello regionale, con una composizione dei maggiori *passenger markets* rappresentati da paesi appartenenti alle regioni dell'Asia-Pacifico e del Medio Oriente. (Fonte: ACI World, *Joint ACI World – ICAO passenger traffic report, trends and outlook - Advisory Bulletin*, gennaio 2025).

Il Gruppo chiude il 2024 con risultati largamente positivi in termini di evoluzione del traffico e andamento economico-finanziario, nonostante il complesso contesto sopradescritto e fattori di rischio legati alla oramai strutturale incertezza dello scenario macroeconomico.

Pur in presenza di tali fattori e in applicazione dei parametri di coordinamento, i cui valori risultano correlati all'evoluzione dei cantieri in corso, in particolare nella sala Partenze Schengen e nell'area Controlli di Sicurezza, per il 2025 si ipotizzano, sulla base della programmazione degli slot per la Summer 2025, volumi di traffico sostanzialmente in linea a quelli fatti registrare nel 2024, ma con una diversa distribuzione dei voli nell'arco della giornata, grazie alla riprogrammazione dell'operativo da parte dei vettori in ottica di una minore concentrazione dei movimenti nelle fasce orarie di picco.

Il Gruppo continuerà, quindi, anche nel 2025, ad essere impegnato nell'adeguare alla crescente domanda i livelli di capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, con diversi interventi che andranno ad insistere sull'aerostazione, in un'ottica rivolta al miglioramento della qualità del servizio e dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, una volta superate le criticità legate al mantenimento del pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi in presenza dei cantieri. Anche nell'ambito dei servizi non aviation, continuano i lavori per il nuovo parcheggio multipiano per complessivi ulteriori 2.200 posti auto circa a disposizione dei passeggeri, con un primo lotto per circa 1.100 posti auto disponibile dalla seconda metà dell'anno. Parallelamente proseguono gli importanti impegni in ambito di innovazione e di sostenibilità con azioni concrete da parte del Gruppo per mitigare gli impatti ambientali negativi dell'attività aeroportuale, tutelare le risorse naturali, migliorare la qualità della vita e il benessere della comunità circostante, offrire luoghi di lavoro sicuri e inclusivi.

6.1.	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima.....	113
6.2.	Piano di transizione	114
6.3.	Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici	116
6.4.	Politiche	118
6.5.	Azioni	119
6.6.	Target.....	124
6.7.	Metriche	126
7.	ESRS E2 – INQUINAMENTO	132
7.1.	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento.....	132
7.2.	Politiche	132
7.3.	Azioni	133
7.4.	Target.....	134
7.5.	Metriche	134
8.	ESRS E3 – ACQUA E RISORSE MARINE	137
8.1.	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla gestione delle risorse idriche	137
8.2.	Politiche	138
8.3.	Azioni	138
8.4.	Target.....	139
8.5.	Metriche	139
9.	ESRS E4 – BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI	141
9.1.	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati a biodiversità ed ecosistemi	141
9.2.	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale.....	142
9.3.	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale.....	142
9.4.	Politiche	143
9.5.	Azioni	143
9.6.	Target.....	144
9.7.	Metriche	144
10.	ESRS E5 – USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE.....	145
10.1.	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse ed economia circolare	145
10.2.	Politiche	146

14.2. Processi per coinvolgere consumatori/utilizzatori finali e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai consumatori/utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni	203
14.3. Politiche	207
14.4. Azioni	212
14.5. Target.....	217
14.6. Metriche Entity-Specific.....	219
INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE	221
15. ESRS G1 – Condotta d’impresa	221
15.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla condotta d’impresa.....	221
15.2. Politiche	222
15.3. Gestione delle relazioni con i fornitori	226
15.4. Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	227
15.5. Target.....	229
15.6. Metriche	229
16. ESRS CONTENT INDEX.....	232
17. APPENDICE.....	254
Tabella degli elementi di informazione derivanti da altre norme UE	254

informativa introdotti gradualmente” dell’ESRS 1². L’elenco completo delle misure transitorie di cui il Gruppo si è avvalso nella presente Rendicontazione è riportato nella sezione *ESRS Content Index* in chiusura al documento. Con riferimento specifico alla catena del valore, alla data di redazione del presente documento i dati quantitativi non risultano reperibili ad eccezione dei dati emissivi di Scope 2 e 3; tuttavia, il Gruppo si impegna nell’attuare le misure necessarie per incorporare i dati necessari, in maniera graduale, a partire dal prossimo esercizio di rendicontazione. ((ESRS 2 BP-1_5(c)).

Le informazioni inerenti alla catena del valore vengono comunicate in totale conformità ai nuovi standard ESRS. Qualora non sia stato possibile reperire tali informazioni, viene opportunamente indicato il ricorso a stime o variabili proxy, basate comunque su informazioni ragionevoli e dimostrabili. (ESRS 1_69) Se queste informazioni stimate riguardano metriche, vengono descritte le assunzioni e le basi per svolgere tali stime nonché il livello di accuratezza risultante dalla stima e se del caso una descrizione delle azioni previste per migliorare l’accuratezza in futuro. (ESRS BP-2_10 (a,b,c,d))

Gli eventuali dati stimati riportati nella Rendicontazione sono accompagnati da opportune informazioni di corredo, che consentono al lettore di comprendere le incertezze più significative che incidono su di esse. A tal proposito, per ciascun importo quantitativo individuato sono fornite informazioni circa le eventuali cause dell’incertezza di misura. (ESRS 2 BP-2_11(a,b,i)) L’informativa viene inoltre corredata da eventuali ipotesi, approssimazioni e giudizi formulati nel corso della valutazione. (ESRS 2 BP-2_11(b.ii))

Tutte le informazioni di tipo prospettivo sono il risultato di assunzioni ragionevoli da parte del management di AdB ma, data la loro natura, sono intrinsecamente caratterizzate da elementi di incertezza. Similmente, l’informativa contenuta in merito alle emissioni di Scopo 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scopo 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa delle informazioni utilizzate.

Le informazioni contenute nella Rendicontazione, con particolare riferimento a Politiche, Azioni, Target (PAT) e Metriche, si riferiscono all’intero perimetro di rendicontazione, salvo esplicitamente espresso nel testo o nelle note esplicative.

AdB non si è avvalsa dell’opzione di omettere specifiche informazioni relative a proprietà intellettuale, *know-how* o risultati dell’innovazione, né dell’esenzione prevista dall’articolo 19 bis, paragrafo 3, e dall’articolo 29 bis, paragrafo 3, della Direttiva 2013/34/UE per omettere informazioni riguardanti sviluppi imminenti o questioni oggetto di negoziazione. Tutte le informazioni pertinenti e disponibili sono state comunicate nel presente documento. (ESRS 2 BP-1_5(d,e))

La Rendicontazione di Sostenibilità è redatta e pubblicata con cadenza annuale, così come il Bilancio Consolidato Annuale e la relativa Relazione sulla Gestione, essendo parte integrante di quest’ultima. Al fine di permettere il confronto dei dati nel tempo e la valutazione dell’andamento delle attività del Gruppo, nel presente documento sono stati inseriti, ove possibile, i dati comparativi relativi all’esercizio 2023.

In caso di eventuali modifiche alla redazione e alla presentazione delle informazioni sulla sostenibilità rispetto alla Dichiarazione Non Finanziaria 2023, tali modifiche vengono esposte e motivate. Quando possibile, vengono divulgati i dati comparativi riveduti tra i due periodi e le differenze con i dati originari. Viene reso noto di volta in volta quando non è possibile fornire questa evidenza. (ESRS 2 BP-2_13(a,b,c))

²L’appendice C definisce l’elenco delle disposizioni di introduzione graduale per gli obblighi di informativa o gli elementi d’informazione degli obblighi d’informativa di cui agli ESRS che possono essere omessi o che non sono applicabili nel primo anno o nei primi anni di redazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi degli ESRS.

quest'anno viene esteso anche all'informativa relativa alla Tassonomia, come da nuove previsioni normative. La Relazione della Società di Revisione è riportata alla fine del presente documento.

La Rendicontazione sulla Sostenibilità, dalla data di pubblicazione del 31 marzo 2025, è disponibile anche sul sito web e per ogni ulteriore informazione è possibile contattare investor.relations@bologna-airport.it.

2. MODELLO DI BUSINESS, STRATEGIA E CATENA DEL VALORE

2.1. Modello di business

L'Aeroporto di Bologna è classificato come **"Aeroporto strategico"** nel Piano nazionale degli Aeroporti e situato nel cuore della Food Valley emiliana e dei distretti industriali dell'*automotive* e del *packaging*. Il Gruppo conta un totale di 603 dipendenti al 31/12/2024, tutti operanti all'interno dell'area dell'Aeroporto di Bologna, (SBM-1_40a)_iii.) ed ha una *catchment* area di circa 11 milioni di abitanti e circa 47.000 aziende con una forte propensione all'*export* e all'internazionalizzazione e con politiche di espansione commerciale verso l'Est Europa e l'Asia.

L'oggetto principale del business consiste nelle attività di sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché delle attività connesse o collegate; un ruolo istituzionale che il Gruppo interpreta in maniera ambiziosa, puntando sulla modernizzazione delle infrastrutture, sul miglioramento continuo della qualità dei servizi, sullo sviluppo del network delle destinazioni e dei volumi di traffico, sulla valorizzazione del potenziale turistico del territorio per attrarre viaggiatori e far crescere il business aeroportuale e l'economia locale.

Le attività prestate dai gestori aeroportuali sono tradizionalmente raggruppate in due macroaree: *aviation* e *non aviation*. Coerentemente, il Gruppo gestisce lo scalo attraverso un modello di business suddiviso nelle seguenti Strategic Business Unit (SBU), tramite le quali è possibile identificare i servizi offerti e i clienti serviti: (SBM-1_40a)_i, ii.)

Strategic Business Unit Aviation: si occupa della gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche, della prestazione dei servizi *aviation* a passeggeri, utenti e operatori aeroportuali, nonché dello sviluppo del *business aviation*.

Strategic Business Unit Non Aviation: si occupa dello sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale, presta servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali e si occupa dello sviluppo e del marketing delle attività *non aviation* e degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione.

Ciascuna delle due *strategic business unit* corrisponde a un gruppo di servizi offerti, che congiuntamente rappresentano la totalità dei ricavi di Gruppo, ed è collegata a impatti attuali rilevanti o a impatti negativi potenziali rilevanti.⁵ (ESRS 2 SBM-1 AR 13 a) & b + SBM-1 40 b))

⁵ Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione "Informativa relativa ai settori operativi" pag. 80 del Bilancio consolidato



Centralità della Persona: Poniamo ogni individuo al centro, in quanto persona, ascoltando e prendendoci cura delle sue esigenze con rispetto, disponibilità ed empatia.



Spirito di squadra: Creiamo un ambiente, inclusivo e solidale, basato sulla fiducia e su obiettivi comuni, collaborando e valorizzando il contributo di ciascuno.



Responsabilità: Ci prendiamo cura delle necessità, interne ed esterne, portando avanti con impegno, proattività ed energia ogni attività e obiettivo, fino in fondo.

Guidato da questi valori, il Gruppo vuole rendere l'Aeroporto di Bologna una delle più moderne ed efficienti aerostazioni d'Italia, in grado di offrire ai passeggeri una struttura accogliente e altamente connessa, così da migliorare l'esperienza di viaggio e al contempo creare valore per l'economia del Paese. L'Aeroporto è infatti impegnato in un importante piano di sviluppo infrastrutturale, quale punto fondamentale della strategia, insieme alla crescita del network e del traffico passeggeri, al rafforzamento del business non *aviation* e all'efficientamento e all'innovazione dei servizi. Per il Gruppo AdB la sostenibilità è trasversale e integrata in tutti i processi e strategie aziendali, per ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente e generare valore condiviso per tutti gli stakeholder. In questa visione lo sviluppo sostenibile per AdB è inteso come sviluppo responsabile nella mitigazione degli impatti negativi prodotti dalle attività e soprattutto nella generazione di impatti positivi.

La strategia del Gruppo poggia le basi su quattro direttrici che costituiscono le linee guida per il futuro sviluppo sostenibile della Società (SBM-1_40 g):

CONNECT

Il Gruppo punta a mantenere un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza attraverso un incremento del numero di vettori operanti sull'Aeroporto, continuando a mantenere al contempo una marginalità positiva anche sul traffico incrementale che potrà essere generato. Nell'ambito dello sviluppo del traffico, il Gruppo opera per incrementare le rotte, attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est e di destinazioni a lungo raggio, e per aumentare le frequenze dei voli verso destinazioni già operate. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo, attraverso il potenziamento dell'intermodalità e l'espansione della *catchment area* di riferimento.

DEVELOP

Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali.

A tale progetto si affiancano interventi mirati al fine di incrementare la capacità di alcuni sottosistemi specifici, come ad esempio i controlli di sicurezza e passaporti.

EXPERIENCE

Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei



PLANET- NET ZERO CARBON

- **Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia:** Migliorare le prestazioni energetiche delle infrastrutture aeroportuali e azzerare entro il 2030 le emissioni dirette e indirette di CO₂, ridurre le emissioni derivanti dal traffico stradale e aereo;



PLANET- MOBILITÀ

- **Intermodalità e mobilità sostenibile:** Migliorare l'accessibilità al sistema aeroportuale attraverso la promozione e lo sviluppo di modi di trasporto interconnessi fra loro, anche per ridurre gli impatti ambientali.



PEOPLE-SOSTENIBILITÀ SOCIALE

- **Connettività e sviluppo del territorio:** Sviluppare il network di destinazioni e i servizi alla clientela come elementi fondamentali delle performance economico-finanziarie della società e relativi impatti positivi sul tessuto sociale ed economico del territorio quali: crescita e consolidamento dell'occupazione, attrazione ed insediamento di attività economiche, sviluppo del turismo, miglioramento della mobilità di persone attraverso la connettività nazionale ed internazionale;
- **Salute e sicurezza dei lavoratori:** Adottare politiche ed azioni volte a prevenzione e protezione dei lavoratori da possibili infortuni ed incidenti durante lo svolgimento dell'attività lavorativa;
- **Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali:** Implementare soluzioni innovative, di carattere principalmente digitale e tecnologico, a supporto dei processi e dei sistemi in ambito operations, staff, security, safety e ICT, al fine di renderli maggiormente efficienti e sostenibili;
- **Job satisfaction:** Implementare iniziative di miglioramento del livello di soddisfazione e benessere dei lavoratori aziendali, nonché di attrattività del Gruppo, anche per consolidare la struttura organizzativa. Il tema comprende one e sviluppo/benessere dei lavoratori;
- **Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione:** Garantire il rispetto dei diritti umani e un ambiente realmente inclusivo, garantendo la tutela della parità di genere, il rispetto delle diversità, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, credo politico e religioso, abilità e disabilità



PROSPERITY-SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

- **Filiera sostenibile:** Miglioramento in ottica ESG della catena di fornitura e dell'intera catena del valore agendo sui requisiti di qualificazione dei fornitori, sulle caratteristiche dei prodotti e servizi acquistati e su azioni di coinvolgimento dei partner commerciali, con l'obiettivo di creare una filiera responsabile, attenta agli aspetti socio-ambientali e basata su rapporti commerciali integri, corretti e trasparenti;
- **Partnership:** Consolidare i rapporti di collaborazione e sinergie con gli Enti, Associazioni ed

UPSTREAM <i>Principali fornitori</i>	OPERATIONS <i>Gruppo AdB</i>	DOWNSTREAM <i>Principali clienti</i>
<p>Fornitori di servizi Safety e vigilanza, servizio navetta, servizi di pulizia, smaltimento rifiuti, servizi di facchinaggio/trasporto e sdoganamento, manutenzione infrastrutture civili ed impiantistiche, servizi di sgombero neve, servizio di de-icing, utilities, consulenze e prestazioni professionali, assicurazioni</p> <p>Fornitori di edilizia ed impiantistica Macchinari, attrezzature, impianti, automezzi e arredi, appalti per la realizzazione di infrastrutture edili ed impiantistiche</p> <p>Fornitori di informatica Device informatici/hardware, software</p> <p>Fornitori di materiali di consumo e merci Fornitura di liquido de-icing pista e piazzali, attrezzi e materiali di officina e pezzi di ricambio mezzi e auto, fornitura di carburanti e gasolio</p>	<p>Business aviation messa a disposizione di tutte le infrastrutture, sia land side che air side; servizi di sicurezza e ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM); informativa al pubblico e agli utenti aeroportuali; sviluppo delle infrastrutture aeroportuali</p> <p>Business Non Aviation gestione parcheggi, subconcessioni retail, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari</p>	<p>Passeggeri</p> <p>Vettori</p> <p>Handler</p> <p>Subconcessionari retail</p> <p>Rent a car</p> <p>Vettori di Aviazione Generale, privati, società aerotaxi</p> <p>Vettori courier e spedizionieri</p> <p>Taxisti, società di trasporto, noleggiomezzi</p>

Di seguito si riportano le *risorse*, gli *output* e gli *outcomes* di Gruppo AdB **SBM-1_42a) & b)**

Risorse

<p>Capitale infrastrutturale</p> <p>Comprende le risorse fisiche che consentono al Gruppo AdB di svolgere l'attività e determinano la sua capacità operativa. Include sia gli asset gestiti direttamente dall'azienda, come terminal, pista, piazzali, parcheggi aeromobili e autovetture, viabilità air side e land side, sia le infrastrutture esterne non direttamente gestite, ma fondamentali per l'accessibilità e l'integrazione dell'aeroporto nel territorio, come le reti stradali e ferroviarie di collegamento. Per garantire e sviluppare tale risorsa l'Aeroporto è impegnato in un importante piano di sviluppo infrastrutturale delle risorse fisiche direttamente gestite, quale punto fondamentale della strategia e della promozione dell'integrazione con le reti non direttamente gestite.</p>
<p>Capitale Naturale</p> <p>Comprende tutte le risorse ambientali coinvolte nei processi aeroportuali, sia come input necessari alle operazioni, sia come recettori di emissioni e impatti (clima, acqua, aria, biodiversità, rifiuti). Tali risorse possono essere soggette a degrado o riduzione, influenzando gli equilibri ecosistemici. Rientrano in questo ambito anche le emissioni acustiche, che, oltre agli effetti ambientali, hanno una rilevante componente socio-relazionale. Per garantire e monitorare tale risorsa, il Gruppo AdB ha definito obiettivi strategici, strumenti di misurazione degli impatti e iniziative di mitigazione.</p>
<p>Capitale Umano</p>

Le **categorie di stakeholder** sono riportate di seguito, affiancate dai rispettivi strumenti d'ascolto (ESRS 2 SBM-2 45 a) i, ii, iii):

Stakeholders	Strumenti di ascolto
PASSEGGERI	<ol style="list-style-type: none"> 1. Social 2. CRM 3. Survey 4. Interviste Management 5. Happy or Not System 6. Canale Whistleblowing
CLIENTI VETTORI E HANDLER SUBCONCESSIONARI OPERATORI LOGISTICI	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comitato Utenti 2. Comitato Salute e Sicurezza 3. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità 4. Incontri di condivisione esiti Mystery Client 5. Survey 6. Safety Committee 7. CRM 8. Canale Whistleblowing
COMUNITÀ LOCALE & NEIGHBOURS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Relazioni istituzionali/esterne 2. Commissione aeroportuale rumore 3. Incontri pubblici con cittadini del quartiere Navile 4. Assemblea per il clima 5. Survey 6. Canale Whistleblowing
DIPENDENTI SINDACATI	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Mobility Day</i> 2. <i>Inhouse meeting</i> e altri eventi aziendali 3. Incontri di formazione e sensibilizzazione 4. Survey 5. Contrattazione collettiva 6. Canale Whistleblowing
AZIONISTI/INVESTITORI COMUNITÀ FINANZIARIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Investor relations 2. Incontri con investitori 3. Incontri con analisti 4. Canale Whistleblowing
ISTITUZIONI E AZIENDE PARTNER	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comitato Utenti 2. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità 3. Commissione Rumore 4. <i>Safety Committee</i> 5. Gruppi di lavoro 6. Comitato Mobilità e altri tavoli tecnici 7. Interviste <i>one-to-one</i> 8. Altri eventi 9. Survey 10. Canale Whistleblowing
COMUNITÀ AEROPORTUALE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incontri di formazione e sensibilizzazione 2. <i>Mobility Day</i> 3. Survey 4. <i>Safety Committee</i> 5. Canale Whistleblowing
NATURA	<p>A tutti gli effetti, il Gruppo considera tra i propri stakeholder la "Natura" come portatore di interessi "silenzioso". L'importanza che la natura riveste per il Gruppo è confermata da quanto previsto dalla direttrice "CARE" della Strategia aziendale e dal pillar "Planet" del Piano di Sostenibilità.</p>

Gli interessi, le opinioni e i diritti della **forza lavoro propria** del Gruppo AdB, tenuti in considerazione anche tramite i canali di ascolto sopra riportati, sono parte integrante della direttrice "**Care**" della strategia. Tale

3. ANALISI DI DOPPIA RILEVANZA

3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

La rendicontazione di sostenibilità ha origine dall'identificazione delle questioni di sostenibilità materiali o rilevanti.

Fin dal primo anno di redazione della Dichiarazione non finanziaria (2018), il Gruppo ha identificato gli aspetti di sostenibilità sui quali focalizzarsi, avviando un processo di analisi di materialità che si è evoluto nel corso degli anni in ottica di miglioramento continuo. Nel corso dell'ultimo biennio di rendicontazione, l'analisi di materialità ha seguito le indicazioni dello standard GRI 3: *Materiali Topic – 2021* del *Global Reporting Initiative*. Tale standard identifica come “materiali” gli aspetti per i quali le organizzazioni generano impatti significativi su economia, ambiente e persone, compresi gli impatti afferenti ai diritti umani. Tale dimensione di analisi richiama la cosiddetta “prospettiva *inside-out*”.

In occasione della reportistica 2024, in linea con quanto richiesto dalla normativa vigente, si è proceduto ad un aggiornamento completo dell'analisi di materialità in linea con il principio della **Doppia Rilevanza** richiamato dallo standard ESRS 1 “Prescrizioni Generali”, il quale stabilisce che “*l'impresa è tenuta a comunicare le informazioni sulle questioni di sostenibilità in base al principio della Doppia Rilevanza*”, in quanto esso rappresenta la base per l'informativa sulla sostenibilità.

La Doppia Rilevanza ha due dimensioni, la rilevanza d'impatto e la rilevanza finanziaria. Una **questione di sostenibilità** è rilevante dal punto di vista dell'impatto quando la stessa riguarda gli **impatti rilevanti**, negativi o positivi, effettivi o potenziali, sulle persone o sull'ambiente a breve, medio o lungo termine (c.d. prospettiva *inside-out*, tipica della materialità di impatto). Gli impatti comprendono quelli connessi alle operazioni proprie e alla catena del valore a monte e a valle. Una questione di sostenibilità è rilevante da un punto di vista finanziario se implica **effetti finanziari** rilevanti, ossia quando può o potrebbe influenzare la performance economico-finanziaria, attuale o futura dell'organizzazione (c.d. prospettiva *outside-in*, tipica della materialità finanziaria). Ciò si verifica quando una questione di sostenibilità genera **rischi** e/o **opportunità** che possono derivare da eventi passati o futuri. Le due dimensioni sono interconnesse e occorre tener conto delle possibili interdipendenze tra esse.

Una questione di sostenibilità può essere rilevante secondo entrambe le prospettive, oppure esclusivamente secondo una di esse.

L'obiettivo dell'analisi di Doppia Rilevanza è quello di fornire una comprensione del processo attraverso cui il Gruppo AdB ha individuato gli impatti, i rischi e le opportunità e ne ha valutato la significatività. In tal modo è possibile identificare e contestualizzare le tematiche rilevanti che vengono rendicontate nella Rendicontazione di Sostenibilità 2024.

Ai fini della rendicontazione del presente esercizio, da giugno 2024 è stato avviato il percorso di adeguamento verso la nuova *Corporate Sustainability Reporting Directive* e del Decreto di recepimento italiano comprendente lo *stream* dedicato al reporting di sostenibilità e il cantiere sulla “Governance di Sostenibilità” e sul “Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità”, al fine di migliorare i processi decisionali e le relative procedure di controllo interno. Per maggiori informazioni si rimanda al capitolo 4 **“Governance”** **ESRS 2 IRO-1 53 d)**

ESRS (a titolo esemplificativo, il tema materiale “Rumore & Annoyance” previsto nella materialità 2023 del Gruppo, è stato trattato nell’ambito della questione di sostenibilità “Comunità interessate” prevista dall’ESRS S3 e, in particolare, dal sotto-aspetto “Diritti economici, sociali e culturali delle comunità”). Per maggiori informazioni si rimanda alla tabella 3 del presente paragrafo;

- **Correlazione** degli aspetti individuati con i temi, sottotemi e sotto-sottotemi riportati nel RA 16 dello standard ESRS 1 “Prescrizioni Generali”;
- **Mappatura** dei relativi **impatti, rischi ed opportunità** (c.d. “*long list impact*” e “*long list financial*”). In questa fase, è stata svolta un’analisi del business del Gruppo e della relativa catena del valore, al fine di intercettare possibili impatti, rischi e opportunità diretti ed indiretti. I principali input considerati nell’attività hanno riguardato le operazioni svolte dal Gruppo e le principali attività svolte da fornitori e clienti strategici. Per ciascun impatto è stata pertanto identificata l’“origine dell’impatto”, ovvero “dove viene generato l’impatto”, suddividendo tra *Value chain upstream*, *Own Operations* e *Value chain downstream*. Gli impatti effettivi e potenziali sono stati individuati sulla base delle procedure di dovuta diligenza ai fini di sostenibilità delle imprese, concentrandosi quindi sulle attività svolte dal Gruppo, sui suoi rapporti commerciali, sulla catena del valore.

La mappatura dei rischi e delle opportunità è stata effettuata in coerenza con il sistema interno di gestione dei rischi aziendali (ERM), che ha valutato il profilo di rischio complessivo del Gruppo. A tal fine sono stati analizzati e mappati i rischi identificati in ERM⁸, attinenti ai temi, sottotemi e sotto-sottotemi previsti dagli ESRS al fine di prioritizzare i rischi afferenti alla sostenibilità rispetto alle altre tipologie di rischi identificati. **ESRS 2 IRO-1, e).**

In aggiunta a tali rischi sono stati identificati nuovi rischi, considerando anche i Risk Assessment condotti per i sistemi di gestione certificati presenti in azienda, e le opportunità, quest’ultime introdotte in ERM solo a partire dall’aggiornamento annuale 2024. Rischi e opportunità sono stati individuati prendendo in considerazione anche gli impatti generati (ovvero considerando le interdipendenze rispetto a quanto mappato nella “*long list impact*”).

- **Condivisione** con i Gruppi di Lavoro delle long lists degli IROs, con l’obiettivo di effettuare ulteriori affinamenti e validazione finale.

3. Valutazione di impatti, rischi e opportunità (IROs)

Per determinare le informazioni contenute nella Rendicontazione di Sostenibilità 2024, il passaggio successivo è stato quello di procedere con la valutazione delle *long list*, tramite il coinvolgimento del **Management** attraverso i diversi Gruppi di Lavoro di esperti. Ciascun impatto, rischio ed opportunità è stato valutato secondo **Magnitudo** e **Probabilità** di accadimento, utilizzando scale di valutazione specifiche.

In particolare, sono state previste **due scale di magnitudo**, una per la valutazione degli impatti ed una per la valutazione di rischi ed opportunità, ed una scala di probabilità, comune sia ad impatti che a rischi e opportunità. Per quanto concerne gli impatti, la magnitudo è stata espressa utilizzando tre *driver* in una logica

⁸ Si precisa che l’analisi dei rischi mappati e identificati in ERM è stata effettuata sulla base dell’aggiornamento semestrale della mappatura dei rischi condivisa in CdA in data 11 settembre 2024. In fase di aggiornamento annuale del processo ERM 2024 si è cercato di mantenere un allineamento con gli esiti della Doppia Rilevanza, nonostante la stessa fosse già conclusa per poter procedere con la raccolta dei dati ai fini della Dichiarazione 2024.

introdotto diversi presidi per la gestione di rischi specifici, che si collocano al secondo livello di controllo precedentemente definito:

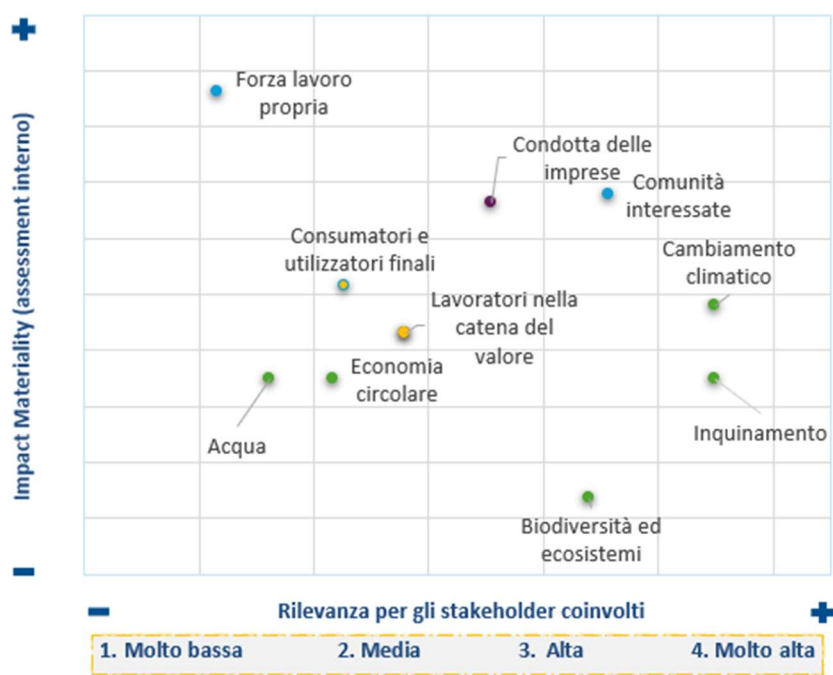


Al fine di svolgere un assessment coerente con le modalità già utilizzate internamente in ERM, è stata utilizzata una modalità di valutazione "residua" degli IROs, cioè al netto dei presidi posti in essere all'interno del Gruppo; tuttavia, per gli aspetti relativi al cambiamento climatico e ai diritti umani, è stato utilizzato un approccio particolarmente cautelativo, come suggerito dalla *Implementation Guidance* di riferimento. In sede di valutazione, sono stati considerati diversi aspetti, in linea con quanto espresso dalle linee guida dedicate alle indicazioni dell'ESRS 2 "Informativa Generale", in particolare:

- **Diritti umani:** in caso di impatti potenzialmente negativi legati a tale aspetto si è seguita la logica di prevalenza della magnitudo, rispetto alla probabilità (assegnando a tali impatti una magnitudo massima a prescindere dalla probabilità di accadimento);
- **Interdipendenze:** eventuali punti di connessione tra impatti, rischi ed opportunità mappati sono stati opportunamente considerati in sede di identificazione e valutazione con i vari responsabili di funzione;
- **Orizzonti temporali:** la valutazione è stata svolta su un unico orizzonte temporale prevalente, definito per ogni impatto potenziale, rischio e opportunità. L'orizzonte temporale identifica, dal momento in cui si verifica quell'impatto potenziale/rischio/opportunità, quando questo inizierà a produrre gli effetti; se nel breve, medio o lungo periodo. Gli orizzonti temporali di breve, medio e lungo periodo sono definiti in conformità ai nuovi standard (entro l'anno per il breve periodo; 1-5 anni per il medio periodo; oltre 5 anni per il lungo periodo) **ESRS 2 BP-2_9 (a,b)**.
- **Perimetro:** prevede la suddivisione in *Operazioni proprie*, *Catena del valore upstream* e *catena del valore downstream*, sulla base dell'origine di impatti, rischi ed opportunità;
- **Dipendenze dalle risorse naturali, umane e sociali:** in fase di identificazione dei rischi e delle opportunità, sono state tenute in considerazione eventuali dipendenze dalle risorse naturali, umane e sociali come fonte di rischi e opportunità. A tal riguardo il Gruppo non ha dipendenze da risorse naturali ma ha identificato e pertanto opportunamente considerato le dipendenze dalle risorse umane;
- **Fattori impattati:** l'identificazione e la conseguente valutazione degli impatti ha preso in considerazione i fattori impattati quali, ambiente, comunità aeroportuale, dipendenti, ecc. Ai fini dell'individuazione degli impatti positivi, si precisa, che gli stessi sono stati mappati e definiti "positivi" solo se non considerate azioni di mitigazione a compensazione di impatti negativi.

interno sulla Impact Materiality. La matrice di seguito rappresenta la vista congiunta della valutazione espressa dal management (in termini di “materialità di impatto”) e quella degli stakeholder coinvolti (in termini di rilevanza/importanza).

Tabella 1: Impact Materiality



La matrice evidenzia come i temi sociali (forza lavoro propria, lavoratori nella catena del valore, consumatori e utilizzatori finali) abbiano ottenuto valutazioni di rilevanza maggiori nell’assessment interno mentre esternamente sono risultati più rilevanti i temi ambientali (in particolare il cambiamento climatico, l’inquinamento e la biodiversità). La valutazione di temi quali la condotta d’impresa e le comunità interessate, all’interno del quale rientra sia il rumore che l’indotto economico-occupazionale dell’Aeroporto, è, al contrario, risultata più omogenea tra stakeholder interni ed esterni.

A valle del processo di stakeholder engagement e dell’integrazione delle valutazioni espresse dagli stakeholder coinvolti, è stata ottenuta una lista finale prioritizzata dei temi rilevanti per il Gruppo sia lato materialità d’impatto che finanziaria.

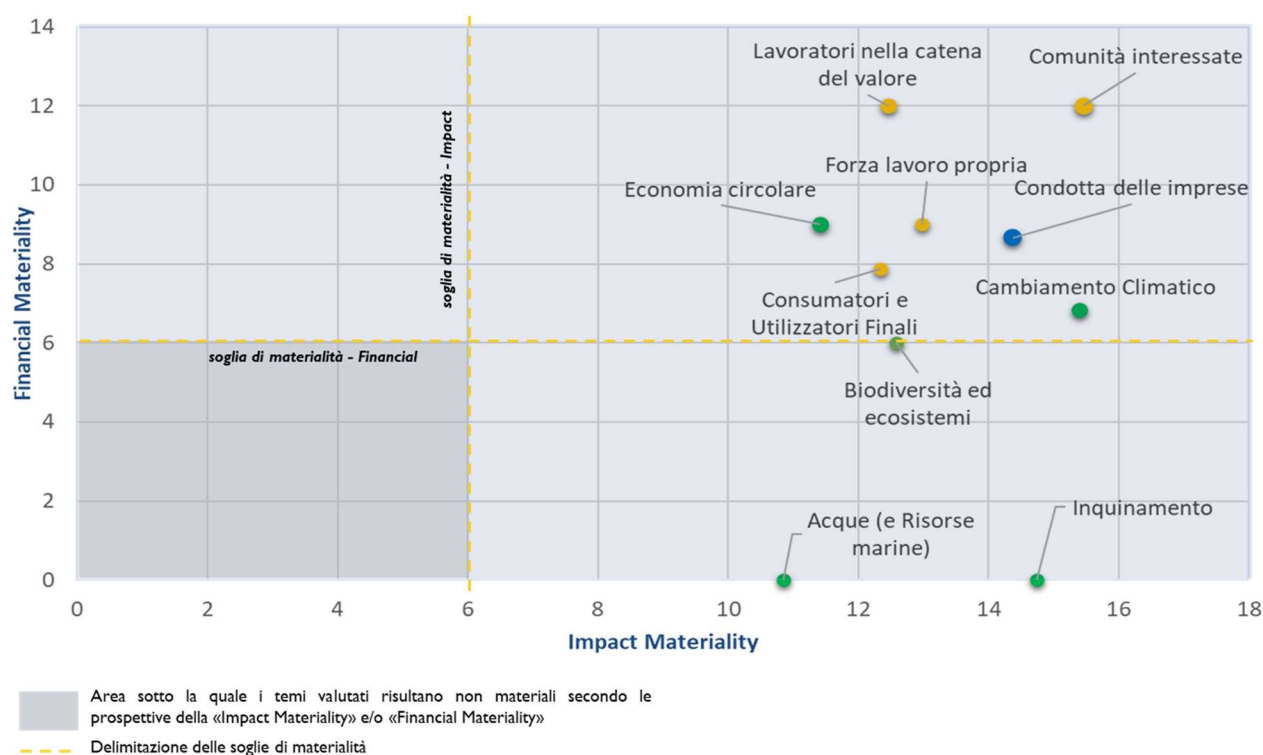
In esito all’analisi di doppia rilevanza tutti i temi ESRS sono risultati rilevanti per il Gruppo. Dal lato della materialità finanziaria i temi Acque e Inquinamento non sono risultati sopra soglia.

Tabella 1: temi rilevanti

Temi materiali 2023	Associazione ai temi materiali 2024
Salute e sicurezza dei lavoratori	Forza Lavoro Propria Lavoratori nella Catena del Valore
Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali	Forza Lavoro Propria Consumatori e utilizzatori finali
Connettività e sviluppo del territorio	Forza Lavoro Propria Lavoratori nella Catena del Valore Comunità interessate
Rumore e annoyance	Comunità interessate
Safety delle operazioni aeroportuali	Forza Lavoro Propria Lavoratori nella Catena del Valore Consumatori e Utilizzatori Finali
Partnership	Condotta delle Imprese
Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali	Inquinamento Biodiversità ed Ecosistemi Economia Circolare Acqua
Filiera sostenibile	Condotta delle Imprese

Di seguito sono infine riportati in formato grafico i risultati dell'esercizio di analisi di Doppia Rilevanza 2024. Considerando i punteggi ottenuti dal **ranking aggregato** delle valutazioni dei referenti interni e degli stakeholder coinvolti, si rappresenta la **Matrice di Doppia Rilevanza** del Gruppo come strumento di raccolta di entrambe le prospettive di materialità di impatto e finanziaria.

Tabella 3: matrice di materialità 2024



In Appendice A viene riportato un elenco degli obblighi di informativa a cui il Gruppo ha adempiuto nella redazione della **Rendicontazione di Sostenibilità 2024** in base ai risultati della Doppia Rilevanza. Vengono precisamente indicati i paragrafi in cui si trovano le relative informazioni. **IRO-2 56.**

3.3. Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Nel seguito viene riportata una **short list** degli IROs rilevanti che hanno concorso a determinare i temi materiali oggetto degli obblighi di informativa previsti dagli ESRS. **(SMB 3_48 a) h)).**

Lista impatti rilevanti **SBM 3_48 b) c) i., ii, iii, iv; GOV-2 26 c)**

TEMA ESRS MATERIALE	Descrizione impatto	Tipologia ¹²	Natura ¹³	Fattori impattati	Collegamento Direttrici Strategia ¹⁴	Perimetro ¹⁵			Orizzonte temporale		
						U	Own	D	B	M	L
Cambiamenti climatici	Generazione di Emissioni GHG di SCOPO 1 e 2	-	E	Ambiente	CARE	x	x				
Cambiamenti climatici	Generazione di Emissioni GHG di SCOPO 3 derivanti dal traffico aereo in decollo/atterraggio	-	E	Ambiente	CARE			x			
Cambiamenti climatici	Generazione di Emissioni GHG di SCOPO 3 derivanti dal traffico stradale generato/attratto	-	E	Ambiente	CARE	x		x			
Cambiamenti climatici	Consumo di risorse naturali (gas metano) per la produzione di energia	-	E	Ambiente	CARE	x	x				
Inquinamento	Generazione di emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti derivanti dal traffico aereo e dal traffico stradale generato/attratto	-	E	Ambiente	CARE	x	x	x			
Inquinamento	Immissione di sostanze inquinanti nei corpi idrici naturali derivanti dagli scarichi idrici aeroportuali (es. liquido de-icing)	-	E	Ambiente	CARE		x	x			
Acque	Impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo, con particolare attenzione ad eventuali zone sottoposte a stress idrico	-	E	Ambiente	CARE		x	x			
Biodiversità	Riduzione del grado di biodiversità dovuto ad attività aeroportuali	-	E	Ambiente	CARE		x	x		x	
Biodiversità	Impatti negativi sulla fauna volatile nelle aree aeroportuali a causa dell'operatività aerea, anche in relazione alle attività di allontanamento volatili e cattura non cruenta fauna di terra, svolte per ragioni di safety aeroportuale	-	E	Ambiente	CARE		x	x		x	
Economia Circolare	Impatto sulla disponibilità di risorse a causa dell'uso delle stesse nella realizzazione di nuove infrastrutture	-	E	Enti locali	-	x	x	x			
Economia Circolare	Produzione di rifiuti urbani derivanti dalle attività aeroportuali	-	E	Ambiente	CARE	x	x	x			
Economia Circolare	Produzione di rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi) derivanti dalle operazioni aeroportuali	-	E	Ambiente	CARE		x	x			
Forza lavoro propria	Consolidamento delle condizioni di lavoro e del tessuto economico interno all'azienda	+	E	Dipendenti	CARE		x				

¹² Per tipologia si intende se l'impatto risulta essere negativo (-) o positivo (+).

¹³ La natura dell'impatto fa riferimento al fatto che questo sia Attuale (A) o Potenziale (P).

¹⁴ Per ciascun impatto è stato identificato l'eventuale collegamento con la strategia di AdB, attraverso l'identificazione della direttrice strategica a cui l'impatto è collegato. Nel caso di impatti negativi il collegamento fa riferimento ad obiettivi strategici previsti dalle direttrici che vanno a mitigare il seguente impatto negativo.

¹⁵ Il perimetro si riferisce alle tre principali tipologie: "U" – Catena del valore a monte, "Own" – Attività proprie, "D" – Catena del valore a valle.

TEMA ESRS MATERIALE	Descrizione impatto	Tipologia ¹²	Natura ¹³	Fattori impattati	Collegamento Diretrici Strategia ¹⁴	Perimetro ¹⁵			Orizzonte temporale		
						U	Own	D	B	M	L
Comunità interessate	Erogazione di servizi di connettività nazionale e internazionale, garantendo la possibilità di libero movimento delle persone, lo sviluppo economico-occupazionale del territorio, i voli sanitari, ambulanze, biomedicali e i voli di gestione delle emergenze sul territorio	+	E	Enti locali	-		x				
Comunità interessate	Impatto sui comparti residenziali derivanti da esigenza di contenimento del rumore, quali ad esempio interventi di isolamento acustico di edifici	-	P	Enti locali	-	x	x	x	x		
Comunità interessate	Coinvolgimento della comunità locale nel processo di valutazione e decisione sulle azioni di sostenibilità	+	P	Enti locali	-	x	x	x	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Inadeguata gestione dei dati di consumatori e utenti finali, con possibili perdite dei dati sensibili	-	P	Passeggeri	EXPERIENCE						
Consumatori e utilizzatori finali	Incremento del coinvolgimento dei consumatori e utenti finali garantendo la libertà di espressione degli stessi	+	E	Passeggeri	CARE		x				
Consumatori e utilizzatori finali	Non efficace/efficiente gestione delle informazioni all'utenza (risposte ai reclami e segnalazioni)	-	E	Passeggeri	EXPERIENCE		x				
Consumatori e utilizzatori finali	Congestionamento delle aree funzionali a seguito di interruzione funzionamento di alcuni asset/servizi, con perdita di continuità operativa e possibili ripercussioni sui livelli di safety delle operazioni aeroportuali	-	P	Passeggeri	DEVELOP	x	x	x	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Impatti a livello di safety di carattere Organizzativo (ORG), Human Factor (HF), Ambientale (AMB), TEC come da Hazard Log SMS	-	P	Passeggeri	-	x	x	x	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Non efficaci controlli Security in fase di gestione delle operazioni aeroportuali con conseguente rischio di commissione di atti illeciti	-	P	Passeggeri	-		x	x	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Sviluppo di servizi commerciali ed aeroportuali che soddisfano i bisogni e le aspettative dei passeggeri.	+	E	Passeggeri	-		x	x			
Consumatori e utilizzatori finali	Sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative applicate ai servizi offerti alla utenza aeroportuale.	+	E	Passeggeri	EXPERIENCE		x	x			
Consumatori e utilizzatori finali	Congestionamento delle aree funzionali a causa delle caratteristiche dimensionali del terminal, e conseguente inefficienza delle operazioni di transito passeggeri	-	E	Passeggeri	CARE		x	x			
Consumatori e utilizzatori finali	Inefficienze nell'accessibilità all'aeroporto a causa di non adeguati spazi dedicati al flusso dei mezzi (ingresso, circolazione, sosta)	-	E	Passeggeri	CARE	x	x	x			
Consumatori e utilizzatori finali	Disservizi alla utenza causati da criticità operative ed organizzative delle società di Handling e conseguente peggioramento del servizio erogato alla clientela	-	E	Passeggeri	-		x	x			
Consumatori e utilizzatori finali	Garanzia di parità di accesso ai servizi aeroportuali alle categorie fragili	+	E	Passeggeri	CARE		x	x			
Condotta delle imprese	Rafforzamento del modello di governo societario orientato al presidio nella gestione della sostenibilità e diffusione di valori etici	+	E	Dipendenti	CARE		x				
Condotta delle imprese	Promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti	+	E	Dipendenti	-		x				
Condotta delle imprese	Miglioramento delle performance di sostenibilità coltivando collaborazioni e partnership con Enti ed istituzioni del territorio. Adesione a programmi europei di sviluppo sostenibile.	+	P	Enti locali	-	x	x	x		x	

TEMA ESRS MATERIALE	Descrizione rischio/opportunità	Tipologia	Collegamento Diretrice Strategia	Orizzonte temporale		
				B	M	L
Consumatori e utilizzatori finali	Rischio reputazionale derivante da disservizi ai passeggeri a causa di guasti ai sistemi informativi o segnalazioni da parte del monitoraggio informatico (SOC/NOC) di accessi non consentiti alla rete AdB (gestionali voli, sistemi di informativa ai passeggeri, BHS) che potrebbero verificarsi di notte o nei weekend.	R	EXPERIENCE	x		
Condotta delle imprese	Incremento dell'impegno sulla sostenibilità, del comportamento etico e dell'integrità del business dovuto dalla capacità del Gruppo di trasmettere valori culturali e principi etici aziendali, con ripercussioni positive in termini reputazionali	O	-		x	
Condotta delle imprese	Miglioramento delle performance di sostenibilità e dell'immagine di AdB attraverso la coltivazione di collaborazioni e partnership con Enti ed istituzioni del territorio al fine di accrescere/sviluppare competenze e conoscenze nei diversi ambiti ESG	O	-		x	
Condotta delle imprese	Progressivo peggioramento della situazione finanziaria di fornitori appartenenti a diversi settori che potrebbe tradursi in una minore qualità dei servizi resi ad AdB e/o nei casi più gravi nel fallimento del fornitore stesso con danni reputazionali e di performance. Tale rischio è particolarmente rilevante per le situazioni di mono fornitura.	R	-	x		

Per quanto concerne i rischi e le opportunità rilevanti, attraverso il driver economico/finanziario previsto all'interno della scala della magnitudo per rischi ed opportunità, AdB ha valutato i possibili effetti finanziari attuali sulla propria situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari. A tal fine sono stati utilizzati dei KPI afferenti ad EBITDA e Cash Flow, al fine di valutare l'impatto di un rischio in termini di riduzione di tali KPI, e per le opportunità in termini di aumento.

Sulla base delle analisi e valutazioni fatte nell'analisi di doppia rilevanza, non sono stati evidenziati rischi e opportunità rilevanti per cui esiste un rischio significativo di correzioni rilevanti, nell'esercizio successivo, dei valori contabili degli attivi e delle passività riportati nel relativo bilancio. **SMB-3 48 d)**

In riferimento agli impatti e ai rischi rilevanti associati a rischi climatici fisici, AdB ha concluso nel 2024 un'analisi di **vulnerabilità climatica** in collaborazione con il Centro Euromediterraneo per i Cambiamenti Climatici (CMCC). Tale analisi ha seguito un approccio metodologico strutturato per valutare la capacità dell'aeroporto di affrontare i rischi climatici. L'analisi ha preso in considerazione **tre fattori principali**:

- **I rischi climatici** a cui il Gruppo è esposto, sulla base del business e l'area geografica di riferimento;
- **Esposizione** degli elementi aeroportuali potenzialmente minacciati dai pericoli climatici;
- **Vulnerabilità** di ciascun elemento esposto.

Per ulteriori dettagli sull'analisi di vulnerabilità, si veda il paragrafo 6.3 Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici **SMB-3 48 f)**

Per ulteriori dettagli sulla Corporate Governance, è possibile consultare la **Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari 2024**, approvata dal Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2025 e disponibile sul sito web di Aeroporto di Bologna dal 31 marzo 2025.

Consiglio di Amministrazione: detiene i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, assumendo un ruolo centrale nella gestione societaria; ha la facoltà di porre in essere atti necessari per realizzare l'oggetto sociale, fatta eccezione per quelli riservati all'Assemblea dei Soci. In linea con il primo principio del Codice di Corporate Governance, il Consiglio guida la Società verso il successo sostenibile, cercando di generare valore a lungo termine per gli azionisti e considerando gli interessi degli altri stakeholder. Gli amministratori sono nominati dall'Assemblea in base a liste presentate dagli azionisti, con almeno tre candidati indipendenti per legge. Le liste con tre o più candidati devono anche rispettare l'equilibrio di genere previsto dalla normativa vigente. Il 26 aprile 2022, l'Assemblea ha nominato un nuovo Consiglio di Amministrazione, con mandato fino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024.

Al 31 dicembre 2024 il Consiglio di Amministrazione risulta così composto¹⁶: GOV-1 20 a; GOV-1, 21 a; b; c

Nome e cognome	Età	Genere	Incarico	Esecutivo /Non esecutivo	Indipendenza	Inizio incarico	Fine incarico	Esperienza di settore	Rappresen- tanza dei dipendenti e altri lavoratori	Ruolo/ Responsabilità in ambito di sostenibilità
Enrico Postacchini	66	M	Presidente	Non esecutivo	Non indipendente	24/04/2022	29/04/2025	Rapporti istituzionali	NA	-
Nazareno Ventola	58	M	Amministratore Delegato	Esecutivo	Non Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Strategia e investimenti	NA	-
Elena Leti	58	F	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Rapporti con gli stakeholders/enti territoriali	NA	Componente Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Claudia Bugno	49	F	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	14/03/2024	29/04/2025	Investimenti	NA	-
Valerio Veronesi	66	M	Consigliere	Non esecutivo	Non Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Rappresentanza del territorio	NA	-
Giada Grandi	64	F	Consigliere	Non esecutivo	Non Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Rappresentanza del territorio	NA	-
Giovanni Cavallaro	42	M	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Economista	NA	Componente Comitato Controllo Rishi e Sostenibilità
Alessio Montrella	35	M	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Investimenti	NA	-
Laura Pascotto	52	F	Consigliere	Non Esecutivo	Indipendente	26/04/2022	29/04/2025	Investimenti	NA	Presidente Comitato Controllo Rishi e Sostenibilità

¹⁶ Non risultano presenti membri del Consiglio eletti in rappresentanza dei dipendenti e di altri lavoratori.

Il Consiglio di Amministrazione promuove sessioni informative e di confronto a favore dei propri amministratori sulle principali disposizioni di legge e regolamentari applicabili alle società quotate, nonché su progetti straordinari o di particolare valenza strategica, anche dal punto di vista della sostenibilità. Nel 2024, infatti, sono stati oggetto di trattazione in Consiglio di Amministrazione i seguenti argomenti: il Piano di Sostenibilità e il Piano Innovazione, il Piano di decarbonizzazione dell'aeroporto e il Piano di riduzione delle emissioni di Scope 3, il Piano di riduzione del rumore (PICAR), il Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali, l'aggiornamento delle procedure di Whistleblowing, la nuova Carta dei Valori del Gruppo e il Piano di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale. Questi elementi di trattazione sono fondamentali per acquisire sempre maggiori conoscenze e competenze anche in materia di sostenibilità. [GOV -1 23 a, b]

Il Consiglio di Amministrazione è stato chiamato, altresì, all'approvazione della prima analisi di Doppia Rilevanza svolta dal Gruppo ai fini della presente rendicontazione; pertanto, risulta informato e competente rispetto alle questioni di sostenibilità rilevanti emerse dal processo di mappatura e valutazione di impatti, rischi ed opportunità. In tale contesto, anche il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e il Collegio Sindacale sono aggiornati e si esprimono, rispettivamente, in termini consultivi e di controllo sull'adeguatezza degli assetti societari, sulle fasi intermedie dell'analisi di Doppia Rilevanza fino all'approvazione in Consiglio. La frequenza di aggiornamento degli organi societari è normalmente due volte l'anno. [GOV -1 23 b; GOV-2 26 a]

L'organo amministrativo svolge un ruolo essenziale nella definizione ed approvazione degli strumenti attuali per garantire l'etica d'impresa, inclusi il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs 231/2001, il Codice Etico, la Policy Whistleblowing, il Codice di condotta per fornitori e partner, la Policy Anticorruzione e la Policy Antiriciclaggio. Inoltre, è responsabile dell'approvazione delle versioni in vigore di tali documenti. Per alcuni di essi, è previsto un ulteriore passaggio attraverso il Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità, che esprime un parere qualificato prima della deliberazione finale.

Una volta approvati, i documenti vengono pubblicati sul sito web della società e ne viene richiesta l'osservanza da parte di tutti i dipendenti del gruppo, nonché degli stakeholder coinvolti (es. fornitori, partner commerciali, etc.).

Nel 2024, l'organo amministrativo ha approvato il Codice di condotta dei fornitori e partner commerciali oltre ad una serie di aggiornamenti delle proprie policy; in particolare, nell'anno 2024 l'organo amministrativo ha deliberato su:

- MOG 231/2001 aggiornamento e recepimento nuovi reati rilevanti
- Codice di condotta fornitori e partners commerciali
- aggiornamento Regolamento CCRS in esito a CSRD
- aggiornamento Procedura Internal Dealing
- aggiornamento Regolamento Generale Appalti e Acquisti AdB

Comitato per il Controllo, i Rischi e la Sostenibilità

Nel rispetto delle disposizioni del Codice di Corporate Governance e del Regolamento di Borsa per il mantenimento della qualifica STAR, il Consiglio di Amministrazione ha istituito il Comitato per il Controllo, i Rischi e la Sostenibilità (CCeReS).

monitorare le attività dei Gruppi di Lavoro impegnati nei diversi stream progettuali. Riporta periodicamente allo Steering Committee gli aggiornamenti sullo stato di avanzamento, le decisioni da adottare, gli output generati dai Gruppi di Lavoro, le eventuali criticità emerse, il piano delle attività future e la bozza finale della Rendicontazione di Sostenibilità per la revisione finale.

Lo Steering Committee si avvale, infine, di un **Gruppo di Lavoro multifunzionale**, costituito dal Sustainability Manager e dal Project Leader, come membri fissi, dai referenti dei pillar strategici del **Sustainability Team** e da altri referenti provenienti da diverse aree aziendali, ciò a fine di garantire un approccio multidisciplinare e integrato nella gestione delle questioni di sostenibilità all'interno del Gruppo.

Le responsabilità in materia di impatti, rischi e opportunità, non sono riportati nella missione del Gruppo, ma la Governance dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., quotata alla Borsa di Milano nel segmento STAR, adotta il Codice di Corporate Governance, che all'art. 1, principio I stabilisce che *"l'Organo di amministrazione guida la società perseguendone il successo sostenibile"* e che *"l'Organo di amministrazione definisce le strategie della società e del gruppo ad essa facente capo in coerenza con il principio I e ne monitora l'attuazione."* **Il mandato del Consiglio e le politiche aziendali sono pienamente in linea con questi principi, assicurandone una corretta attuazione.** [GOV-1 22 b]

Sustainability Team

A livello dirigenziale, dal giugno 2024, l'area **Sostenibilità e Ambiente e il Sustainability Manager** sono confluiti all'interno della **Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità e ICT**. A inizio 2021 è stato costituito un comitato interaziendale, ora denominato **Sustainability Team**, coordinato dal Sustainability Manager e composto dai responsabili di funzione rappresentanti di tutte le direzioni aziendali che ha il compito di:

- gestire il Piano di Sostenibilità mettendo in pratica le politiche e le strategie in materia di sostenibilità, che tengano conto dell'evolversi degli scenari di riferimento e identifichino opportunità e creino valore per gli stakeholders;
- contribuire all'aggiornamento periodicamente l'analisi di materialità (a partire da questo esercizio di rendicontazione, denominata "Analisi di Doppia Rilevanza");
- contribuire all'elaborazione della Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi del D. Lgs. 125/2024;
- monitorare, attraverso appositi KPI, l'applicazione della strategia di sostenibilità approvata dal Management Board, suggerendo azioni necessarie, all'interno di un piano organico di sostenibilità, per la determinazione del valore generato dall'azienda per gli stakeholders;
- promuovere accordi e collaborazioni con enti, centri di ricerca, università e aziende sul territorio, in un'ottica di sostenibilità territoriale;
- monitorare l'evoluzione normativa e le best practice nazionali ed internazionali in ambito CSR, affinché possano essere tramutate in policy, progetti e pratiche di sviluppo sostenibile ambientale, sociale, economico e relativo alla governance, provvedendo ad aggiornare il Management Board formato dai dirigenti aziendali.

Il Sustainability Team si interfaccia periodicamente con il Management Board, riportando gli stati di avanzamento delle attività e presentando eventuali criticità che possono sorgere. La fase di presentazione delle nuove iniziative di sostenibilità avviene nel mese di ottobre-novembre; in questa fase, si procede all'aggiornamento del Piano, sia in termini strategici che in termini di singole progettualità, e l'output di

I Piani di incentivazione ILT (*Medium/long-term Incentive plans*), sono assegnati all'Amministratore Delegato e Direttore Generale e sono progettati su un arco temporale coerente con il profilo di rischio della Società e le aspettative degli stakeholder, per favorire la creazione di valore sostenibile nel medio-lungo periodo. Tali Piani prevedono l'assegnazione del diritto a ricevere un bonus monetario annuale, stabilito dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la Remunerazione, a fronte del raggiungimento di specifici e prefissati obiettivi di performance misurati al termine del ciclo.

Per ciascuno degli obiettivi dei Piani a lungo termine, compresi gli obiettivi sull'avanzamento del Piano di Sostenibilità, possono essere stabiliti target di risultato minimi e massimi. Al raggiungimento del livello minimo del risultato, il premio maturato corrisponde al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponde al 100% del premio assegnato. **GOV-3 29 b** La quota della remunerazione variabile dell'ILT 8° ciclo (2022-2024) che dipende dall'obiettivo legato all'avanzamento del Piano di sostenibilità è pari a 10% **GOV-3 29 d**

L'approvazione e l'aggiornamento del sistema di incentivazione sono determinati dal Comitato per la Remunerazione e successivamente discussi e approvati dal Consiglio di Amministrazione per quanto riguarda l'Amministratore Delegato e Direttore generale, nel rispetto dei limiti stabiliti dalla Politica di Remunerazione, la quale viene rinnovata ogni tre anni dall'Assemblea dei Soci. L'Assemblea dei Soci esprime anche un voto consultivo sui compensi corrisposti nell'esercizio precedente. L'Amministratore Delegato e Direttore Generale è responsabile della definizione dei sistemi di incentivazione per il resto del personale aziendale. **[GOV-3 29 e]**. Per tutti i dipendenti con MBO (*Management by Objectives*) è stato previsto per l'anno 2024 un obiettivo aziendale relativo alla riduzione delle emissioni di CO2 derivanti dallo spostamento casa-lavoro e un obiettivo relativo alla qualità del servizio. **[GOV-3 29 b, c)]** La quota della remunerazione variabile che dipende da tali obiettivi è pari a 15%. **GOV-3 29 d**. Inoltre, dal Comitato di remunerazione e dal CdA viene proposta la politica di remunerazione per l'AD che comprende, tra gli altri, obiettivi legati al Piano di Sostenibilità. Nello specifico, per quanto concerne obiettivi inerenti al clima, vengono valutati i risultati in termini di quantificazione delle emissioni GHG di AdB ed elaborazione del Piano per la progressiva riduzione delle emissioni stesse. A fronte del raggiungimento di tali risultati, il 10% della remunerazione riconosciuta all'AD è connessa agli obiettivi di riduzione delle emissioni e un altro 10% è vincolato ad obiettivi relativi al tema del rumore. **[GOV-3 13]**.

4.2. Gestione etica del Business

L'etica aziendale è un elemento cruciale nella governance del Gruppo AdB e rappresenta una componente essenziale del sistema di controllo interno e della gestione dei rischi, orientando un business responsabile. Per supportare l'applicazione di questi principi, sono previsti due organi: l'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01 (OdV) e il Comitato Etico e Anticorruzione, ciascuno con responsabilità specifiche per monitorare il rispetto del modello organizzativo.

Il Consiglio di Amministrazione di AdB riceve rapporti annuali da parte dell'OdV, del Comitato Etico e Anticorruzione, per monitorare eventuali criticità nei rispettivi ambiti, nonché da parte della funzione Internal Audit, che esprime un parere sul sistema di controllo interno complessivo. Il Consiglio di Amministrazione può ricevere segnalazioni di rischi e criticità anche da parte di altre figure aziendali, come l'Amministratore Delegato.

Organismo di Vigilanza

[GOV-5-36.c] I principali rischi sulla rendicontazione consolidata di riguardano potenziali errori nelle dichiarazioni dovuti all'elaborazione o al consolidamento dei dati provenienti da fonti primarie. Come strategie di mitigazione, i controlli in corso di definizione possono essere classificati in *detective o preventive*, a seconda che siano volti a individuare potenziali errori (detective) o piuttosto a evitarli (preventivi). I principali rischi identificati riguardano i dati della catena del valore, in quanto non vengono estratti né si ha il controllo operativo su di essi. Per mitigare i rischi, il team di rendicontazione sulla sostenibilità del Gruppo collaborerà con esperti interni ed esterni per acquisire conoscenze sulle procedure operative e stabilire una governance sulla raccolta dei dati e sui sistemi di controllo. Per le informazioni relative alla catena del valore, il Gruppo si impegna in un dialogo con i propri fornitori per garantire una comprensione comune delle necessità e della qualità dei dati.

[GOV-5-36.d,e] La valutazione del rischio effettuata durante il 2024 per la definizione dei KPI "ad alta priorità" sarà aggiornata al fine di includere progressivamente le informazioni contenute nella RS nel framework di controllo interno. La funzione aziendale interna che sarà incaricata del monitoraggio del sistema di controllo interno sulle informazioni di sostenibilità, nell'ottica di mitigare il rischio legato alla rendicontazione, fornirà periodicamente aggiornamenti e potenziali riscontri al Dirigente Preposto, il quale si interfacerà con gli Organi di amministrazione e controllo competenti

4.3. Dichiarazione sul dovere di diligenza

Di seguito si riporta una mappatura che spiega in che modo e in quali punti l'applicazione degli aspetti e delle fasi principali del processo di dovere di diligenza è trattata nel report, al fine di fornire un quadro delle pratiche effettive per quanto riguarda il dovere di diligenza. **GOV-4 30;32, RA 8,9,10**

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL DOVERE DI DILIGENZA	PARAGRAFI NELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ
a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	<ul style="list-style-type: none"> - ESRS 2 GOV-2: 4.1 Modello di corporate governance - ESRS 2 GOV-3: 4.1 Modello di corporate governance - ESRS 2 SBM-3: 6.3 Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici - ESRS 2 SBM-3: 9.3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale - ESRS 2 SBM-3: 11.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori propri e loro interazione con la strategia e il modello aziendale - ESRS 2 SBM-3: 12.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore e loro interazione con la strategia e il modello aziendale - ESRS 2 SBM-3: 14.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	<ul style="list-style-type: none"> - ESRS 2 GOV-2: 4.1 Modello di corporate governance - ESRS 2 SBM-2: 2.2 Interessi e opinioni degli stakeholders - ESRS 2 SBM-2: 6.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima - ESRS S1-2, S1-3: 11.2 Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni lavoratori propri di sollevare preoccupazioni - ESRS S2-2, S2-3: 12.2 Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni lavoratori propri di sollevare preoccupazioni - ESRS S3-2, S3-3: 13.2 Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL DOVERE DI DILIGENZA	PARAGRAFI NELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ
	<ul style="list-style-type: none"> - S3-4, ESRS 2 MDR- A: 13.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore - S4-4, ESRS 2 MDR- A: 14.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore
e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	<ul style="list-style-type: none"> - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 6.6 Target – 6.7 Metriche - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 7.4 Target – 7.5 Metriche - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 8.4 Target – 8.5 Metriche - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 9.6 Target – 9.7 Metriche - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 10.4 Target – 10.5 Metriche - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 11.5 Target – 11.6 Metriche - ESRS 2 MDR-T: 12.5 Target - ESRS 2 MDR-T; MDR-M: 13.5 Target – 13.6 Metriche - ESRS 2 MDR-T: 14.5 Target

Dal 2022, il Gruppo AdB ha istituito un gruppo di lavoro tecnico con l'obiettivo di esaminare le disposizioni del Regolamento e condurre le necessarie verifiche tecniche per la rendicontazione degli indicatori della Tassonomia.

Contemporaneamente, AdB collabora con l'ACI Europe Green Finance Taskforce, un gruppo dedicato alla condivisione con la Commissione Europea degli aggiornamenti da apportare al Regolamento sulla Tassonomia, per garantire la corretta applicazione nel settore aeroportuale.

In generale, nell'interpretazione degli Atti Delegati per la selezione delle attività e la verifica dei criteri tecnici, il Gruppo AdB ha adottato un approccio prudente. L'obiettivo a tendere è di integrare le logiche e gli indicatori della Tassonomia nei processi aziendali decisionali e di pianificazione strategica di AdB, senza forzare le interpretazioni, ma auspicando semplificazioni e chiarimenti che possano facilitare la comprensione di questa normativa complessa.

Il Gruppo considera fondamentale la valorizzazione strategica della Tassonomia UE e si impegna a indirizzare le scelte di investimento in linea con i criteri di ecosostenibilità definiti dal Regolamento. A tal fine, molte delle iniziative nel Pillar Planet sono focalizzate sulla mitigazione degli impatti ambientali e sulla protezione delle risorse naturali, attraverso azioni di efficienza energetica, incremento delle energie rinnovabili, mobilità sostenibile e implementazione di strategie di economia circolare (maggiori dettagli, rif. Par. 2.2 *Strategia*”).

Il gruppo di lavoro ha analizzato le attività descritte nel Regolamento e negli Atti Delegati per identificare quelle *eligible* e *aligned*, fornendo dettagli su fatturato, CapEx, OpEx e il metodo utilizzato per le analisi.

Infine, con riferimento all'informativa prevista dall'art. 8, paragrafi 6 e 7 del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, che richiede l'uso dei modelli dell'Allegato XII per la comunicazione delle attività legate al nucleare e ai gas fossili, è stato utilizzato solo il template 1, in quanto AdB non ha attività in questo ambito.

Template 1 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Attività legate all'energia nucleare		
1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
Attività legate ai gas fossili		
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO

Il Gruppo ha avviato la realizzazione di un tratto della pista ciclabile all'interno della fascia boscata a servizio della Comunità.

Nel 2024 è stata avviata la realizzazione del primo tratto della pista ciclabile di connessione con la ciclovia del Sole, che collegherà Calderara di Reno e le sue frazioni (Bargellino, San Vitale di Reno, Lippo) alla città di Bologna, favorirà l'integrazione con il percorso EUROVELO 7 "Ciclovia del Sole" e permetterà un collegamento diretto con la fermata SFM "Bargellino", anch'essa connessa al percorso ciclabile lungo il Reno. Il percorso ciclopeditone avrà una lunghezza di circa 3,5 km e prevede anche la realizzazione di una passerella pedonale/ciclabile di circa 10 metri per superare il Fosso Canocchia. Inoltre, all'interno di tale attività rientra anche la costruzione del Bike Park con videosorveglianza.

Attività 7.1 Costruzione di nuovi edifici

L'attività 7.1 riguarda lo sviluppo di progetti per la costruzione di edifici residenziali e non residenziali, nonché la costruzione di edifici residenziali o non residenziali completi. In tale attività rientra la realizzazione del nuovo parcheggio multipiano localizzato nell'area Nord-Est del land side dello scalo che rientra nell'ambito del Piano di Sviluppo dello scalo aeroportuale di Bologna, finalizzato al potenziamento delle infrastrutture al fine di adeguarle ai crescenti flussi di traffico. Il parcheggio multipiano sarà composto da due corpi strutturalmente separati e indipendenti, distinti da un giunto sismico. Il progetto è stato elaborato in linea con i Criteri Ambientali Minimi DM 10 Ottobre 2017, raggiungendo quindi ottime prestazioni ambientali che grazie ad una valutazione climatica e di vulnerabilità, nonché grazie alla modellazione LCA, hanno permesso il pieno allineamento del progetto ai criteri di vaglio tecnico secondo l'obiettivo Mitigazione Climatica del Regolamento 852 del 2020.

L'edificio infatti prevede utilizzo di materiali con alto contenuto di riciclato e privi di sostanze pericolose come definito dal criterio CAM 2.4.1.3 Sostanze pericolose e quindi in linea con il principio DNSH Prevenzione e riduzione dell'inquinamento.

Per garantire ulteriormente la conformità alla Tassonomia Europea per i nuovi edifici, è stata condotta l'analisi di Life Cycle Assessment (LCA) considerando tutte le fasi del ciclo di vita dell'edificio, dall'estrazione delle materie prime fino alla dismissione, seguendo il modello "cradle to cradle", in modo da fornire una visione completa e affidabile dell'impronta climatica dell'intervento. È stata inoltre effettuata una LCA comparativa per valutare l'incidenza della scelta dell'**acciaio XCarb** di ArcelorMittal sulla riduzione degli impatti ambientali, con particolare attenzione alle fasi A1-A3 e ai materiali strutturali. L'acciaio XCarb, prodotto con un processo a forno elettrico alimentato da energia rinnovabile con Garanzia di Origine, comporta una significativa riduzione delle emissioni di carbonio rispetto all'acciaio tradizionale.

La scelta di questo acciaio sostenibile è stata motivata dall'obiettivo di allinearsi con il criterio della Tassonomia Europea per la mitigazione dei cambiamenti climatici, poiché contribuisce significativamente alla riduzione delle emissioni di gas serra e promuove l'uso di materiali riciclati e rinnovabili. L'analisi ha confermato che l'utilizzo di questo materiale riduce l'impronta di carbonio lungo l'intero ciclo di vita dell'edificio, con un impatto positivo nelle fasi di produzione e costruzione.

Attività 7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica

L'attività 7.3 consiste nell'installazione, nella manutenzione o nella riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica.

AdB ha svolto diversi interventi di efficientamento energetico, in particolare, interventi di efficientamento energetico ed illuminazione ed efficientamento energetico degli impianti della caserma Vigili del Fuoco, presso il TML e gli uffici, l'acquisto di una nuova pompa di calore BHS e la sostituzione delle plafoniere di appartenenza a TAG. L'investimento prevede anche la sostituzione di una caldaia a gas con una pompa di calore reversibile, in grado di produrre sia acqua calda che acqua refrigerata, a seconda della stagione.

piazzali degli aeroporti, definita come l'insieme delle operazioni intraprese per mantenere e ripristinare la funzionalità e il livello di servizio delle strade.

Tra gli interventi realizzati vi sono:

- la manutenzione e la riqualificazione della viabilità di accesso al sito "Cava Olmi";
- la ristrutturazione della corsia di accesso al terminal per taxi, NCC e autobus, al fine di ottimizzare i flussi di traffico e migliorare l'accessibilità;
- la riqualificazione del piazzale aeromobili, parte integrante del terzo lotto operativo e la realizzazione di una nuova viabilità perimetrale per una gestione più efficiente dei flussi;
- interventi di riqualifica dell'Apron 1.

5.3. Nota metodologica OpEx

In relazione agli OpEx ammissibili secondo la Tassonomia, sono stati presi in considerazione esclusivamente i costi relativi a materiali di manutenzione, pulizie e manutenzione informatica, come indicato nella FAQ #12 pubblicata dalla Commissione il 2 febbraio 2022. Questi costi sono stati successivamente allocati come percentuale del fatturato, utilizzato come chiave di allocazione degli OpEx. Tale scelta risulta coerente con l'approccio contabile adottato dalla Società per l'allocazione dell'ammortamento tra le due SBUs

5.4. Valutazione delle Clausole Minime di Salvaguardia

Al fine di garantire che un'attività possa essere considerata allineata alla Tassonomia UE, è stata svolta un'analisi del rispetto delle garanzie minime di salvaguardia. Tale analisi ha l'obiettivo di garantire che un'attività economica possa essere considerata "sostenibile" solo se viene svolta nel rispetto degli standard internazionali sui **diritti umani** e delle rispettive leggi internazionali e nazionali contro la **corruzione**, la **tassazione** e la **concorrenza leale**. A tal riguardo sono stati analizzati e verificati per AdB il rispetto delle Minimum Safeguards in tutti gli ambiti rilevanti (Diritti Umani, Fiscalità, Corruzione e Concorrenza).

B. ATTIVITA' NON ELIGIBILE PER LA TASSONOMIA		
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia (B)	139.491	84%
Totale (A+B)	166.053	100%

Template fatturato

	Quota di Fatturato totale	
(A)	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	0,00%	16,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	0,00%	0,00%
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	0,00%	0,00%

B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA		
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)	27.726	63,08%
Totale (A+B)	43.956	100%

	Quota di CapEx totale	
(A)	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	24,73%	1,19%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	0,00%	0,00%
CE	0,53%	10,48%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	0,00%	0,00%

6. ESRS E1 – CAMBIAMENTI CLIMATICI

6.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
E1-Cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	-
	Mitigazione al cambiamento climatico	-
	Energia	-

IRO- 1 20 a) Sulla base di quanto riportato all'interno del paragrafo 3.1 *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti*, nello svolgimento dell'analisi di Doppia Rilevanza, sono stati mappati all'interno della "long list impact" tutti gli impatti legati al clima che il Gruppo e gli attori della catena del valore generano o potrebbero generare verso l'esterno, mentre nella "long list financial" i rischi legati al clima che possono comportare effetti economici/finanziari e/o reputazionali sul Gruppo. Si specifica che nella *Financial Materiality* non sono state identificate opportunità per il Gruppo, relative al tema del cambiamento climatico.

Tale mappatura è stata effettuata a valle dell'analisi del contesto interno ed esterno di riferimento in cui di rilevanza, per l'identificazione degli impatti, rischi e opportunità legati al clima, è stata la consultazione dell'analisi dei rischi messa a disposizione dal World Economic Forum mediante il documento Global Risk Report 2024; le indicazioni strategiche in ambito sostenibilità definite e promosse da ACI Europe; l'analisi di vulnerabilità climatica di AdB; la Strategia aziendale, il Piano di Sostenibilità e la Strategia di Decarbonizzazione. L'Analisi di Doppia Rilevanza ha evidenziato le diverse aree chiave su cui il Gruppo AdB deve concentrare i propri sforzi per quanto riguarda l'adattamento, la mitigazione dei cambiamenti climatici e la gestione sostenibile dell'energia. A tal riguardo, per quanto concerne il tema della mitigazione dei cambiamenti climatici, sono stati mappati impatti negativi specifici relativi alle emissioni di gas effetto serra (GHG) dirette (Scope 1 e 2) e indirette (Scope 3) associate al traffico aereo e stradale. La valutazione degli impatti legati al clima è stata effettuata dalle funzioni interne di AdB aventi diretta responsabilità della strategia di decarbonizzazione e delle iniziative messe in atto dal Gruppo sul tema della lotta al cambiamento climatico.

IRO- 1 20 b) i, 21. I **rischi fisici** legati al tema del cambiamento climatico identificati all'interno dell'analisi di Doppia Rilevanza, provengono dalla mappatura esistente all'interno del framework ERM. Tali rischi sono stati identificati in ERM sulla base dell'analisi di vulnerabilità climatica conclusa nel 2024. Nello specifico, sono stati identificati rischi associati al verificarsi di eventi meteorologici estremi, quali eventi estremi di caldo, di freddo, di precipitazione (anche nevose) e di vento sulla base di quanto identificato come pericolo climatico nell'analisi di vulnerabilità. All'interno dell'analisi di vulnerabilità è stata identificata, sul periodo futuro 2032-2061, la classe di pericolosità associata ai diversi pericoli climatici considerando i tre scenari predisposti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): RCP2.6 "Mitigazione aggressiva", RCP4.5 "Forte mitigazione" e RCP8.5 "Scenario ad elevate emissioni".

IRO- 1 20 b) ii. La valutazione dei **rischi** mappati **associati al verificarsi di tali eventi meteorologici estremi** proviene dalle valutazioni espresse all'interno del framework ERM. A tal riguardo, la valutazione quantitativa finale in ERM è stata espressa in termini di impatti sui KPI relativi a EBITDA e Cash Flow ed effetti reputazionali di tali rischi. Tale valutazione deriva dall'analisi di vulnerabilità tramite la quale sono stati identificati gli elementi del sistema aeroportuale, e quindi le attività del Gruppo, che potrebbero essere maggiormente

del Gruppo per contribuire alla mitigazione del cambiamento climatico, garantendo la compatibilità con gli obiettivi climatici dell'UE e con la Tassonomia Europea.

E1-1, 16 b), c), i) Il **Piano Net-Zero Carbon 2030** è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di AdB durante la seduta del 17 dicembre 2024. Esso include azioni mirate, ciascuna ben definita in termini tecnici, di riduzione delle emissioni di CO₂, e in termini economico-finanziari, con l'obiettivo di garantire l'efficacia e la sostenibilità del processo di transizione verso un futuro a emissioni zero.

E1-1, 16 b) All'interno del Piano, sono state identificate le leve di decarbonizzazione tramite le quali è possibile raggiungere l'azzeramento progressivo delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2 del Gruppo. Le leve sulle quali AdB agisce sono **l'elettrificazione ed efficienza degli impianti**, la **produzione e acquisto di energia rinnovabile**, interventi di **E-Mobility**, e di **Carbon Removal**. Tra le principali azioni previste nel Piano risultano la decarbonizzazione delle centrali termiche, l'installazione di impianti fotovoltaici, l'acquisto di veicoli elettrici, l'installazione di infrastrutture per la ricarica elettrica dei mezzi e opere di forestazione. Per dettagli ulteriori sulle azioni previste dal Piano si veda il paragrafo 6.3 *Azioni*.

E1-1 16 j Nell'attuazione del Piano, AdB risulta aver superato più della metà del percorso verso il raggiungimento dell'obiettivo al 2030, con una riduzione delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2 pari al 60% nel 2024 rispetto all'anno base (2010).

E1-1 15, 16 d) In riferimento alle analisi effettuate sulle emissioni generate da AdB, non è attualmente stata implementata una valutazione qualitativa puntuale delle **emissioni di GHG "bloccate" (locked-in)** derivanti dai propri attivi e infrastrutture. Le **emissioni di GHG "bloccate" (locked-in)** sono stimate qualitativamente residuali ovvero circa il 10% dell'emissioni dell'anno base e sono riconducibili ai sistemi di emergenza, ai gas refrigeranti, alla produzione di calore ad alta temperatura e alle operazioni aeroportuali (es. attività di deicing). Tuttavia, il **Piano di Decarbonizzazione** adottato prevede misure concrete volte a minimizzare il rischio di emissioni locked-in e a garantire il raggiungimento dell'obiettivo **Net Zero Carbon entro il 2030** in accordo con lo standard definito dall'Airport Carbon Accreditation ovvero ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 90% rispetto all'anno base (2010) e di compensare le restanti.

Piano riduzione emissioni Scopo 3

Per quanto concerne le emissioni indirette derivanti dalla catena del valore del Gruppo (emissioni di Scopo 3), il Gruppo ha predisposto uno specifico **Piano di riduzione delle emissioni Scopo 3** tramite il quale si impegna a **ridurre**, rispetto ai livelli del 2019, **del 26% tali emissioni entro il 2030** (escludendo quelle derivanti dalle operazioni aeree). Il **Piano** include leve di decarbonizzazione e azioni mirate prevalentemente sul **ground access** (emissioni generate dall'accesso all'aeroporto di veicoli a combustione interna), i consumi energetici dei **tenants**, gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (**Employee Commuting**), i **rifiuti** e i consumi energetici del **People Mover**. Trattandosi di emissioni Scopo 3, dunque emissioni che non sono sotto il diretto controllo di AdB, le azioni consistono essenzialmente nella promozione di Protocolli di intesa con i diversi attori della catena del valore. Per dettagli ulteriori sulle azioni previste dal Piano si veda il paragrafo 6.3 *Azioni*. **E1-1 15, 16 a)** AdB non ha svolto specifiche attività di allineamento degli obiettivi *Airport Carbon Accreditation* (ACA) con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi. Tuttavia, gli obiettivi dell'ACA sono coerenti con l'obiettivo di transizione verso un'economia sostenibile e di conseguire la neutralità climatica entro il 2050.

E1-1 15, 16 e) Per quanto concerne le attività economiche contemplate dai regolamenti delegati sull'adattamento ai cambiamenti climatici o la mitigazione degli stessi a norma del Regolamento sulla Tassonomia, AdB non ha ad oggi formalizzato obiettivi o piani specifici volti ad incrementare l'allineamento delle proprie attività economiche ai criteri stabiliti dal **Regolamento Delegato (UE) 2021/2139** in materia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. Tuttavia, AdB riconosce l'importanza della Tassonomia

Analisi di vulnerabilità al rischio climatico

SBM-3 19 a), b) Nel 2024 è stata conclusa l'analisi di vulnerabilità climatica, realizzata in collaborazione con il Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), seguendo una metodologia strutturata in più fasi.

La **fase iniziale** ha riguardato la valutazione dei pericoli climatici (hazard - H), identificando gli indicatori specifici relativi ai fenomeni climatici che potrebbero causare danni all'aeroporto. Tali pericoli includono eventi di temperature estreme (sia calde che fredde), precipitazioni intense e vento forte.

Le variazioni degli indicatori climatici sul periodo futuro 2032-2061 sono state calcolate sulla base di un *ensemble* di modelli climatici disponibili nell'ambito del programma EURO-CORDEX considerando i tre scenari IPCC: RCP2.6 "Mitigazione aggressiva", RCP4.5 "Forte mitigazione" e RCP8.5 "Scenario ad elevate emissioni".

La **seconda fase** ha previsto l'identificazione dei fattori di esposizione, ovvero gli elementi del sistema aeroportuale che potrebbero essere minacciati dai pericoli climatici. Gli elementi sono stati classificati in tre gruppi principali:

1. **Componenti lato volo:** comprendono gli elementi legati al movimento degli aeromobili, come piste, vie di rullaggio, torre di controllo e aree di piazzale;
2. **Componenti lato terra:** si riferiscono a strutture come uffici, terminal, sistemi di accesso aeroportuale e parcheggi;
3. **Componenti dei sistemi informativi aeroportuali:** includono le sale server IT e gli strumenti essenziali per il corretto funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale.

Una volta definiti i pericoli climatici e le risorse esposte, si è proceduto con l'analisi dei fattori di vulnerabilità (V), attraverso un approccio collaborativo che ha coinvolto gli stakeholder aeroportuali. La vulnerabilità è stata definita come la suscettibilità del sistema agli impatti negativi dei cambiamenti climatici.

La successiva **valutazione della gravità** degli impatti ha visto il coinvolgimento di esperti interni all'Aeroporto di Bologna, provenienti da vari settori (sostenibilità, operazioni, progettazione, manutenzione e amministrazione). A ciascun esperto è stato chiesto di valutare l'impatto di ciascun pericolo climatico sugli elementi esposti, come nel caso delle ondate di calore sulle prestazioni delle piste.

La valutazione delle caratteristiche intrinseche degli elementi esposti è stata condotta tramite un questionario basato su una revisione della letteratura sulle vulnerabilità dei componenti aeroportuali. Tra gli aspetti considerati vi sono la manutenzione degli elementi, l'uso di materiali resistenti alle temperature estreme, le misure preventive per affrontare gli impatti climatici e la capacità di drenaggio dei sistemi.

Dopo l'elaborazione delle risposte ai questionari, è stata sviluppata una **matrice di vulnerabilità**, che ha permesso di determinare il livello di vulnerabilità di ciascun componente aeroportuale. Il livello di vulnerabilità è stato calcolato moltiplicando i punteggi di gravità dell'impatto (fase di vulnerabilità 1) per i punteggi relativi alle caratteristiche intrinseche degli elementi esposti (fase di vulnerabilità 2).

Infine, è stata costruita la **matrice di rischio climatico**, integrando i dati relativi ai pericoli, all'esposizione e alla vulnerabilità. La matrice è stata sviluppata combinando la probabilità di accadimento di ciascun pericolo con le valutazioni di vulnerabilità degli elementi esposti. Il rischio finale, che varia da 1 a 20, è stato categorizzato in quattro livelli: "Basso", "Medio", "Alto" e "Molto Alto".

SBM-3 19 c), IRO-1, RA 11 a) I risultati dell'analisi di resilienza sono riportati nella documentazione tecnica redatta dal CMCC e sintetizzati di seguito.

Al fine di garantire il mantenimento e il miglioramento di un Sistema integrato di Gestione Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza, AdB ha definito un insieme di principi su cui basa tutte le sue attività. In particolare, rispetto alla tutela ambientale la Politica richiede di:

- valutare, prevenire e minimizzare l'impatto ambientale;
- garantire la conformità alla normativa vigente in materia ambientale e efficientamento energetico;
- promuovere un sistema di reporting così da garantire il monitoraggio puntuale delle prestazioni;
- coordinare e vigilare le condotte da parte di sub-concessionari, fornitori e imprese che agiscono come terzi per conto di AdB;
- contribuire al contrasto al cambiamento climatico, migliorando l'efficienza energetica e servendosi di fonti energetiche rinnovabili;
- soddisfare le esigenze di mobilità del territorio, perseguendo uno sviluppo sostenibile;
- promuovere ed attuare iniziative di mobilità sostenibile ed alternativa rivolte ai passeggeri e alla comunità di addetti aeroportuali;
- mettere a disposizione le risorse necessarie per definire e riesaminare gli obiettivi di miglioramento continuo;
- mantenere attivi processi di innovazione, sostenibilità e miglioramento continuo, per rispondere tempestivamente alle sfide del mercato;
- contribuire alla lotta al cambiamento climatico, migliorando in modo continuo l'efficienza energetica e utilizzando fonti alternative e rinnovabili;
- assicurare che in sede di sviluppo o rinnovo di infrastrutture/impianti, nonché in fase di acquisto di prodotti o servizi rilevanti dal punto di vista energetico, siano adottati requisiti tali da garantire il miglioramento delle prestazioni energetiche.

Inoltre, i dipendenti sono chiamati a rispettare alti standard di qualità del servizio e di tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e idriche, così come l'impegno a correggere tempestivamente eventuali non conformità a norme e standard aziendali.

AdB si impegna a coinvolgere gli stakeholder e a rendere disponibile alle parti interessate la politica, incentivandone la diffusione ed attuazione tramite attività di divulgazione, informazione e formazione.

La politica è firmata dal Direttore Generale e Amministratore Delegato, che in quanto tale è la carica più alta incaricata dell'assicurarsi l'attuazione della politica, la quale è resa disponibile per la consultazione degli stakeholder sul sito internet dell'aeroporto.

6.5. Azioni

E1-3 29 a), b) RA 19, MDR-A Relativamente al tema relativo alla mitigazione dei cambiamenti climatici, si riportano di seguito le azioni pianificate dal Gruppo nell'orizzonte temporale 2024-2030 e in essere, suddivise per leve di decarbonizzazione.

dell'anidride carbonica e di inserimento paesaggistico dell'aeroporto. Il dato di cattura della CO2 deriva dal calcolo svolto in sede di progetto definitivo, considerando il numero e tipologia di piante e relativi fattori di assorbimento desunti dal Regolamento comunale del Verde Pubblico.

L'obiettivo è di dotarsi di una certificazione di "gestione forestale sostenibile". Con il vincolo boschivo, inoltre, l'area non potrà più diventare edificabile. In accordo con l'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto, la fascia boscata svolge anche un ruolo di tessuto connettivo ecologico, con l'intento di collegare nodi ecologici già presenti nell'intorno aeroportuale.

Nel 2024 AdB ha inoltre ottenuto il livello 4+ (livello transition) del framework internazionale Airport Carbon Accreditation di ACI Europe e ha definito un proprio Piano di Decarbonizzazione avente l'obiettivo di raggiungere il Net Zero entro il 2030.



Azioni di mitigazione delle emissioni di Scopo 3

Di seguito sono riportate le stime previste di riduzione delle emissioni Scopo 3 per le diverse azioni previste dal Piano di Riduzione emissioni Scopo 3, che copre il lasso di tempo dal 2019 al 2030, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 17 Dicembre 2024. A tal riguardo si precisa che i valori quantitativi di riduzione dipendono da numerose stime e ipotesi sui fattori che influenzano l'andamento delle emissioni stesse. Pertanto, ferma restando la massima accuratezza con cui sono state condotte le stime, le stesse potranno essere nel tempo confermate o riviste in ragione dell'evoluzione dei fattori che concorrono alla base delle stime delle emissioni stesse che non sono sotto il controllo del Gruppo.

Fuel and Energy Related Activities

- **Riduzione delle emissioni legate alla produzione di carburanti ed energia acquistata**, con una riduzione prevista di 839 tonnellate di CO2.

Tenants

- **Accordi con i tenants per l'acquisto di energia elettrica verde** che comporterà una riduzione di 4.178 tonnellate di CO2.

People Mover

Protocolli di intesa sulla sostenibilità con Marconi Express per l'impiego di sola energia rinnovabile per l'alimentazione del People Mover, la navetta sopraelevata su monorotaia di collegamento dell'aeroporto alla

Traffico aereo

Per quanto concerne le **emissioni generate dal traffico aereo**, il Piano include riferimenti ad azioni qualitative e non quantitative. Ciò in ragione del fatto che le emissioni generate dagli aeromobili sono enormemente rilevanti rispetto alle altre fonti emissive e alle attuali condizioni economiche e di settore si ritiene che eventuali possibili azioni promosse dal gestore aeroportuale avrebbero effetti del tutto trascurabili sulla quantità totale di emissioni associate alla componente *aircraft*. In particolare, le azioni potenzialmente più significative sulla riduzione delle emissioni di Scopo 3 generate dagli aeromobili (ossia l'introduzione dell'uso dei SAF e dell'idrogeno) applicate a livello di singolo scalo aeroportuale risultano altamente condizionate dal contesto di settore dell'aviazione civile intra-europea, anche in ragione dell'evoluzione normativa e tecnologica in atto. Al momento, dunque, non si dispone di elementi tecnici, economici e regolatori per poter adottare soluzioni rilevanti di riduzione delle emissioni Scopo 3 generate dal traffico aereo.

Al fine di contribuire alla decarbonizzazione del settore aeroportuale, AdB ha avviato le prime riflessioni sull'utilizzo di SAF presso l'Aeroporto di Bologna, con l'obiettivo di promuovere l'adozione di carburanti a minor impatto ambientale da parte delle compagnie aeree. In tale direzione, il Gruppo si impegna a valutare future iniziative che potranno includere la pubblicazione di un bando di interesse e la definizione di convenzioni con i vettori aderenti, prevedendo possibili contributi a copertura dei costi aggiuntivi derivanti dall'acquisto di tali carburanti.

E1-3 29 c) Le azioni sopra riportate, sia relative al Piano Net Zero Carbon, sia per il Piano di riduzione Scope 3, fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità, associate al tema del Cambiamento climatico. Il piano d'azione sul tema del cambiamento climatico ha comportato il sostegno, nel 2024, di circa 264 mila Euro in termini di OpEx e di 12,9 milioni di Euro di spese capitalizzate (CapEx). Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) e dello Stato Patrimoniale (per i CapEx) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2024. Tra i CapEx sostenuti nel 2024 per le azioni relative al tema del cambiamento climatico, rientrano investimenti che sono stati valutati all'interno delle analisi per la Tassonomia UE per il KPI CapEX. Nello specifico sono stati valutati per l'ammissibilità e allineamento all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici, gli investimenti realizzati nel 2024 relativamente:

- progettazione e realizzazione della fascia boscata (attività 1.1 Imboschimento);
- acquisto di veicoli elettrici (attività 6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada);
- realizzazione delle piste ciclabili e bike park (attività 6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica);
- realizzazione di infrastrutture di ricarica (7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili);
- realizzazione del parcheggio multipiano (7.1 Costruzione di nuovi edifici).

Per ulteriori dettagli relativi alle analisi effettuate per la Tassonomia UE si veda il Capitolo 5 *Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla Tassonomia)*.

Le risorse stanziate al momento della redazione del presente documento per il periodo 2025-2030, per le attività previste nel Piano di Sostenibilità sul tema del Climate Change sono pari a 1,8 milioni in termini di OpEx e 50,8 milioni di Euro in termini di CapEx.

Si riporta di seguito l'obiettivo di riduzione suddiviso per le categorie previste dal GHG Protocol.

Obiettivi Emissioni GHG Scope 3	Base line 2019 - tons CO2eq	Obiettivo 2030 - tons CO2eq	Riduzione % vs anno base
GHG Category 3: Fuel and Energy Related Activities	867	28	-97%
GHG Category 13: Downstream leased assets	4.437	259	-94%
GHG Category 11: Use of sold product	32.234	26.789	-17%
GHG Category 7: Employee Commuting	2.100	1.978	-6%
GHG Category 5: Waste generated in airport activity	214	92	-57%
Totale emissioni indirette lorde (Scope 3) di GHG (tCO2eq)	39.852	29.146	-27%

Al fine di raggiungere tale obiettivo sono state previste e adottate le **leve di decarbonizzazione** precedentemente illustrate, che riportiamo di seguito suddivise per categoria di emissioni previste dal GHG Protocol.

- **GHG Category 3 - Fuel and Energy Related Activities:** riduzione delle emissioni derivanti dalla produzione di carburanti e energia acquistati, con un risparmio di 839 tonnellate di CO2.
- **GHG Category 13 - Downstream leased assets:** accordi con i tenants per l'acquisto di energia elettrica verde, per una riduzione di 4.178 tonnellate di CO2.
- **GHG Category 11 - Use of sold product:** iniziative con gli operatori di trasporto, con corrieri, protocolli di Intesa e incentivazione dell'uso di bus e navette a basse emissioni, con una riduzione di emissioni pari a 5.445 tonnellate di CO2.
- **GHG Category 7 - Employee Commuting:** promozione della mobilità sostenibile per i dipendenti e la comunità aeroportuale attraverso la creazione di un abbonamento integrato per il trasporto, che ridurrà le emissioni di 122 tonnellate di CO2.
- **GHG Category 5 - Waste generated in airport activity:** promozione protocolli con Partner commerciali per la riduzione progressiva dei quantitativi di rifiuti urbani prodotti, con una riduzione prevista di 122 tonnellate di CO2.

MDR-T L'approccio strategico di AdB in materia di sostenibilità, e pertanto anche la fissazione degli obiettivi sopra riportati, si fondano sull'importanza che il Gruppo attribuisce alle diverse categorie di stakeholder con cui interagisce. In qualità di attore centrale all'interno di un sistema complesso come quello aeroportuale, AdB ha sviluppato nel tempo metodi e canali specifici per la comunicazione, l'ascolto e il coinvolgimento dei vari gruppi di stakeholder, sia interni che esterni. L'obiettivo è comprendere le esigenze, gli interessi e le aspettative di carattere sociale, economico, professionale e umano di tutti gli attori coinvolti.

E1-5, 39

Produzione di energia da fonti rinnovabili (MWh)	2024	2023
Energia prodotta da impianti fotovoltaici	102,76	20,25

Il perimetro di riferimento è l'intero Gruppo Aeroporto di Bologna. Sono esclusi i consumi relativi alla caserma dei vigili del fuoco e dei sub concessionari che sono fatturati direttamente a AdB in virtù di accordi tra le parti, ma nella disponibilità diretta di soggetti terzi. AdB e TAG Bologna hanno una contabilizzazione indipendente dell'energia consumata, mentre l'energia consumata da FFM è contabilizzata in maniera indivisa all'interno dell'energia consumata da AdB.

Per AdB il monitoraggio dei consumi energetici e delle risorse si basa su diverse fonti di dati. Il consumo di gas naturale viene rilevato direttamente dalle fatture emesse dai fornitori. Per il gasolio utilizzato per usi diversi dall'autotrazione, il dato è raccolto attraverso le rilevazioni fisiche manuali. Il consumo di benzina e di gasolio per la flotta aziendale è registrato nelle fatture gestite dalla contabilità fornitori. La produzione di energia fotovoltaica è monitorata tramite letture manuali del contatore di produzione. Il consumo di energia elettrica acquistata (inclusa l'energia elettrica acquistata proveniente da fonte rinnovabile) è desunto dalle fatture ricevute dai fornitori. I dati relativi all'energia ceduta sono ottenuti dal portale del distributore di energia, mentre il consumo di energia elettrica da parte dei sub concessionari è stimato e fornito dal controllo di gestione.

Per quanto riguarda TAG, il monitoraggio dei consumi si basa sulle fatture ricevute dai fornitori per il gas naturale e l'energia elettrica acquistata, mentre le informazioni sui carburanti vengono fornite dall'ufficio amministrazione di TAG.

E1-6 AR 45 d) La quota di energia rinnovabile non autoprodotta viene acquistata dalla rete e coperta da certificati di Garanzia di Origine da fonti rinnovabili.

E1-5, 40, 41, 42, 43 Il Gruppo AdB opera in un settore classificato ad alto impatto climatico secondo quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2023/137. L'attività principale del gruppo, identificata con il codice NACE 52.23 - *servizi di supporto al trasporto aereo*, rientra nella sezione H del suddetto Regolamento, che individua i settori caratterizzati da elevata intensità di emissioni di gas a effetto serra.

Intensità energetica (MWh / k €)	2024	2023
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico (MWh)	23.529	25.723
Ricavi netti derivanti da attività in settori ad alto impatto climatico (k €) ¹⁹	166.053	145.064
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività	0,142	0,177

¹⁹ Il valore dei ricavi corrisponde al valore totale dei ricavi netti iscritti nel Bilancio consolidato di Gruppo.

Emissioni lorde di GHG - Scope 2 E1-6 44 b), 49 a), b), 50 a), b), RA 45 d)

Emissioni indirette – Scope 2 ²⁰ (tCO ₂ eq)	2024	2023	% N/N-1
Elettricità - Market based	0	0	-
Elettricità – Location based	2494	1.889	+ 32%

Emissioni Scope 1 e Scope 2 - Location based (tCO ₂ eq)	2024	2023	% N/N-1
Totale	5.438	5.440	+1%

Emissioni Scope 1 e Scope 2 – Market based (tCO ₂ eq)	2024	2023	% N/N-1
Totale	2.944	3.551	-14%

Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 fanno riferimento all'intero Gruppo AdB, che corrisponde al Gruppo contabile consolidato. Non sono presenti nel perimetro della rendicontazione società partecipate, quali collegate, joint venture o imprese figlie non consolidate che non sono pienamente consolidate nei bilanci del Gruppo contabile consolidato.

E1-6 RA 39 b) In merito ai fattori di emissione applicati per le emissioni di Scope 1 2024, i dati di combustibili sono stati raccolti con l'unità di misura di riferimento e moltiplicati per i fattori emissivi ottenuti dal Database DEFRA 2024. Per quanto concerne i dati relativi al gas naturale, è stato utilizzato il fattore emissivo definito dall'ISPRA nell'Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2022 National Inventory Report 2024 - Table A6.1 Natural gas carbon emission factors - Natural gas, 2022, with 8190 l/hv.

Per quanto concerne il calcolo Scope 2 (approccio Location Based), i fattori emissivi utilizzati sono quelli definiti dall'ISPRA nell'Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2022 (National Inventory Report 2024); per quanto riguarda le emissioni di Scope 2 (approccio Market based), i fattori emissivi di riferimento sono quelli riportati nel Database Emissions Factors 2024 - Data product – IEA. Si segnala che essendo acquistata energia elettrica da fonti rinnovabili, il fattore emissivo da utilizzare nell'approccio Market Based è pari a 0.

Si specifica che il metodo "Location Based" prevede l'adozione dei fattori di emissione medi caratteristici della localizzazione geografica, mentre il metodo "Market Based" considera i fattori di emissione specifici dell'energia effettivamente fornita dal provider del servizio e che, possono differire rispetto alla rete di distribuzione complessiva.

E1-6 RA 43 c), 45 e) Si specifica infine che il Gruppo non genera emissioni biogeniche di CO₂ derivanti dalla combustione o dalla biodegradazione della biomassa.

INTENSITÀ DI GHG IN BASE AI RICAVI NETTI E1-6, 53, 54, 55

t CO ₂ eq / k €	2024	2023
Emissioni totali di GHG (location-based) (t CO ₂ eq)	598.151	540.331
Emissioni totali di GHG (market-based) (t CO ₂ eq)	595.657	538.442
Ricavi netti (k €) ²¹	166.053	145.064
Emissioni totali di GHG (location-based) rispetto ai ricavi netti (t CO ₂ eq / k €)	3,602	3,725
Emissioni totali di GHG (market-based) rispetto ai ricavi netti (t CO ₂ eq / k €)	3,587	3,712

Assorbimenti di GHG e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio**E1-7 58 a), b)**

Dopo una riduzione come minimo del 90% delle emissioni lorde Scope 1 e Scope 2, al fine di raggiungere l'obiettivo Net Zero Carbon, il Gruppo AdB si impegna a compensare le proprie emissioni attraverso misure di forestazione in loco, come espresso nel paragrafo "6.5 Azioni - azioni di mitigazione delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2" e a rimuovere le emissioni residue attraverso l'acquisto di crediti di carbonio certificati.

E1-7 59 a) In questi anni, AdB si è impegnata nell'acquisto di crediti di carbonio per compensare le proprie emissioni in eccesso, pur mantenendo un impegno costante verso la riduzione dell'impatto ambientale.

Crediti di carbonio annullati nell'anno di riferimento ²²	2024
Totale tCO ₂ eq	3.632
Quota da progetti di rimozione (%)	100%

E1-7 59 b) Anche per il 2025, AdB prevede di acquistare crediti di carbonio per un volume pari al 100% delle emissioni di scope 1 e scope 2 e al 100% delle emissioni relative ai viaggi di lavoro (categoria 6).

I crediti selezionati saranno conformi agli standard riconosciuti a livello internazionale e rispondenti a criteri di qualità e tracciabilità. **E1-7 60, 61 a), b), c)** Il livello 4+ Transition dell'Airport Carbon Accreditation (vedi paragrafo 6.5 Azioni - azioni di mitigazione delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2) certifica, sulla base di parametri predefiniti e omogenei, l'efficacia dei Piani di Sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas serra degli aeroporti, in funzione dell'impegno preso per diventare Net Zero Carbon Emissions.

E1-8 Si specifica infine che il Gruppo AdB non applica sistemi di fissazione del prezzo interno del carbonio.

²¹ Il valore dei ricavi corrisponde al valore totale dei ricavi netti iscritti nel Bilancio consolidato di Gruppo.

²² Il valore fa riferimento ai crediti di carbonio acquistati in relazione alla carbon footprint del 2023. Nel 2025 si procederà con l'acquisto dei crediti di carbonio pari alla carbon footprint del 2024.

periodicamente in ragione delle attività svolte, o in seguito a eventi significativi che richiedano una revisione ad hoc. Qualora vengano identificati impatti particolarmente rilevanti, questi possono essere approfonditi tramite schede ERM, che vengono monitorate con attenzione dalle funzioni aziendali di governance.

Le azioni di mitigazione degli impatti identificati vengono valutate e incluse nel Programma ambientale e nel Piano di sostenibilità, monitorando altresì lo stato di avanzamento delle misure previste. In aggiunta, nell'ambito del Sistema di gestione ambientale, l'impresa mantiene un registro/scadenziario aggiornato della legislazione applicabile, con verifiche periodiche su eventuali aggiornamenti normativi per garantire il rispetto delle nuove prescrizioni. Per quanto riguarda in particolare la componente Acqua, l'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) contiene specifiche prescrizioni relative alla qualità delle acque scaricate, le quali sono incluse nel registro/scadenziario per garantire la corretta gestione e il monitoraggio dei relativi adempimenti.

E2-1 15 c) La gestione degli sversamenti accidentali di idrocarburi e altre sostanze potenzialmente contaminanti avviene in coerenza a quanto previsto dalla procedura operativa inserita nel Manuale di aeroporto con l'obiettivo di ridurre al minimo il rischio di contaminazione ambientale nel caso si verifichi uno sversamento di sostanze durante le operazioni aeroportuali (rifornimento carburante, circolazione dei mezzi). Inoltre, il Piano Interno di Emergenza prevede linee guida dettagliate per la gestione di situazioni critiche, come incendi o cedimenti strutturali. Periodicamente vengono effettuate simulazioni di emergenza per testare la risposta a scenari che potrebbero avere impatti sull'ambiente, garantendo così la preparazione adeguata a eventi imprevisti.

7.3. Azioni

Azioni relative a impatti negativi rilevanti

- **[E2-2 19 c, MDR-A]** Nel contesto del proprio impegno verso la sostenibilità e la protezione ambientale, il Gruppo volge le seguenti azioni: **inquinamento dell'acqua**: il Gruppo monitora la qualità delle acque presso gli scarichi autorizzati in conformità con le disposizioni dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA). L'intero sistema fognario è dotato di impianti di disoleazione e decantazione, progettati per trattenere le eventuali sostanze inquinanti presenti. Laddove emergano anomalie vengono valutate ed attuate azioni correttive. L'azienda si impegna a rispettare le normative vigenti e a promuovere il ripristino degli ecosistemi acquatici qualora danneggiati, contribuendo così alla conservazione e al miglioramento della qualità delle risorse idriche.
- In relazione alla **qualità dell'aria**, AdB ha implementato una rete fissa di rilevamento che monitora costantemente la concentrazione di inquinanti atmosferici. Il sistema include due centraline fisse di rilevamento situate in zone abitate esterne all'aeroporto. In fase di implementazione del sistema di monitoraggio, la localizzazione delle due centraline è stata concordata con gli Enti locali (ARPAE, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno). Le zone ove sono collocate le centraline sono caratterizzate da uno stato di inquinamento dell'aria tipico dei contesti antropizzati e trafficati. La analisi e validazione dei dati viene svolta da ARPAE che redige rapporti mensili pubblicati sul sito internet di AdB. Ad oggi ARPAE non ha rilevato specifiche correlazioni fra il traffico aereo e i dati registrati dalle stazioni di misura, tuttavia qualora dovessero emergere criticità, le informazioni raccolte consentiranno al Gruppo di valutare la implementazione di eventuali misure correttive volte al miglioramento della qualità dell'aria.

Emissioni di inquinanti atmosferici - PM10 (µg/m³)	2024		2023	
Centraline	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
Gennaio	32	34	23	nd
Febbraio	32	36	31	34
Marzo	19	20	15	15
Aprile	15	17	12	12
Maggio	12	14	14	14
Giugno	15	17	15	16
Luglio	16	17	20	20
Agosto	17	17	16	15
Settembre	17	17	18	18
Ottobre	19	20	18	20
Novembre	36	37	20	20
Dicembre	25	38	27	26

E2-4 30 a), b), c), 31 I dati relativi alle emissioni di inquinanti atmosferici provengono dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria di proprietà di AdB, che include due stazioni di misura fisse situate in aree urbane esterne al sedime aeroportuale. Queste centraline rilevano gli inquinanti atmosferici derivanti da tutte le sorgenti presenti nell'area in cui le centraline sono collocate. Le analisi e le verifiche condotte da ARPAE non hanno sinora evidenziato una correlazione diretta tra i valori rilevati e le attività aziendali. Tuttavia, ai fini della Rendicontazione di Sostenibilità, si ritiene comunque utile riportare tali dati, in quanto rappresentano informazioni ambientali rilevanti derivate dai sistemi di monitoraggio a disposizione dell'impresa.

Inquinamento di acqua **E2-4 28 a), 29**

Emissioni in acqua (T)	2024	2023
Totale	7,67	31,09
COD	< 12	17,1
Cadmio	< 0,005	< 0,005
Ferro	0	0,125
Manganese	0,00	< 0,05
Mercurio	< 0,01	< 0,001
Nichel	< 0,1	< 0,1
Zinco	1,27	0,09
Oli minerali/idrocarburi	< 1	1,22
pH	0,00	7,35
BOD5		
Solidi sospesi totali	6,4	5,2
Altre sostanze prioritarie come definite all'articolo 2, paragrafo 30, della direttiva 2000/60/CE	-	-

8. ESRS E3 – ACQUA E RISORSE MARINE

Nella presente sezione sono riportate le informazioni inerenti all'impatto sulla risorsa idrica in termini di prelievi e consumi idrici. Per quanto attiene l'impatto sulla qualità delle acque si fa riferimento alla sezione 7 ESRS E2 – Inquinamento

8.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla gestione delle risorse idriche

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
E3-Acqua e risorse marine	Acqua	Consumo d'acqua
		Prelievi d'acqua
		Scarichi d'acqua
	Risorse marine	Scarichi d'acqua negli oceani
		Estrazione e uso delle risorse marine

Nota: sono segnalati in grigio i sotto-sotto temi che sono risultati come non rilevanti o non applicabili per il Gruppo a valle dell'Analisi di Doppia Rilevanza

IRO-1 8 a), b) Sulla base di quanto riportato all'interno del paragrafo 3.1 *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti*, il Gruppo ha identificato all'interno della "long list Impact" gli impatti ambientali legati ai prelievi e consumi idrici sulla base dell'analisi del contesto esterno e interno. A tal fine è stata tenuta in considerazione l'area geografica del sedime aeroportuale e delle attività svolte in tale area da AdB e dai suoi attori della catena del valore. Per la mappatura degli impatti relativi al tema delle acque è stato inoltre considerato il sistema di gestione UNI EN ISO 14001 e il Risk Register.

Sulla base dall'area in cui è situato il sedime aeroportuale, definita come area a rischio di stress idrico, è stato valutato come rilevante l'impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo e consumo di acqua. A tal riguardo si specifica che la rilevanza dell'impatto non è legata alla significatività degli usi di risorsa idrica bensì al fatto che l'aeroporto è situato in una zona a stress idrico rispetto a cui, dunque, la tutela quantitativa della risorsa idrica riveste comunque una certa importanza. Tale impatto è stato inoltre sottoposto agli enti territoriali e ai clienti business tramite interviste one-to-one, per una loro valutazione della significatività.

Nonostante la posizione in area a stress idrico, ad oggi, non sono mai state riscontrate limitazioni al prelievo di acqua. Tuttavia, riconoscendo che la scarsità delle risorse idriche costituisce una delle principali sfide nel contesto degli impatti ambientali globali, AdB si impegna a monitorare costantemente i livelli dei suoi prelievi di acqua.

A stati considerati come non materiali gli impatti relativi allo scarico delle acque. Non si ha alcuna attinenza fra le attività di AdB e le risorse marine. Infine, secondo la prospettiva "outside-in" non sono emersi rischi e opportunità rilevanti legati al tema delle acque e risorse marine.

- **E3-2 18 b** Installazione di un impianto di recupero delle acque piovane presso uno degli edifici operativi dell'aeroporto (conclusa tra il 2022 e il 2023);
- Monitoraggio costante della qualità delle acque in uscita dal sedime aeroportuale (ricorrente);
- Rendicontazione dei dati relativi al consumo idrico e alla qualità delle acque nella Rendicontazione di Sostenibilità, viene effettuata ogni anno in relazione alla rendicontazione di sostenibilità

Guardando al futuro, i principali progetti di ampliamento infrastrutturale includeranno, dove tecnicamente possibile, soluzioni per il recupero e riuso delle acque, in coerenza con i protocolli sostenibilità LEED per le nuove costruzioni.

Il Gruppo si impegna inoltre a proseguire il monitoraggio periodico dei consumi idrici e del funzionamento dei sistemi di raccolta e convogliamento delle acque, al fine di garantire l'efficacia delle iniziative intraprese e promuovere una gestione sempre più sostenibile delle risorse idriche.

8.4. Target

E3-3, 20, 23 a), c), MDR-T Attualmente, non sono stati definiti obiettivi formali e misurabili relativi alla riduzione dell'impatto sulle risorse idriche né in termini di miglioramento della qualità delle acque né in termini di riduzione del consumo idrico, tuttavia, AdB dimostra un impegno costante sul tema delle risorse idriche attraverso i monitoraggi dei prelievi e l'adesione al programma "Pledge dell'Acqua" (rif. Par. 7.4) il quale mira a stabilire obiettivi qualitativi e quantitativi di tutela della risorsa idrica, condivisi tra le aziende partner aderenti al programma. Nell'ambito di tale programma saranno sviluppati obiettivi qualitativi e quantitativi inerenti la tutela della risorsa idrica, che AdB adotterà nei propri piani di sviluppo sostenibile.

8.5. Metriche

Prelievo e Consumo idrico **E3-4 AR 32**

Prelievo idrico per fonte	2024	
	Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato
Acque sotterranee (totale) ²³	121.136	-
Acqua dolce (<=1.000 mg/L solidi totali disciolti)	121.136	
Altra acqua (> 1.000 mg/L di solidi totali disciolti)	-	-
Acqua di terzi (totale) ²⁴	65.202	
Acqua dolce (<=1.000 mg/L solidi totali disciolti)	65.202	
Altra acqua (> 1.000 mg/L di solidi totali disciolti)		
Prelievo totale di acque	186.338	-
Di cui da acqua dolce (<=1.000 mg/L solidi totali disciolti)	186.338	-
Di cui da altra acqua (> 1.000 mg/L di solidi totali disciolti)	-	-

²³ Tale dato corrisponde all'acqua prelevata da pozzi

²⁴ Tal dato corrisponde all'acqua prelevata dall'acquedotto

9. ESRS E4 – BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI

9.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati a biodiversità ed ecosistemi

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
E4-Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Cambiamento climatico
		Cambiamento di uso del suolo, cambiamento di uso dell'acqua dolce e cambiamento di uso del mare
		Sfruttamento diretto
		Specie esotiche invasive
		Inquinamento
		Altro
	Impatti sullo stato delle specie	Dimensione della popolazione della specie
	Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	-
	Impatti e dipendenze in termini di servizi ecosistemici	-

Nota: sono segnalati in grigio i sotto-sotto temi che sono risultati come non rilevanti o non applicabili per il Gruppo a valle dell'Analisi di Doppia Rilevanza

IRO-1 17 a) Sulla base di quanto riportato all'interno del paragrafo 3.1 *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti*, nello svolgimento dell'analisi di Doppia Rilevanza, sono stati mappati all'interno della "long list impact" tutti gli impatti relativi alla biodiversità che il Gruppo e gli attori della catena del valore generano o potrebbero generare verso l'esterno, mentre nella "long list financial" i rischi legati alla biodiversità che possono comportare effetti economici/finanziari e/o reputazionali sul Gruppo. Si specifica che nella *Financial Materiality* non sono state identificate opportunità per il Gruppo, relative al tema della biodiversità.

Tale mappatura è stata effettuata a valle dell'analisi del contesto interno ed esterno di riferimento. A tal fine si è tenuto in considerazione dell'area geografica del sedime aeroportuale e le attività svolte in tale area da AdB e dai suoi attori della catena del valore. **IRO-1 19 a)** A tal proposito, si specifica che il sito in cui è presente e opera AdB, è situato vicino al sito "Golena San vitale". Tale sito, denominato "Golena San Vitale e Golena del Lippo", è incluso nella rete Natura 2000 come Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) con il codice IT4050018.

Pertanto, considerata la vicinanza dell'aeroporto al sito Golena San Vitale, e tenuto conto delle attività svolte all'interno dell'area aeroportuale, sono stati individuati impatti negativi sulla fauna volatile nelle aree aeroportuali a causa dell'operatività aerea; il potenziale contributo alla diffusione di specie aliene tramite l'attività di trasporto passeggeri e cargo; e il potenziale impatto in termini di riduzione del grado di biodiversità dovuto alle attività aeroportuali (ad esempio a causa della generazione di rumore, di emissioni GHG, e di occupazione del suolo). **IRO-1 17 e) i., ii.** Gli impatti individuati sono stati inoltre sottoposti agli enti territoriali tramite interviste one-to-one per una loro valutazione della significatività.

Ad oggi, le evidenze raccolte tramite il monitoraggio del grado di biodiversità non sono sufficienti per stabilire correlazioni dirette tra le attività aeroportuali e i cambiamenti nella biodiversità. Pertanto, nello svolgimento

9.4. Politiche

E4-2 23, 24 MDR-A All'interno della **Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza** per uno sviluppo sostenibile, attualmente non è trattato in modo esplicito il tema della biodiversità e degli ecosistemi. Tuttavia, AdB, in linea con gli obiettivi strategici (direttiva *Care*) pone attenzione al tema della biodiversità attraverso le varie attività di monitoraggio. A tal riguardo, il Gruppo gestisce e monitora gli impatti ambientali attraverso il Risk Register, che raccoglie i rischi e gli impatti relativi alle seguenti matrici: aria, acqua, rifiuti, suolo e sottosuolo, inquinamento luminoso, biodiversità e rumore aeroportuale. Il Risk Register viene revisionato periodicamente in seguito a eventi significativi che richiedano una revisione ad hoc. Qualora vengano identificati impatti particolarmente rilevanti, questi possono essere approfonditi tramite schede ERM, che vengono monitorate con attenzione dalle funzioni aziendali di governance.

AdB valuterà inoltre l'opportunità di inserire in futuro espliciti riferimenti alla biodiversità all'interno della propria Politica Integrata.

9.5. Azioni

Azioni relative agli impatti negativi rilevanti

E4-3 25, MDR-A Nel 2023, il Gruppo Aeroporto di Bologna ha avviato un monitoraggio periodico della flora e fauna all'interno delle proprie aree di competenza, con l'obiettivo di misurare il grado di biodiversità utilizzando l'Indice di Shannon-Wiener. Questa attività prevede il censimento periodico delle specie di flora e fauna, al fine di monitorarne l'andamento nel tempo, anche in relazione alle variazioni delle condizioni ambientali che potrebbero influire sulle specie presenti e sulla loro abbondanza a causa della seed bank del terreno.

E4-3 28 b) Tra le azioni implementate, si specifica inoltre che AdB non ha fatto ricorso ad attività volte alla compensazione della biodiversità.

Azioni relative ai rischi rilevanti

AdB è consapevole dei potenziali rischi legati ai fenomeni di *wildlife strike*, ossia l'impatto tra fauna selvatica e aeromobili, che può comportare ritardi, cancellazioni di voli e verifiche straordinarie sugli aeromobili. In particolare, la costituzione di una fascia boscata nella zona perimetrale dello scalo potrebbe contribuire all'aumento di tale rischio.

Per mitigare e gestire questo rischio, AdB ha implementato le seguenti azioni:

- **Aggiornamento continuo del piano di prevenzione anti-volatili**, per garantire l'efficacia delle misure adottate in funzione delle evoluzioni del contesto ambientale e operativo.
- **Attività di bird and wildlife control** svolte da un operatore specializzato, con presidio continuativo in aeroporto per monitorare e gestire la presenza di fauna selvatica, riducendo la probabilità di impatti con gli aeromobili.

Queste misure riflettono l'impegno di AdB nel garantire la sicurezza operativa e la regolarità delle operazioni aeroportuali.

10. ESRS E5 – USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

10.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse ed economia circolare

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
E5-Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	-
	Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi	-
	Rifiuti	-

Nota: sono segnalati in grigio i sotto-sotto temi che sono risultati come non rilevanti o non applicabili per il Gruppo a valle dell'Analisi di Doppia Rilevanza

IRO-1 11 a) Come riportato all'interno del paragrafo 3.1 *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti*, sono stati mappati all'interno della “*long list impact*” tutti gli impatti relativi all'uso delle risorse ed economia circolare, mentre nella “*long list financial*” i rischi sul tema che possono comportare effetti economici/finanziari e/o reputazionali sul Gruppo. Si specifica che nella *Financial Materiality* non sono state identificate opportunità per il Gruppo relativamente al tema dell'utilizzo delle risorse ed economia circolare.

Al fine di identificare gli IROs, è stata svolta un'analisi del contesto interno ed esterno, in cui si è tenuto conto, tra l'altro, dell'area geografica del sedime aeroportuale, delle tipologie di attività svolte dal Gruppo, delle analisi dei Risk Assessment svolti per le certificazioni ambientali, e di quanto mappato all'interno del framework ERM.

Dall'Analisi di Doppia Rilevanza è emerso che il tema delle risorse in uscita non è materiale per il Gruppo. Allo stesso modo, è emerso come rilevante l'impatto di Aeroporto di Bologna sulla disponibilità di risorse come materie prime, componenti e semilavorati, necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture. Inoltre, è stato valutato come rilevante l'impatto generato verso l'esterno tramite la produzione di rifiuti urbani e speciali, pericolosi e non pericolosi, derivanti dalle attività aeroportuali. Le attività aeroportuali generano principalmente rifiuti derivanti dalle attività commerciali, come negozi e ristoranti, e da alcune attività operative, come la manutenzione dei mezzi aeroportuali e la pulizia.

IRO-1 11 b) Tali impatti sono stati inoltre sottoposti agli enti territoriali e ai clienti business tramite interviste one-to-one, per una loro consultazione e valutazione della significatività. Sebbene non vi siano processi industriali specifici che richiedano interventi per ridurre la produzione di rifiuti, AdB è comunque impegnata, in collaborazione con l'Amministrazione comunale e l'Ente gestore del servizio di raccolta rifiuti, a massimizzare la raccolta differenziata. A partire dal 2022, sono stati avviati coinvolgimenti diretti con questi soggetti per migliorarne la gestione.

Per quanto concerne la prospettiva “*outside-in*”, la mappatura e valutazione dei rischi all'interno dell'Analisi di Doppia Rilevanza proviene da quanto svolto all'interno del framework ERM. Relativamente alle risorse in entrata, è stato identificato come rilevante il rischio legato all'approvvigionamento di alcuni materiali, derivante dall'aumento dei costi delle materie prime e dalle situazioni geopolitiche, che possono influire sulla disponibilità delle risorse, sui prezzi e sui tempi di approvvigionamento, creando maggiore instabilità economica e finanziaria per AdB. **IRO-1 11 a)** La probabilità di questo scenario è considerata alta,

adottando l'uso di materiali alternativi come posate in metallo e piatti in ceramica, oltre a un maggiore impiego di bevande alla spina che ha conseguentemente portato anche ad una riduzione dell'utilizzo di bottiglie in vetro. Questo progetto abbraccia il mondo degli esercizi commerciali del F&B ed il Duty Free. Alcuni punti vendita hanno inoltre adottato il sistema "vuoto a rendere", riducendo i rifiuti immessi nell'ambiente. I punti vendita della ristorazione che avranno eliminato la plastica monouso nei processi verso il pubblico otterranno una certificazione dedicata. L'obiettivo è di aumentare il numero di punti vendita aderenti alle iniziative, in modo da proseguire il percorso di ulteriori riduzioni della plastica monouso.

Raccolta differenziata della plastica utilizzata per gli imballaggi dell'area cargo

E5-2 20 b In partnership con **Aliplast**, è stato attuato un programma di recupero dei prodotti plastici da imballaggio merci presso la società cargo Fast Freight Marconi. Tramite tale progetto i materiali utilizzati per imballare le merci vengono recuperati, trasformati e, a seguito di un processo di trasformazione, vengono utilizzati per produrre nuovi film plastici per gli imballaggi. Tra il 2022 e il 2023 sono stati raccolti 5.840 chilogrammi di imballaggi e restituiti 23.132 chilogrammi di film in polietilene riciclato al 99,4%. Nell'ottica di creazione di sinergie che includano tutti gli operatori presenti nello scalo, tale attività ha visto anche il coinvolgimento e la partecipazione dell'operatore Duty Free che dal 2023 conferisce le plastiche in questo processo virtuoso. Nel 2024 sono stati raccolti 8.550 chilogrammi, 97% in più rispetto al 2023, e riacquistati 12.270 chilogrammi di film riciclato, 4% in più rispetto al 2023, con presenza di materiale riciclato pari al 99,4%. Questa operazione ha anche portato ad una quantità di CO₂ risparmiata pari a -83% per chilogrammo di prodotto.

Progetto ReVending

E5-2 20 e La raccolta e il riciclo della plastica sono attività ritenute importanti nell'ambito di una corretta gestione circolare della materia. La collaborazione con la multiutility Hera, Corepla (Consorzio Nazionale per la Raccolta, il Riciclo e il Recupero degli Imballaggi in Plastica) e il Gruppo che gestisce le vendig machine in Aeroporto ha dato il via, nel 2022, al progetto per il recupero e il conseguente riciclo dei bicchieri e delle palette dei distributori automatici di bevande all'interno dell'Aeroporto. In prossimità di alcuni distributori sono posizionati contenitori dedicati, che facilitano la raccolta per essere prelevati e portati nei centri di riciclaggio del Gruppo Hera senza che vengano contaminati da altri materiali, permettendone il riciclo e il riutilizzo in elevatissime quantità.

Raccolta differenziata

E5-2 20 e Il processo di potenziamento e ottimizzazione della raccolta differenziata è supportato da un programma di formazione e sensibilizzazione dedicato alle diverse categorie di produttori di rifiuti, con incontri personalizzati in base al target dei soggetti coinvolti. Per sensibilizzare i passeggeri alla corretta separazione, sono stati inoltre posizionati cavalierini in aree strategiche dello scalo, e per un anno sono state esposte sette opere del progetto artistico Scart, che trasforma i rifiuti in arte. Queste azioni hanno portato a un notevole miglioramento nella raccolta differenziata, che ha raggiunto nel 2024 le 582 tonnellate, pari al 50,4% dei rifiuti raccolti, confermando il trend in crescita iniziato nel 2022 e consolidatosi nel 2023.

Va inoltre considerato che tutte le azioni virtuose intraprese tendono a ridurre le frazioni differenziate, come ad esempio plastica, vetro e organico. Ciò potrebbe –in prospettiva- rendere più difficile il mantenimento della percentuale di raccolta differenziata, a favore di una complessiva e generale riduzione della quantità di rifiuti prodotta.

10.4. Target



E5-3 24 e), MDR-T Relativamente al tema dell'economia circolare, AdB ha attualmente implementato obiettivi relativi alla gestione dei rifiuti urbani. **E5-3 27** Tali obiettivi sono fissati da AdB in modo volontario al fine di raggiungere gli obiettivi strategici e gli impegni presi all'interno del Piano di Sostenibilità.

Gli obiettivi principali su cui si concentra il Gruppo sono:

- **Ridurre l'uso della plastica monouso nei punti vendita e nei servizi di ristorazione.** Al momento, attraverso il progetto Plastic Free, tutti gli esercizi F&B presenti nello scalo hanno provveduto ad attuare azioni finalizzate alla riduzione delle plastiche monouso nei servizi verso i clienti. I tre ristoranti presenti hanno completamente sostituito le plastiche monouso nei processi ai clienti con materiali alternativi mentre i punti vendita misti (Bar + Ristoranti) e Bar hanno provveduto ad una riduzione rispetto ai livelli del 2023. L'obiettivo è mantenere tutti i punti vendita presenti presso lo scalo ingaggiati in questo processo virtuoso di riduzione dei quantitativi di plastica.
- **Diminuire la quantità totale di rifiuti urbani prodotti.**
 - Nel 2024 il numero di passeggeri è aumentato di quasi il 15% rispetto al 2019 (da 9,4 mln a 10,8 mln circa), segnale di ripresa dell'attività aeroportuale. Nonostante un aumento delle attività e del numero di persone presenti in aeroporto, l'incremento dell'intero monte rifiuti è contenuto a +8%. Obiettivo: consolidare il trend in calo sulle quantità totali. All'obiettivo di una riduzione del volume di rifiuti contribuisce un ampliamento del perimetro del progetto attivato nel 2024 in collaborazione con Last Minute Market che, nel 2025, vedrà l'inserimento di altri subconcessionari tra cui la Farmacia Aeroportuale attraverso cui vengono recuperati anche farmaci da donare ad ambulatori del territorio per le persone più svantaggiate.
- **Diminuire la quantità di rifiuti totale per 1.000 passeggeri.**
 - Nel corso del 2024 la quantità di rifiuti prodotto ogni 1.000 passeggeri è stato pari a 107,4 kg, con un calo rispetto al 2023 pari a -5,71%. Inoltre, è importante rilevare come vi sia stata una riduzione molto forte della quantità di rifiuto indifferenziato, che nel 2024 è stato pari a 53,3 kg per 1.000 passeggeri, -34,76% rispetto al 2023. L'obiettivo è ridurre ulteriormente la quantità di rifiuti prodotti per passeggero.

Il monitoraggio complessivo delle diverse azioni di economia circolare avviene nell'ambito del Protocollo sottoscritto con HERA, la multiutility che gestisce rifiuti ed energia.

Rifiuti prodotti da Gruppo AdB E5-5 37 a, 38 a), b)

Rifiuti prodotti (Tonnellate)			2024				2023			
	Tipologia di rifiuto prodotto	Pertinenza al settore/attività	Rifiuti generati	Rifiuti recuperati	Smaltimento dei rifiuti	Rifiuti recuperati 2024 (%)	Rifiuti generati	Rifiuti recuperati	Smaltimento dei rifiuti	Rifiuti recuperati 2023 (%)
1302 05	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati (AdB) Attività cambio olio clienti - smaltimento in qualità di detentore, al fine di garantire la corretta gestione del rifiuto - (TAG)	Manutenzione Meccanica (AdB) Olio esausto per Aeromobili (TAG)	3,78	3,78	-	100%	3,70	3,71	-	100%
1501 02	Teli di plastica di risulta che riceviamo con la merce in importazione, utilizzati per proteggere la merce dagli agenti atmosferici durante il transito negli aeroporti internazionali (AdB)	Teli di plastica (AdB)	8,55	8,55	-	100%	3,30	3,30	-	100%
1501 03	Bancali di legno inutilizzabili per la movimentazione della merce in magazzino (AdB)	Legno (AdB)	12,11	12,11		100%	12,46	12,46		100%
1501 10	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze (AdB) Rifiuto generato dalle operazioni di pulizia/spurgo del distributore di carburante (TAG)	Manutenzione Meccanica (AdB) Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose (TAG)	0,51	0,51		100%	0,43	0,43	-	100%
1501 11	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose (ad esempio amianto), compresi i contenitori a pressione vuoti (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	0,03	0,02	-	67%	0,02	0,02	-	100%
1502 02	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose (AdB) Attività di pulizia (TAG)	Manutenzione Meccanica (AdB) Stracci e guanti (TAG)	1,79	1,80	-	100%	1,86	1,86	-	100%
1502 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02 (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	0,27	0,27		100%	0,25	0,25	-	100%
1601 07	Filtri dell'olio (AdB) Attività cambio filtri clienti - smaltimento in qualità di detentore, al fine di garantire la corretta gestione del rifiuto - (TAG)	Manutenzione Meccanica (AdB) Filtri esausti (TAG)	0,36	0,36	-	100%	0,62	0,62	-	100%
1601 19	Plastica gomma (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	1,83	1,83	-	100%	-	-	-	-

1602 14	raee apparecchiature fuori uso (AdB) merce in importazione, sotto vincolo doganale, non ritirata dal destinatario finale (FFM)	apparecchi medicali, scheda auto (FFM)	1,05	1,05	-	100%	2,09	2,09	-	100%
1610 02	Rifiuti liquidi acquosi (AdB)	-	298,34	-	298,34	0%	332,18	-	332,18	0%
1709 04	Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione	-	0,29	0,29	-	100%	-	-	-	-
2001 21	Tubi fluorescenti (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	0,05	0,05	-	100%	0,02	0,02	-	100%
2003 07	Rifiuti ingombranti (AdB)	area abbandono fosso cava (AdB)	0,73	0,73	-	100%	0,21	0,21	-	100%
1605 05	Gas in contenitori a pressione (AdB)	-	-	-	-	-	1,5	1,50	-	100%
1909 04	Carbone attivo esaurito	-	-	-	-	-	1,88	-	1,88	0%
1908 01	Residui di vagliatura (AdB)	-	-	-	-	-	3,01	3,01	-	100%
0803 18	Attività da ufficio (AdB, TAG)	Toner (AdB) Toner e stampanti (TAG)	-	-	-	-	0,12	0,12	-	100%
1308 02	Rifiuto generato dalle operazioni di pulizia/spurgo del distributore di carburante (TAG)	Altre emulsioni (TAG)	0,03	0,03	-	94%	0,03	0,08	-	300%
1307 03	svuotamento del nuovo impianto carburante post collaudo (TAG)	Altri carburanti (TAG)	4,41	4,41	-	100%	-	-	-	-
1603 06	Merce in importazione, sotto vincolo doganale, non ritirata dal destinatario finale (FFM)	Materiale vario (FFM)	3,23	0,03	-	1%	3,25	-	-	0%
1603 05	Merce in importazione, sotto vincolo doganale, non ritirata dal destinatario finale (FFM)	Prodotti infiammabili (FFM)	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale rifiuti prodotti			532,36	230,64	301,72	43%	494,94	160,64	334,34	32%

Note: perimetro Gruppo AdB

omologazione dello smaltimento, che impedisce il loro riutilizzo. Durante il periodo invernale, le attività di de-icing degli aeromobili comportano l'uso di glicole propilenico diluito, il quale viene eventualmente raccolto in cisterna in giornate senza pioggia o con bassa piovosità (<2,5 mm), al fine di garantire il rispetto dei parametri di qualità delle acque di scarico.

Il sistema di depurazione delle acque di scarico della piazzola de-icing è progettato per gestire queste acque in modo da evitare il rilascio di sostanze inquinanti; il liquido raccolto nella cisterna viene smaltito in conformità con le normative ambientali.

E5-5 40 I dati relativi ai rifiuti generati dal Gruppo, compresi i liquami trattati, sono registrati nel **Registro Informatico dei Rifiuti**, e i dettagli operativi sono tratti dai **Formulari di Identificazione Rifiuti (FIR)** e dal **Modello Unico di Dichiarazione Ambientale (MUD)** sia per l'anno 2023 che 2024. Questi documenti consentono di monitorare e verificare il corretto smaltimento e trattamento dei rifiuti, garantendo la trasparenza e il rispetto delle normative ambientali.

Nota: sono segnalati in grigio i sotto-sotto temi che sono risultati come non rilevanti o non applicabili per il Gruppo a valle dell'Analisi di Doppia Rilevanza

SBM-3 14, a), 15 Per l'analisi di Doppia Rilevanza, sono stati considerati i lavoratori propri su cui il Gruppo potrebbe produrre impatti rilevanti. L'ambito dell'analisi ha compreso tutte le tipologie di lavoratori che compongono la forza lavoro propria, quindi sia i dipendenti diretti del Gruppo, sia i lavoratori somministrati da imprese terze, principalmente impiegati in mansioni operative, di assistenza ai passeggeri, manutenzione e gestione dei servizi aeroportuali. Il personale operativo, come operatori di pista e piazzali, addetti alla sicurezza aeroportuale e tecnici di manutenzione, risulta tra le categorie di lavoratori del Gruppo maggiormente esposti in ambito di salute e sicurezza e, a tal riguardo, per monitorare l'esposizione viene aggiornato il documento di valutazione del rischio ed effettuato un monitoraggio di KPI relativi agli infortuni e malattie professionali.

Dall'analisi è emerso come il lavoro minorile, il lavoro forzato e la contrattazione collettiva, sono strettamente regolamentati e non risultano pertanto significativi considerando il contesto operativo e geografico dell'Aeroporto. Lo stesso vale per altre tematiche, quali la parità di trattamento e opportunità per tutti, l'occupazione e l'inclusione delle persone con disabilità, le misure contro la violenza nei luoghi di lavoro, il rispetto della diversità e l'accesso ad alloggi adeguati. Infatti, il Gruppo ha adottato nel corso degli anni misure concrete per prevenire tali discriminazioni, promuovendo una cultura aziendale inclusiva e rispettosa dei diritti umani e dei diritti del lavoro.

SBM-3 14 c) Il Gruppo genera impatti positivi rilevanti sulla propria forza lavoro tramite diverse attività:

- sono state **consolidate le condizioni di lavoro** per i dipendenti grazie allo sviluppo del traffico e la conseguente crescita dei servizi aeroportuali, la promozione di un dialogo sociale con i rappresentanti sindacali dei lavoratori, ad esempio includendo clausole di salvaguardia occupazionale negli accordi; sono state **implementate diverse iniziative di well-being**, al fine di: a), migliorare il benessere e la soddisfazione dei lavoratori e b) favorire l'attrattività e la *retention* del personale, anche attraverso l'introduzione di una maggiore flessibilità lavorativa e adeguamenti salariali basati su analisi di mercato.

Ulteriori attività del Gruppo sono:

- l'ottimizzazione dei costi degli abbonamenti e le altre iniziative di mobilità integrata per gli spostamenti casa-lavoro tramite soluzioni di Mobility Management;
- le iniziative in termini di formazione;
- l'introduzione di soluzioni digitali e tecnologiche, anche al fine di rendere il lavoro più efficiente.

SBM-3 14 b), SBM-3 15 Sono stati identificati potenziali impatti negativi legati alla sicurezza dei lavoratori; in particolare, si segnalano:

1. il rischio di stress lavoro-correlato e problematiche legate alla sicurezza, legati ad una problematica di sottodimensionamento degli spazi, che porta al congestionamento delle aree operative;
2. potenziali impatti negativi sulla salute e sicurezza dei dipendenti nell'ambito delle attività lavorative quotidiane.

SBM-3 14 d), 16 Tramite la prospettiva "*outside-in*", è emerso inoltre che l'Aeroporto di Bologna è esposto a potenziali rischi, quali:

- la perdita di talenti e risorse qualificate, che potrebbero non essere facilmente sostituibili, con la conseguente perdita di valore aziendale e una riduzione dell'attrattività per alcune professionalità;
- la mancata protezione dei dati: i sistemi informatici potrebbero non garantire adeguate misure di cybersecurity, mettendo a rischio i dati aziendali e della forza lavoro, esponendo l'Aeroporto al

tematiche, tra cui le politiche di welfare e altre iniziative aziendali. Le survey sono un importante strumento per monitorare la soddisfazione e il benessere delle persone; ne sono un altro esempio quelle condotte in collaborazione con ACI Europe (Airports Council International Europe) o altre indagini specifiche sul welfare, stress da lavoro correlato e politiche di pari opportunità.

Il Gruppo ha inoltre implementato un questionario specifico per il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), realizzato annualmente in collaborazione con il Comune di Bologna. Tale strumento centralizza la raccolta dei dati sugli spostamenti casa-lavoro, facilitando una gestione unitaria e coordinata delle informazioni. L'iniziativa è volta a migliorare il coordinamento degli orari di trasporto pubblico, l'intermodalità e la sensibilizzazione delle persone sulla mobilità sostenibile. [RA 25 c, e] Relativamente al coinvolgimento dei lavoratori sul tema della mobilità, sono stati dedicati sforzi per raccogliere le specifiche esigenze dei lavoratori stranieri, tramite questionari sugli spostamenti casa-lavoro e richieste legate ad abbonamenti o ciclabilità, con il supporto dei mediatori culturali. Un esempio concreto di come l'Aeroporto risponda a tali esigenze è rappresentato dall'estensione del servizio di trasporto pubblico notturno, grazie anche al contributo economico di AdB, pensato per venire incontro alle necessità dei lavoratori turnisti e dei passeggeri. Inoltre, alcuni comunicati aziendali, in particolare quelli legati alla safety, sono stati tradotti in arabo, pachistano e bengalese per garantire un'inclusività maggiore e un migliore coinvolgimento della nostra diversificata comunità di lavoratori.

Altri momenti di coinvolgimento sono le survey annuali sulla sostenibilità ai fini dell'analisi di rilevanza, gli incontri in house dedicati agli aggiornamenti ai dipendenti sull'andamento del business e su progetti aziendali oltre ad altre iniziative come i focus group o survey specifiche per singoli progetti. [S1-2 27 c] La responsabilità del coinvolgimento dei dipendenti sulle tematiche relative a condizioni di lavoro, *well-being*, salute e sicurezza, formazione e innovazione è affidata al Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione (DSPO) e alle Funzioni di riferimento, con il supporto dell'Ufficio Comunicazione.

I rappresentanti dei lavoratori prendono parte alle riunioni periodiche con la DSPO, assicurando così una corretta rappresentanza degli interessi dei lavoratori nel processo decisionale aziendale. In questo contesto AdB ha sottoscritto accordi di secondo livello su tematiche chiave quali *welfare* aziendale, *smart working* e genitorialità, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita lavorativa e favorire un equilibrio tra vita professionale e personale. Questi accordi consentono di comprendere meglio le esigenze dei dipendenti, adottando misure mirate per garantire un ambiente di lavoro equo e inclusivo. Un altro esempio di tale coinvolgimento è stata la riunione del 12 dicembre, in cui sono stati trattati temi rilevanti come il whistleblowing, tematiche relative alla sicurezza sul lavoro e sono state presentate le novità introdotte dalla CSRD in materia di rendicontazione di sostenibilità per condividere con i Rappresentanti dei Lavoratori le fasi del progetto di implementazione di tale normativa. [S1-2 27 d]

[S1-3 32 a)] Relativamente agli impatti negativi sui propri lavoratori, l'approccio del Gruppo è l'implementazione di una serie di attività e iniziative, l'adozione di protocolli, procedure e strumenti di monitoraggio, per porre rimedio e prevenire il verificarsi di tali effetti negativi. Per il dettaglio delle principali azioni intraprese dal Gruppo in tal senso, si veda il paragrafo "11.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria".

[S1-3 32 b] AdB mette a disposizione una serie di canali specifici affinché i propri dipendenti possano comunicare le proprie esigenze o segnalazioni: sono disponibili e-mail dedicate, sezioni intranet, il social aziendale Viva Engage, indagini relative a stress lavoro-correlato, lo sportello psicologico, il canale whistleblowing, il Comitato per le Pari Opportunità e il Comitato Etico e Anticorruzione.

[S1-3 32 c), AR 17 g)] Le eventuali segnalazioni relative ad illeciti amministrativi, contabili, civili e penali e le condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/01 o violazioni del Modello 231 sono gestite attraverso il canale del whistleblowing gestito dalla Funzione *Internal Audit* (IA). A seconda della natura della

Codice Etico (MDR-P)

Perimetro: Gruppo (ciascuna società si è dotata di un Codice Etico)

Il Codice Etico, presente per ciascuna delle società del Gruppo, viene portato a conoscenza di tutti i dipendenti al momento dell'assunzione, descrive l'insieme dei valori e dei principi etici ai quali deve ispirarsi e improntarsi l'agire della Società e che la stessa 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. I destinatari del Codice Etico sono, pertanto, i componenti degli organi sociali, i dirigenti, i dipendenti ed i collaboratori della Società, ciascuno nell'ambito dei propri incarichi, competenze, mansioni e attività, sia che si svolgano all'interno dell'Azienda e del Gruppo, sia nelle relazioni con terzi interlocutori portatori di un interesse. Tutti coloro che operano per conto della Società devono osservare e far osservare nell'ambito delle proprie funzioni e responsabilità i principi contenuti nel Codice, quali: la legalità, l'integrità morale, il rispetto per le persone, la tutela della qualità, della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, la correttezza competitiva, la trasparenza e la veridicità dell'informazione.

I Codici Etici sono stati adottati con delibera del Consiglio di Amministrazione di ciascuna società del Gruppo e sono messi a disposizione tramite pubblicazione sui canali comunicativi (tra cui sito web istituzionale e canali interni). I Codici Etici delle società del Gruppo sono stati aggiornati nel corso del 2024.

Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni (MDR-P; AR14) *Perimetro: AdB*

La Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni mira a garantire la conformità normativa in materia di sicurezza delle informazioni, tutelare i diritti personali degli individui connessi ai trattamenti di informazioni, assicurare la costante identificazione dei rischi relativi alla sicurezza delle informazioni e attuare misure per prevenire eventi negativi. La Politica si applica a tutti i processi interni, inclusi quelli di erogazione dei servizi, e vincola tutte le società collegate, fornitori e dipendenti. La Politica è conforme alla norma di standardizzazione ISO 27001 Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni e ai controlli del Codice di Pratica ISO 27002.

La Politica promuove la collaborazione, informazione e condivisione con le competenti Autorità e coinvolge direttamente gli interessati nel processo di formazione e prevenzione. L'Alta Direzione di Aeroporto di Bologna S.p.A. è responsabile dell'attuazione della politica e sostiene ogni iniziativa diretta all'effettivo soddisfacimento degli obiettivi di sicurezza e si impegna alla verifica periodica dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza delle informazioni. Tale Politica viene messa a disposizione ai portatori d'interesse tramite pubblicazione sui canali comunicativi.

S1-1 20 a) Attraverso le sue politiche, il Gruppo si impegna nel rispetto dei diritti umani e nella promozione delle Pari Opportunità, in quanto elementi fondamentali della strategia aziendale complessiva. **S1-1 20 b)** Tale impegno viene portato avanti attraverso il coinvolgimento continuo dei propri lavoratori su tali tematiche attraverso diversi strumenti come survey, programmi di formazione e sensibilizzazione e focus group tematici (per dettagli sulla modalità di erogazione e dettagli sulla formazione, si rimanda al paragrafo *11.4 Azioni – Formazione*)

La gestione di queste tematiche ha l'obiettivo di garantire a tutti i dipendenti pari opportunità professionali, eliminando qualsiasi barriera che possa ostacolare il pieno sviluppo del potenziale individuale. **S1-1 20 c), 22, 24b)** Come dichiarato all'interno del Codice Etico, attraverso la sua applicazione AdB condanna fermamente il lavoro forzato, il lavoro minorile e la tratta di esseri umani, così come ogni forma di discriminazione per ragioni razziali, di sesso o età, di credo politico o religioso, di condizioni fisiche o sociali, e promuove la lotta alla corruzione. **S1-1 21 a)** Nel 2023 AdB ha inoltre aderito al **Global Compact delle Nazioni Unite** per allineare le proprie operazioni ai dieci principi universalmente riconosciuti nei settori dei diritti umani, del lavoro, dell'ambiente e della lotta alla corruzione, sottoscrivendo al contempo il **Manifesto delle Imprese per le Persone e la Società del Global Compact Italia**. Tra la fine del 2024 e l'inizio 2025 anche le due controllate hanno aderito al Global Compact delle Nazioni Unite e al Manifesto delle Imprese per le Persone e la Società.

S1-1 24 a) In aggiunta, a dimostrazione del forte impegno dell'Aeroporto al rispetto della persona e dei diritti umani, nel 2024 AdB ha iniziato la stesura di una politica specifica contro le molestie anche di tipo sessuale e una policy specifica che contenga quanto delineato nella Carta internazionale dei Diritti umani.

S1-1 24 c) Dal giugno 2019, AdB è membro della rete "**Capo D**", un'iniziativa che coinvolge aziende bolognesi impegnate in *welfare* aziendale, pari opportunità e benessere organizzativo. Nell'ambito di questa rete, l'azienda promuove la parità di genere, la conciliazione lavoro e famiglia e la crescita professionale, con particolare attenzione ai settori tradizionalmente svantaggiati. AdB è inoltre partner di "**Insieme per il lavoro**", un progetto promosso dal Comune di Bologna, dalla Città Metropolitana e dall'Arcidiocesi, volto a favorire l'inserimento lavorativo di soggetti fragili e vulnerabili.

A conferma del proprio impegno per un ambiente di lavoro equo e inclusivo AdB ha anche sottoscritto la Carta per le Pari Opportunità e l'Uguaglianza sul Lavoro, assumendosi l'impegno di adottare politiche concrete per la valorizzazione delle diversità e la promozione dell'uguaglianza.

S1-1 24d) Aeroporto di Bologna attua le proprie politiche di **diversità, inclusione e pari opportunità** attraverso procedure integrate nel **Sistema di Gestione Qualità**, finalizzate a prevenire, attenuare e affrontare eventuali casi di discriminazione, oltre a promuovere un ambiente di lavoro equo e inclusivo.

- attuazione del Programma della Sicurezza sul Lavoro, applicando misure preventive e correttive volte a ridurre i rischi sul posto di lavoro, garantendo un quadro normativo chiaro e aggiornato per la tutela dei lavoratori;
- adozione dello standard UNI EN ISO 45001, che garantisce un sistema di gestione della salute e sicurezza conforme ai migliori standard internazionali;
- formazione e informazione continua, per aumentare la consapevolezza del personale sui rischi e sulle misure di protezione;
- presenza di uno sportello di ascolto per tutti i dipendenti con una psicologa del lavoro, per fornire supporto ai lavoratori in situazioni di stress e difficoltà lavorative;
- implementazione di un Protocollo Aggressioni, con una procedura strutturata per la gestione di situazioni a rischio, incluse segnalazioni e interventi tempestivi;
- assunzione di gruppi di facilitatori, per migliorare la gestione dei flussi di persone nelle aree operative, contribuendo a ridurre la pressione sui lavoratori e a migliorare la sicurezza;
- adeguamento della forza lavoro in base al monte ore da coprire, per evitare sovraccarichi operativi e garantire un'equa distribuzione dei turni;
- investimenti in infrastrutture volti a migliorare la sicurezza e il benessere dei lavoratori, tra cui l'ampliamento della sala partenze, e l'installazione di nuove macchine radiogene più efficienti per ottimizzare i controlli di sicurezza;
- rafforzamento delle misure di controllo e sicurezza, attraverso l'utilizzo di Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) adeguati e il potenziamento dei protocolli di sicurezza;
- monitoraggio costante degli indicatori di performance (KPI) relativi a infortuni e malattie professionali.

Con riferimento agli impatti negativi che incidono sulla forza lavoro propria, legati alle operazioni afferenti alla catena del valore od operazioni al di fuori del controllo diretto del Gruppo AdB, si può fare riferimento ai contenuti del Codice di Condotta di fornitori e partner commerciali (paragrafo 12.3 - *Politiche* per dettagli).

Azioni relative agli impatti positivi rilevanti

S1-4, 38 c), 43, MDR-A, RA 40 b) Relativamente agli impatti positivi rilevanti, Aeroporto di Bologna adotta un approccio proattivo per migliorare il benessere e la qualità della vita lavorativa dei propri dipendenti, attraverso iniziative supplementari che vanno oltre le previsioni del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL). Le principali azioni implementate possono essere raggruppate per le seguenti aree tematiche.

Welfare aziendale

Per migliorare il benessere dei dipendenti, Aeroporto di Bologna mette a disposizione un budget aggiuntivo destinato ai lavoratori, che si affianca alle previsioni del CCNL. Il Gruppo ha sviluppato un **Welfare Plan** aziendale, che offre una gamma di servizi e agevolazioni per migliorare la qualità della vita lavorativa e personale. Dal 2017, il Gruppo AdB ha introdotto i *flexible benefits*, attraverso un piano *welfare* contrattualizzato con le OO.SS. e la RSU aziendale, accessibile a tutti i dipendenti a tempo indeterminato, con l'ulteriore opzione di convertire il Premio in beni e servizi. Nel 2024 sono stati compresi anche i lavoratori a tempo determinato e i lavoratori in somministrazione ai quali è stato riconosciuto un buono spesa per ogni mese lavorato. Inoltre, per promuovere il benessere fisico, i dipendenti possono usufruire di una palestra a prezzi calmierati, che incentiva uno stile di vita sano e attivo e della mensa aziendale il cui fornitore è stato scelto con attenzione alla qualità dei pasti per una corretta alimentazione all'interno dell'ambiente di lavoro.

Dal punto di vista della sicurezza, il Gruppo AdB offre una polizza sanitaria integrativa e migliorativa rispetto a quella prevista dal CCNL, permettendo ai dipendenti di accedere a un'assistenza sanitaria più ampia. Inoltre,

Un'iniziativa chiave è il progetto **MaaS (Mobility as a Service)**, che integra trasporti pubblici e privati (autobus, treni, People Mover, car-sharing, bike sharing), in collaborazione con stakeholder locali chiave, come TPER, Marconi Express ed enti locali.

Il sistema prevede un **abbonamento annuale agevolato**, con tariffe vantaggiose grazie a un accordo con gli operatori di trasporto. La sperimentazione include anche bike sharing e trasporto bici su treno.

Il car-sharing elettrico e la rete di trasporto pubblico garantiscono soluzioni flessibili, rispondendo anche ad esigenze specifiche, come quelle dei lavoratori turnisti, garantendo un accesso facilitato e a costi contenuti ai servizi di mobilità. Il costo dell'abbonamento è reso ancor più conveniente grazie all'accordo stipulato con gli operatori del trasporto pubblico della città, con una tariffa garantita in base al numero di abbonamenti sottoscritti da Aeroporto di Bologna.

Grazie all'accordo di Mobility Management sottoscritto con il Comune di Bologna, gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta hanno dato diritto ad un rimborso chilometrico di 0,2 € a chilometro, per un massimo di 50 € al mese per ogni dipendente. Nel 2024, per il progetto bike to work, i dipendenti del Gruppo AdB hanno percorso circa 25.000 km in bici per arrivare al lavoro, con un'adesione da parte dei dipendenti di circa il 10%.

Il piano d'azione sulla mobilità ha ricevuto un supporto finanziario parziale attraverso diversi fondi e progetti. Nel biennio 2022-2024, il finanziamento è stato garantito dal bando ministeriale *"Conciliamo"*, mentre nel triennio 2023-2025 sono stati avviati progetti europei come Precint e Sign-air. Inoltre, nel triennio 2024-2026, l'iniziativa beneficerà del progetto europeo Travel Wise, insieme agli incentivi comunali per il programma "Bike to Work". Questi finanziamenti contribuiscono significativamente alla realizzazione e al potenziamento delle politiche di mobilità sostenibile, in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni e miglioramento della qualità della vita per i dipendenti del gruppo e l'intera comunità aeroportuale.

Formazione

La formazione è integrata nei processi aziendali e costituisce uno dei pilastri per il raggiungimento degli obiettivi di business, supportando lo sviluppo e la motivazione delle risorse umane.

Le principali aree o progetti di formazione hanno riguardato:

- **Safety e sicurezza:** programmi formativi per sensibilizzare i dipendenti sui propri ruoli e le procedure operative; corsi specializzati (es. Aerodrom Instructors and Assessors o "Airport Operations in Conjunction with Construction Work") e utilizzo dei proficiency check per ruoli classificati come safety critical per la verifica delle competenze acquisite.
- **Teambuilding:** organizzate due edizioni del corso per favorire le relazioni e la fiducia.
- **Parità di Genere e D&I:** erogati corsi brevi in modalità e-learning e webinar live sul tema LGBTQIA+.
- **Sostenibilità:** percorsi di supporto alla genitorialità, come corsi di coaching e yoga al rientro dalla maternità, percorsi manageriali SDG Action Manager e formazione sulla CSR.
- **Digitalizzazione e innovazione:** realizzato il corso "Innovazione e Digitalizzazione" sui principali strumenti di lavoro e **pillole formative sull'Intelligenza Artificiale**.
- Per il nuovo gruppo **Customer Care:** è stata fornita formazione tecnica insieme a formazione soft sulla comunicazione efficace con clienti e colleghi.
- In risposta all'aumento degli episodi di violenza e aggressioni ai danni del personale di front line, è proseguita la formazione **"Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive"**, destinata a coloro che sono in contatto diretto con il pubblico, come addetti alla security, ufficio informazioni e

11.5. Target

S1-5, 47, MDR-P Mobilità



Relativamente al progetto di mobilità sostenibile, il Gruppo si è posto i seguenti obiettivi al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi dell'ACI Net Zero Road Map:

- **Aumentare il numero di dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico.** A tal riguardo nel 2021, il numero di dipendenti che avevano sottoscritto un abbonamento MaaS integrato era pari a 51. Rispetto a tale valore l'obiettivo al 2026 è di raggiungere una copertura pari a 200 sottoscrizioni. Nel 2024 il numero degli abbonamenti sottoscritti corrisponde a 140.
- **Aumentare il numero di dipendenti che utilizzano Bike2work.** Nel 2021, il numero di dipendenti che avevano aderito all'iniziativa era pari a 17. L'obiettivo è di raggiungere al 2026 un numero di adesioni pari a 60. Nel 2024 il numero dei dipendenti aderenti è pari a 40.
- **Promozione di modalità di trasporto sostenibili.** L'obiettivo è monitorato tramite il monitoraggio delle tonnellate di CO2 risparmiate dai dipendenti per gli spostamenti casa-lavoro, registrate sull'app a cui hanno accesso i dipendenti. L'obiettivo fissato per il 2026 è di registrare un risparmio totale di 160 tonnellate di CO2. Nel 2023 il valore era pari a 118 tonnellate di CO2, e nel 2024 a fronte di un obiettivo di 130 tonnellate di CO2 è stato raggiunto un risultato di 175 tonnellate.

Organico e crescita economica



Al fine di contribuire alla crescita economica e allo sviluppo di posti di lavoro, il Gruppo AdB ha come obiettivo quello di consolidare la sua forza lavoro, cogliendo le opportunità legate alla crescita del traffico e al costante miglioramento della qualità nei confronti della clientela. Al 31 dicembre 2023 il numero dei dipendenti era pari a 574, mentre al 31 dicembre 2024 risultano 603, con un incremento pertanto superiore all'obiettivo annuale.

Inclusione, equità e valorizzazione delle persone



Il Gruppo si impegna a promuovere la parità di genere e la diversità, con particolare attenzione all'inclusione all'interno dell'organizzazione, perseguendo i principi del Global compact delle Nazioni unite e le disposizioni dei Women's Empowerment Principles. A tal proposito, si è prefissato l'obiettivo, allineato alle indicazioni della direttiva EU 2023/970 sulla parità retributiva, di mantenere per l'arco temporale 2025-2030 un **gender pay gap inferiore al 3,5% per entrambi i generi**. Nel 2023 il gender pay gap era corrispondente ad un valore favorevole alle donne pari all'1,6%; nel 2024, il gender pay gap è stato dello 0,4% a favore degli uomini.

Benessere e Welfare



Il Gruppo si pone come obiettivo quello di **garantire un sistema di welfare competitivo per i suoi dipendenti**. Nel 2023 l'importo pro-capite destinato al welfare era pari a 600 Euro, di cui 500 Euro erogati da AdB e 100 Euro finanziati attraverso il bando "Conciliamo", non più disponibile nel 2024. A tal fine, in linea con l'obiettivo, AdB ha erogato nel 2024 l'intero importo di **600 Euro** come welfare pro-capite per i propri dipendenti, aumentando quindi rispetto all'anno precedente l'importo sostenuto dall'Azienda stessa. Per il 2025, l'obiettivo è di continuare ad attuare le misure di welfare, sia per quanto riguarda l'erogazione dell'importo che le iniziative in atto.

Periodo di riferimento 2024	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti a tempo pieno	182	264	0	0	446
Numero di dipendenti a tempo parziale	107	50	0	0	157
Totale dipendenti	289	314	0	0	603

Periodo di riferimento 2023	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti a tempo pieno	163	242	0	0	405
Numero di dipendenti a tempo parziale	103	66	0	0	169
Totale dipendenti	266	308	0	0	574

Turnover	2024	2023	Variazione n/n-1
Numero di dipendenti	603	574	29
Numero di dipendenti cessati	36	20	16
Tasso di Turnover dei dipendenti	6%	3%	3 p.p

Al 31 dicembre 2024, il Gruppo conta un organico di 603 persone (+5% rispetto al 2023) unicamente operanti in Italia, di cui il 48% donne, e considera la gestione e lo sviluppo delle risorse umane non solo un aspetto di responsabilità sociale, ma anche un fattore chiave per la competitività. Le persone sono infatti un elemento centrale della strategia del Gruppo, grazie alle loro competenze e alla capacità di garantire un servizio di alta qualità.

Il personale in forza, espresso in numero di persone, include tutti i dipendenti con contratto attivo al 31 dicembre dell'anno di riferimento, compresi quelli in maternità, congedo, aspettativa o altre forme di assenza. I dati evidenziano un incremento sia di contratti a tempo indeterminato che determinato, principalmente dovuto all'aumento del traffico passeggeri rispetto al 2023.

Il 28 giugno 2022 è stato sottoscritto un accordo per l'introduzione dello smart working post-emergenziale, stabilendo il modello ibrido come nuova modalità organizzativa permanente. Anche nel 2024 è stato utilizzato lo strumento a valle di accordi individuali, che vedono coinvolto circa il 26% dei lavoratori sul totale della popolazione aziendale. Prendendo in considerazione il personale non turnista a cui è effettivamente applicabile lo strumento, quest'ultimo è utilizzato dalla quasi totalità.

Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa S1-7, MDR-M

Numero di non dipendenti (in numero di persone)	2024	2023
Numero di lavoratori autonomi (agenti)	0	0
Numero di lavoratori forniti dalle imprese che esercitano attività di ricerca, selezione e fornitura del personale (somministrati)	51	33
A tempo pieno	2	5
A tempo parziale	49	28
Altre tipologie pertinenti per l'impresa (tirocinanti e altre tipologie contrattuali)	0	0
Totale lavoratori non dipendenti	51	33

Categoria di lavoro	Sotto i 30 anni		30-50 anni		Oltre 50 anni		Totale
2024	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	
Dirigenti	0	0	0	0	6	3	9
Manager	0	0	10	7	14	13	44
Impiegati	27	52	95	131	57	77	439
Operai	11	2	49	3	45	1	111
Totale	38	54	154	141	122	94	603

Categoria di lavoro	Sotto i 30 anni		30-50 anni		Oltre 50 anni		Totale
2023	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	
Dirigenti	0	0	0	0	5	3	8
Manager	0	0	12	8	12	12	44
Impiegati	24	38	89	124	57	75	407
Operai	11	3	57	2	41	1	115
Totale	35	41	158	134	115	91	574

I dati relativi alle caratteristiche dei dipendenti in termini di diversità, e la relativa categoria di lavoratore, sono estratti attraverso il portale ERP Zucchetti (Modulo Analytics).

Salari adeguati S1-10, MDR-M

Tutti i dipendenti del Gruppo AdB ricevono un salario conforme agli standard stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) e dagli accordi integrativi di secondo livello, garantendo equità e competitività retributiva. Inoltre, l'Azienda si avvale di una società terza specializzata per effettuare una valutazione delle posizioni aziendali e un'analisi di benchmark delle retribuzioni, confrontandole con il mercato di riferimento al fine di assicurare una politica salariale equa e in linea con le migliori prassi del settore.

Rapporto tra il salario di ingresso e il salario minimo per genere per i dipendenti	Uomo	Donna	Salario minimo locale ²⁸	Rapporto maschile	Rapporto femminile
2024	21.652€	21.652€	20.288€	1,067	1,067
2023	21.612€	21.612€	20.288€	1,065	1,065

Il dato è riportato come retribuzione totale annua, calcolato per la categoria contrattuale di retribuzione più bassa, esclusi i tirocinanti e gli apprendisti. Questo calcolo si fonda sul salario di base (quindi il salario minimo locale) sommato a ogni pagamento aggiuntivo fisso garantito a tutti i dipendenti. Come si evince dalla tabella sopra, il rapporto tra salario di ingresso per genere ed il salario minimo locale risulta essere il medesimo per entrambi i generi rappresentati ed adeguato, in quanto non inferiore al parametro minimo locale considerato.

²⁸ Il salario minimo locale è il salario più basso da CCNL calcolato per la categoria di retribuzione più bassa, esclusi i tirocinanti e gli apprendisti.

La politica di valutazione delle performance di AdB si basa su diversi sistemi integrati:

- **Valutazione oggettiva:** Questo sistema include un piano di performance che coinvolge i dipendenti in funzione del loro ruolo, posizione organizzativa e livello contrattuale, permettendo loro di accedere a piani di incentivazione variabili, legati al raggiungimento di obiettivi aziendali e individuali (MBO/RS). Un aspetto importante di questa valutazione è anche il monitoraggio delle competenze del personale, in particolare per chi è coinvolto nelle attività e nei servizi destinati ai passeggeri.
- **Valutazione soggettiva:** Questa dimensione si concentra sulla valutazione delle competenze “core” aziendali, con una crescente attenzione alle competenze specifiche richieste per la gestione delle singole funzioni e ruoli.

Nel 2024 è stata svolta una revisione del sistema di valutazione delle performance, e l’aggiornamento del modello di leadership e della nuova Carta dei Valori, al fine di migliorare ulteriormente l’allineamento con gli obiettivi strategici e culturali dell’Aeroporto di Bologna.

La tabella di seguito riporta le numeriche dei dipendenti che hanno partecipato alle valutazioni oggettive.

	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai	
	DONNA	UOMO	DONNA	UOMO	DONNA	UOMO	DONNA	UOMO
% di dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni - 2024 ³⁰	100%	100%	100%	100%	11%	14%	0%	0%

	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai	
	DONNA	UOMO	DONNA	UOMO	DONNA	UOMO	DONNA	UOMO
% di dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni - 2023	100%	100%	100%	100%	12%	16%	0%	0%

Metriche di salute e sicurezza S1-14, MDR-M

Per quanto concerne il tema della salute e sicurezza, sia per il 2024 che per il 2023, la percentuale di lavoratori propri (dipendenti e non dipendenti) coperti dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza del Gruppo è pari al **100%**. Nello specifico, i sistemi di gestione integrati (Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza sul Lavoro) sono applicati al contesto organizzativo ed operativo di AdB che è dotato di certificazione per la sicurezza sul lavoro UNI ES ISO 45001:2018. TAG è certificata autonomamente per Qualità, Ambiente e Sicurezza sul Lavoro, mentre FFM ad oggi non è dotata di un sistema di gestione certificato esternamente ma svolge le proprie attività secondo prassi e procedure operative ed è sottoposta ad audit da AdB.

Nel corso del 2024 si sono verificati 6 infortuni sul lavoro, registrando una diminuzione rispetto all’esercizio precedente (-1). Per quanto riguarda le cause degli infortuni sul lavoro, queste sono principalmente

³⁰ La percentuale è calcolata come rapporto tra il numero dei dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni e il numero totale di dipendenti suddivisi per categoria e genere.

Metriche di remunerazione S1-16, MDR-M

AdB promuove l'inclusione di genere, con una forte presenza femminile in tutti i settori, ad eccezione dell'ambito operativo, che per la specificità delle mansioni presenta una minore rappresentanza femminile.

Inoltre, l'Aeroporto di Bologna adotta politiche retributive che premiano i risultati, assicurando pari opportunità anche sul fronte economico. Nel 2024, si osserva una sostanziale parità di trattamento, con un gender pay gap dello 0,4% a favore degli uomini. L'Aeroporto riconosce e premia l'impegno dei dipendenti attraverso premi variabili e interventi retributivi volti al riconoscimento delle competenze, confrontando le retribuzioni interne con quelle medie di mercato per ciascun livello professionale. Per garantire la corretta valutazione delle posizioni manageriali aziendali, AdB ha utilizzato per anni il "metodo HAY", poi Korn Ferry Hay. Om seguito il metodo di Willis Tower Watson, che permette una valutazione del valore delle mansioni e un confronto con i dati retributivi di mercato.

Retribuzione oraria lorda - 2024	Donna	Uomo
Alta dirigenza	89,44	85,97
Manager	33,85	32,55
Impiegati	15,59	16,04
Operai	11,2	13,75

La retribuzione oraria lorda è calcolata come media della retribuzione totale annua teorica di ciascun dipendente (escluso l'Amministratore Delegato/il Direttore Generale), divisa per 2.076 ore annue teoriche. La retribuzione totale annua include sia la parte fissa che quella variabile (ad esempio, MBO e premi di risultato), oltre ai benefici e alle prestazioni in natura (auto aziendale, assicurazione sanitaria, welfare, ecc.).

	2024	2023
Retribuzione totale annua della persona più pagata dell'impresa	567.024€	525.140€
Retribuzione totale annua mediana dei dipendenti (escluso l'individuo più pagato)	32.759€	32.684€
Rapporto di retribuzione totale	17,21	16,07

Nel 2024, la remunerazione totale annua della figura aziendale con il compenso più elevato all'interno del Gruppo risulta essere 17 volte superiore rispetto alla retribuzione totale annua mediana di tutti i dipendenti del Gruppo, esclusa la persona con il salario più alto.

Il Gruppo dedica particolare attenzione alla previdenza complementare.

Fin dal 1990, attraverso un accordo con le principali OO.SS. (CGIL, CISL e UIL Territoriali e Aziendali), è stata prevista la possibilità per i dipendenti di aderire agevolmente alla "Cassa di Previdenza e Assistenza dei lavoratori aeroportuali PREVAER", con l'obiettivo di offrire prestazioni aggiuntive rispetto a quelle delle assicurazioni obbligatorie. Attualmente, l'azienda contribuisce al Fondo Pensione con una percentuale del 2,9%, di cui il 0,4% a carico esclusivo dell'azienda, una delle percentuali più elevate nel suo settore. È inoltre prevista la possibilità di iscrivere un familiare fiscalmente a carico, consentendo di beneficiare di un contributo volontario per la creazione di un risparmio previdenziale.

Per sensibilizzare i dipendenti sull'importanza della previdenza complementare, sono stati organizzati incontri informativi per far conoscere loro le opportunità e i vantaggi offerti dal Fondo. È stata inoltre data la

12. ESRS S2 – LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Il Gruppo riconosce il ruolo essenziale dei lavoratori nella catena del valore, con particolare focus sulla comunità aeroportuale, che include il personale di tutte le aziende operanti in aeroporto. Questi lavoratori rivestono un ruolo essenziale per il corretto funzionamento dell'Aeroporto e per la qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

12.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
S2 – Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura
		Orario di lavoro
		Salari adeguati
		Dialogo sociale
		Libertà di associazione, inclusa l'esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori
		Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata
		Salute e sicurezza
	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore
		Formazione e sviluppo delle competenze
		Occupazione e inclusione delle persone con disabilità
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro
		Diversità
	Altri diritti connessi al lavoro	Lavoro minorile
		Lavoro forzato
		Alloggi adeguati
		Riservatezza

Nota: sono segnalati in grigio i sotto-sotto temi che sono risultati come non rilevanti o non applicabili per il Gruppo a valle dell'Analisi di Doppia Rilevanza

SMB 3 11 a Tra le principali categorie di lavoratori a monte vi sono tassisti, autisti delle società di trasporto pubblico, e lavoratori che operano presso l'Aeroporto ma non sono direttamente impiegati dalle società del Gruppo, come i lavoratori dei fornitori di macchinari, attrezzature e impiantistica, di carburanti e gasolio, degli appaltatori dei lavori di sviluppo infrastrutturale, dei sub concessionari, liberi professionisti, lavoratori autonomi e dipendenti delle imprese di pulizia, manutenzione, giardinaggio e altri servizi affidati all'esterno. A valle della catena del valore, invece, rientrano i lavoratori coinvolti nelle operazioni logistiche -nel settore *aviation*, come handler e vettori -. e nel business *non aviation*, che comprende rivenditori al dettaglio, ristorazione e altri servizi commerciali. Questi lavoratori non fanno parte della forza lavoro direttamente dipendente del Gruppo, ma sono fondamentali per il livello di servizio dell'aeroporto e la regolarità operativa.

economiche oltre a favorire la logistica delle imprese già attive sul territorio e generano occupazione, contribuendo così in modo significativo alla crescita economica locale.

SBM 3 11 b Secondo la prospettiva “*outside-in*” dell’analisi, è emerso il rischio relativo alla **protezione dei dati personali e alla sicurezza informatica** lungo la catena del valore. I sistemi e le piattaforme informatiche utilizzate dalle società e dai dipendenti potrebbero non garantire una protezione adeguata, esponendo così i dati personali e aziendali a potenziali violazioni. Ciò comporta il rischio di divulgazione involontaria di informazioni sensibili e di interruzioni temporanee dei sistemi aeroportuali, con impatti sui disservizi operativi, sui ricavi e sulla conformità alle normative sulla privacy. Non sono emerse opportunità rilevanti.

12.2. Processi per coinvolgere i lavoratori nella catena del valore e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di sollevare preoccupazioni

SBM-2, 9 Come riportato all’interno del paragrafo “*2.4 Interessi e opinioni degli stakeholders*”, il coinvolgimento e l’ascolto dei lavoratori nella catena del valore è indispensabile per la gestione degli impatti generati su di essi, in quanto collegati alla strategia del Gruppo (pilastri “*Care*” ed “*Experience*”) e, nell’ambito del Piano di Sostenibilità, al pilastro “*Prosperity*”.

Per promuovere una comprensione condivisa delle questioni di sostenibilità materiali del Gruppo e dell’importanza che le aziende fornitrici attribuiscono a tali aspetti, anche nel 2024 è stato somministrato un questionario sui temi materiali a fornitori, appaltatori e sub concessionari al fine di raccogliere informazioni anche per monitorare e migliorare continuamente l’impegno verso la sostenibilità e la responsabilità sociale lungo l’intera catena del valore.

La strategia e il modello aziendale di Aeroporto di Bologna sono orientati a generare un impatto positivo sullo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio. Ciò avviene attraverso l’incremento della connettività aerea, ampliando il portafoglio clienti delle compagnie aeree e le destinazioni, nonché attraverso l’espansione dei servizi *non-aviation* rivolti all’utenza aeroportuale. Il potenziamento delle infrastrutture, in particolare con il completamento dei lavori di ampliamento del terminal passeggeri, contribuirà a una crescita dell’offerta commerciale e avrà effetti positivi anche sulla forza lavoro della catena del valore.

Per quanto riguarda la gestione del potenziale impatto negativo riguardante la salute e la sicurezza dei lavoratori, La gestione dello stesso rimane una priorità, al fine di minimizzare il più possibile episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro ivi incluse condizioni di stress da lavoro correlato. In tal senso, la collaborazione con i Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) delle altre società coinvolte nell’erogazione dei servizi aeroportuali è fondamentale per garantire il presidio della sicurezza e del benessere dei lavoratori. Nel corso del 2024, è stata rafforzata l’attenzione alla sicurezza anche verso i sub concessionari commerciali, con la ripresa degli incontri con gli RSPP delle aziende che gestiscono i punti vendita. L’obiettivo di queste azioni è sensibilizzare sui temi della sicurezza all’interno dell’ambiente aeroportuale.

Inoltre, AdB ha continuato a svolgere audit periodici, tra cui quelli effettuati presso due dei principali sub concessionari, al fine di monitorare e migliorare continuamente le condizioni di lavoro e la sicurezza di tutti i soggetti coinvolti nella catena del valore.

Sono inoltre pianificati interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, con particolare riferimento al terminal passeggeri, per migliorarne la capacità operativa e ridurre il rischio di

salute e della sicurezza. Questo dialogo va oltre la consueta attività di audit e si concretizza in incontri periodici tra i RSPP di AdB e quelli dei singoli sub concessionari. Durante questi incontri, i responsabili dei punti vendita hanno l'opportunità di esprimere dubbi e porre quesiti su temi specifici legati alla salute e alla sicurezza, contribuendo attivamente a migliorare le pratiche in Aeroporto.

Inoltre, i lavoratori dei punti vendita aeroportuali sono coinvolti in esercitazioni di sicurezza, che simulano situazioni di emergenza, per testare le procedure e le modalità operative in caso di eventi avversi. La Direzione Business Non Aviation di Aeroporto ha instaurato un dialogo continuo con i responsabili dei punti vendita, al fine di intercettare tempestivamente eventuali criticità e intervenire in modo efficace.

S2-3 27 c, d, 28 In aggiunta, è disponibile – anche per tutta la comunità aeroportuale - un canale di whistleblowing, accessibile dal sito web, che permette di segnalare in modo anonimo qualsiasi irregolarità o problematica e che prevede la protezione dei segnalanti secondo quanto previsto dalla rispettiva policy e in rispetto della normativa. Le segnalazioni ricevute vengono attentamente valutate e indirizzate per la risoluzione, nel limite del possibile, contribuendo così a creare un ambiente di lavoro sicuro e responsabile per tutti.

12.3. Politiche

[S2-1 14] I principali documenti volti alla gestione degli impatti e dei rischi rilevanti identificati nell'analisi di Doppia Rilevanza, sono il **Codice Etico**, il **Codice di condotta Fornitori e Partner commerciali** e il **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** previsto dal D.Lgs. 231/2001 **MDR-P c** di cui il Consiglio di Amministrazione si fa responsabile dell'approvazione, mentre il management è responsabile della loro applicazione.

Per quanto concerne il tema della salute e sicurezza sul lavoro, il Gruppo tratta tale tematica all'interno della **Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza**. Mentre, i rischi legati alla sicurezza delle informazioni sono trattati all'interno della **Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni**. Per maggiori approfondimenti rispetto alle politiche sopra menzionate si rimanda al paragrafo 11.3 *"Politiche"* del capitolo 11 *"Forza lavoro propria"*.

Codice di Condotta Fornitori e Partner commerciali MDR-P

Perimetro: AdB

Il Codice di Condotta è stato redatto allo scopo di delineare gli standard attesi nelle relazioni commerciali tra AdB e i suoi Fornitori e Partner Commerciali e di assicurare che questi aderiscano a tali standard, con l'obiettivo di prevenire potenziali impatti negativi sui diritti umani e sull'ambiente, nonché di potenziare gli impatti positivi.

Il Codice è ispirato a **principi e standard di rilevanza internazionale**³¹, che riflettono l'impegno dell'Aeroporto per un'attività etica, trasparente e responsabile. AdB diffonde l'applicazione di tali principi e norme etiche tramite la pubblicazione del Codice sul proprio sito istituzionale e l'inserimento di specifiche clausole contrattuali che obbligano i fornitori e partner al rispetto dei medesimi.

Come prescritto dal Codice, tutti i Fornitori e Partner Commerciali sono tenuti ad **operare nel pieno rispetto dei diritti umani, garantendo per tutti i propri lavoratori condizioni di lavoro dignitose e assicurando pratiche occupazionali eque**, di promozione della parità di genere, diversità ed inclusione, al fine di tutelare i diritti dei lavoratori nella propria catena del valore e di contribuire allo sviluppo occupazionale del territorio.

S2-1 17 a,b,c Attraverso la pubblicazione e la diffusione del Codice, AdB richiede a destinatari di:

- Garantire che tutti i dipendenti operino in un ambiente di lavoro sicuro e salubre, in linea con gli standard previsti dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro, perseguendo il miglioramento continuo degli standard e riducendo i rischi di incidenti e infortuni;
- Adottare pratiche di reclutamento e gestione della manodopera eque e trasparenti, nel rispetto dei principi e dei diritti fondamentali sul lavoro, nonché delle normative internazionali, per proteggere i diritti dei lavoratori, inclusi i lavoratori migranti, da abusi e pratiche fraudolente durante il processo di reclutamento e collocamento. È inoltre fondamentale garantire la parità di genere e prevenire la tratta di esseri umani e il lavoro forzato;
- Non impiegare lavoratori stranieri senza il permesso di soggiorno valido, né quelli per i quali il permesso sia scaduto, revocato o annullato senza la necessità di rinnovo;
- Non utilizzare né favorire il lavoro minorile, verificando l'età dei lavoratori tramite documenti d'identità e attestati di istruzione rilasciati da enti pubblici;
- Non obbligare nessun lavoratore a prestare la propria opera contro la propria volontà.
- Rispettare tutte le normative e i contratti collettivi nazionali applicabili in materia di retribuzione, orario di lavoro e ferie retribuite.

Questi principi si applicano a tutte le categorie di lavoratori, inclusi i lavoratori temporanei, migranti, studenti, lavoratori a contratto, dipendenti diretti e qualsiasi altra tipologia di lavoratore.

Il rispetto del Codice è richiesto agli operatori economici affidatari di lavori, servizi e forniture per conto delle società del Gruppo, compresi consulenti, professionisti e collaboratori esterni, nonché i loro subappaltatori e subfornitori e coloro che fanno parte della filiera delle attività di servizio aeroportuale in senso ampio.

AdB si aspetta che i Fornitori e Partner commerciali rispettino tutte le leggi, le normative e le regolamentazioni applicabili alla propria attività, comprese le leggi e le normative locali di tutti i Paesi in cui vengono gestite le attività, effettuata la produzione o forniti i servizi.

Infine, si segnala che la Società sta conducendo un'analisi dei rischi specifici connessi ai propri principali Fornitori e Partner, che, insieme alla valutazione del rischio ESG effettuata tramite la piattaforma Synesgy, guiderà le azioni successive di monitoraggio del rispetto dei principi enunciati nel Codice di Condotta e la definizione di eventuali action plan.

³¹ **S2-1 18, 19** Tra i principali principi e standard richiamati all'interno del Codice di Condotta Fornitori e Partner Commerciali, si ritrovano a titolo esemplificativo e non esaustivo: la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo, la Dichiarazione dell'OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro) sui Principi e Diritti Fondamentali del Lavoro, gli Standard OIL su Lavoro e Salute e Sicurezza sul Lavoro, i Dieci Principi del UN Global Compact, i Principi Guida ONU su Imprese e Diritti Umani, le Linee Guida OCSE per le Imprese Multinazionali, la SA8000, la UNI PdR 125:2022 e la UNI 30415. Questi standard sono integrati nelle pratiche aziendali del Gruppo, che si impegna a rispettare e promuovere i diritti fondamentali dei lavoratori e a gestire le proprie attività in modo socialmente responsabile e sostenibile.

in airside, in coordinamento con la funzione Safety, per l'introduzione dell'obbligo di utilizzo della cintura di sicurezza per i mezzi airside di AdB.

AdB si fa altresì carico delle spese per il mantenimento dei requisiti di sicurezza delle infrastrutture sublocate agli operatori della comunità aeroportuale, con particolare attenzione a quegli aspetti che incidono sulla sicurezza sul lavoro, come impianti elettrici, sistemi antincendio e ambienti di lavoro.

Il Gruppo ha attivato un **sistema di monitoraggio** dedicato agli episodi relativi a salute e sicurezza sul lavoro, che consente di intervenire prontamente in caso di necessità. Inoltre, le opere di ampliamento infrastrutturale contribuiranno a ridurre le casistiche di stress lavoro-correlato ed episodi di incidenti ed infortuni dovuti al congestionamento delle aree funzionali.

È stato inoltre avviato un **programma di formazione** continua in tema di Salute e sicurezza per garantire che tutti i lavoratori siano adeguatamente preparati a gestire situazioni di rischio. A supporto di queste attività, sono stati istituiti tavoli di lavoro e procedure operative specifiche all'interno del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza.

Sono stati introdotti **criteri premianti nelle gare e nelle selezioni concorrenziali**, con particolare attenzione agli **standard di sostenibilità e alle certificazioni sociali**. Le clausole contrattuali, come quelle relative al Modello 231 e al Codice Etico, sono finalizzate a garantire che i fornitori e i partner operino in conformità agli elevati standard di comportamento etico e responsabilità sociale.

Nel caso di cambi di sub-concessionario, AdB, pur non essendo obbligata contrattualmente, promuove la continuità lavorativa dei dipendenti, facilitando la riassunzione e organizzando sessioni formative per migliorare le competenze professionali e favorire una crescita condivisa all'interno dell'organizzazione.

Azioni relative agli impatti positivi rilevanti

[31 b] La strategia e il modello aziendale del Gruppo contribuiscono positivamente allo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio, stimolando il turismo e favorendo l'insediamento e lo sviluppo di attività economiche. Questo avviene principalmente attraverso l'espansione della connettività aerea (portafoglio clienti compagnie aeree e network destinazioni) e il potenziamento dei servizi *non-aviation* per l'utenza aeroportuale. L'ampliamento dell'offerta commerciale, a seguito dei lavori infrastrutturali in corso, avrà un impatto positivo diretto sui lavoratori della catena del valore.

Nel corso degli anni, Aeroporto di Bologna ha intrapreso diverse iniziative per creare un senso di comunità tra i dipendenti della comunità aeroportuale, come la realizzazione di una palestra aziendale a prezzi contenuti, un ristorante per la community aeroportuale e abbonamenti a servizi di trasporto vantaggiosi. Inoltre, AdB promuove la formazione dei dipendenti degli operatori aeroportuali attraverso corsi specifici, finalizzati a migliorare la qualità del servizio e rafforzare ulteriormente il senso di appartenenza alla community aeroportuale.

Per quanto riguarda la mobilità Aeroporto di Bologna ha realizzato un Piano di Spostamenti Casa-Lavoro che ha coinvolto l'intera comunità aeroportuale per migliorare l'accessibilità dei dipendenti alla propria sede di lavoro e ponendosi obiettivi sfidanti come:

- soddisfare i bisogni di mobilità della community coinvolgendo sia i normalisti che i turnisti, che hanno esigenze ed orari specifici
- aumentare l'accessibilità della sede di lavoro per i dipendenti aeroportuali di aziende differenti
- creare una mentalità nuova sul tema della mobilità urbana e degli spostamenti pendolari
- migliorare la congestione viaria sulla direttrice aeroporto
- ridurre i consumi energetici della community

12.5. Target

Attualmente, il Gruppo non ha obiettivi formali e misurabili relativamente ai lavoratori della catena del valore, ma ha presentato alle OO.SS. e alle istituzioni locali un protocollo sulla sostenibilità che ha l'obiettivo di coinvolgere in modo prioritario le società di handling presenti sullo scalo. I principali obiettivi del protocollo sono:

- Istituzionalizzazione di comitati di sicurezza lavoro, già attivi, che prevedono il coinvolgimento degli RSPP degli handlers e dei subconcessionari presenti sullo scalo.
- Creazione di riunioni periodiche con gli RLS del gestore e degli handlers.
- Possibile nomina di un RLS coordinatore sullo scalo.
- Iniziative di comunicazione per promuovere la sostenibilità all'interno dello scalo.
- Rafforzamento del piano di mobilità sostenibile (trasferimenti casa-lavoro) per tutti i lavoratori dello scalo.
- Promozione di iniziative di prevenzione sanitaria aperte a tutta la community.
- Rafforzamento della formazione sulle tematiche delle aggressioni al personale aeroportuale.

L'obiettivo è firmarlo entro la fine del 2025.

Gli impatti, effettivi e potenziali, sulle comunità interessate risultano collegati alla strategia aziendale e al modello di business dell'Aeroporto. D'altro canto, gli stessi impatti possono contribuire, nell'ottica del miglioramento continuo, ad evolvere la strategia ed il modello di business del Gruppo.

SBM-3 9, b,c Gli impatti si riferiscono principalmente:

- all'**erogazione di servizi di connettività nazionale ed internazionale** e, quindi, allo sviluppo economico-occupazionale del territorio che ne deriva;
- al **potenziamento ed efficientamento della connessione con e tra diverse forme di trasporto pubblico**;
- al **disturbo arrecato alla popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto** a causa degli aeromobili in sorvolo sulle aree residenziali e conseguente impatto negativo sulla qualità della vita delle persone residenti.

Non si rilevano impatti negativi correlati alle comunità interessate collegati ad episodi specifici e/o incidenti.

SBM-3 9 a i, b Con riferimento all'impatto acustico, consapevoli degli effetti generati, la strategia del Gruppo è orientata alla gestione e mitigazione del rumore, con l'obiettivo di conciliare lo sviluppo del traffico aereo con la tutela delle persone che risiedono nell'intorno aeroportuale.

SBM-3 9 c Con riferimento agli impatti positivi, l'Analisi di Doppia Rilevanza ha evidenziato quanto il miglioramento dell'attrattività del territorio e della fruibilità dell'Aeroporto generi benefici sia per il business *aviation* che per il segmento *non aviation* del Gruppo. La comunità locale, d'altro lato, trae benefici dall'indotto economico e occupazionale generato dall'Aeroporto, che favorisce lo sviluppo di attività commerciali, l'occupazione e la crescita economica. Inoltre, l'Aeroporto svolge un ruolo fondamentale nella connettività e nell'intermodalità, migliorando l'accessibilità e facilitando i flussi di persone e merci a livello regionale, nazionale e internazionale. In questo contesto, l'impegno del Gruppo è orientato a garantire un equilibrio tra la gestione degli impatti ambientali e il potenziamento dei benefici economici, contribuendo così a uno sviluppo sostenibile delle comunità coinvolte.

SBM-3 10 In quest'ottica, Adb lavora in stretta collaborazione con le autorità competenti, tra cui l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), l'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) e gli Enti Territoriali, anche attraverso l'ascolto delle tematiche e degli interessi della comunità locale, in particolar modo degli abitanti della zona più esposta al rumore aeroportuale. Questa collaborazione ha dato vita a due iniziative concrete e specifiche che hanno avuto come fine il contenimento del rumore al fine di tutelare le popolazioni residenti nelle aree circostanti l'aeroporto (per maggiore dettaglio si rimanda al paragrafo 13.6 "*Metriche entity-specific*", sezione "*Gestione del rumore*").

SBM-3 8 b, SMB-3 9 d, SBM-3, 11 Nella prospettiva *outside-in* dell'analisi di Doppia Rilevanza, AdB ha intercettato potenziali rischi collegati alla gestione del rumore, quali:

- il rischio che, a seguito dell'avvenuto superamento dei limiti normativi di zonizzazione acustica e conseguente introduzione di restrizioni notturne, si abbia una diminuzione del traffico complessivo a causa della impossibilità di ricollocare parte del traffico notturno in fascia diurna data le contestuali limitazioni infrastrutturali;
- il rischio economico causato da esigenze/obbligo di contenimento del rumore sui comparti di edilizia pubblica e residenziale quali ad esempio interventi di isolamento acustico di edifici.

In particolare, la misurazione del rumore ha condotto a rilevare per gli anni 2023 e 2024, il superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale. Ciò ha determinato l'obbligo per AdB, in conformità a quanto stabilito dalle vigenti normative, di predisporre il PICAR (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore); quest'ultimo è in fase di finalizzazione e prevede specifiche azioni volte a ridurre il rumore fino al rientro nei

S3-2 21 c Il Consiglio di Amministrazione, e in particolar modo l'Amministratore Delegato, sono responsabili di assicurare che tale coinvolgimento abbia luogo e che i risultati orientino l'approccio dell'impresa. A seguito di tale processo, vengono istituiti tavoli di lavoro volti a rispondere alle esigenze degli attori coinvolti.

S3-3 25, 27 a, c, AR 19 Le comunità interessate hanno a disposizione diversi canali per esprimere le proprie preoccupazioni o esigenze direttamente all'Azienda e ricevere supporto. Oltre agli incontri diretti, sono attivi il canale di whistleblowing, accessibile tramite il sito web dell'Aeroporto, e il sistema di gestione della qualità per la gestione dei reclami.

S3-3 27 d Le segnalazioni ricevute tramite canale whistleblowing sono gestite dal Responsabile Internal Audit. Qualora una segnalazione venisse presentata ad un altro soggetto, essa verrebbe trasmessa al Responsabile Internal Audit entro sette giorni, garantendo la riservatezza dell'identità del segnalante e dei contenuti.

SBM-3 AR 21 Il Responsabile Internal Audit, o l'Organismo di Vigilanza (OdV) nei casi previsti, esamina la segnalazione e, se necessario, chiede integrazioni al segnalante, confermando la ricezione entro sette giorni seguendo quanto prescritto nella **SBM-3 28** Policy Whistleblowing. La segnalazione viene poi valutata e, a seconda del contenuto, indirizzata all'organo competente (OdV o Comitato Etico ed Anticorruzione). Se la segnalazione non rientra nelle competenze di questi organi o potrebbe compromettere l'imparzialità, viene gestita dal Responsabile Internal Audit. In alcuni casi, la segnalazione viene trattata congiuntamente dai due organi di controllo.

Tutti i soggetti coinvolti nel trattamento delle segnalazioni garantiscono la massima riservatezza sull'identità del segnalante e sui dettagli della segnalazione, proteggendo anche le informazioni relative a facilitatori, segnalati e altre persone menzionate. La riservatezza si estende anche a eventuali dati personali oscurati o contenuti sensibili durante il processo istruttorio.

13.3. Politiche

S3-1 12,13,14,15, 17,18 Sebbene il Gruppo non disponga di una politica specifica dedicata alle comunità interessate, la gestione del rumore e lo sviluppo del territorio sono considerati parte integrante della strategia di sostenibilità aziendale.

Il Gruppo predispone annualmente una **Politica per lo sviluppo del traffico**, approvata dal CdA, ed una **Politica di Mobility Management**, inclusa nel Piano di Decarbonizzazione, in coerenza agli impegni sottoscritti negli accordi con gli enti territoriali e nei protocolli d'intesa con i portatori di interesse. Inoltre, per ottimizzare la mobilità sostenibile nella zona aeroportuale, nel gennaio 2024, è stato sottoscritto ed approvato il **Piano di Mobility Management triennale** con il Comune di Bologna.

In aggiunta, ciascuna società del Gruppo ha formalizzato un **Codice Etico** che disciplina l'insieme dei valori e dei principi etici, nonché le norme di comportamento a cui le società devono ispirarsi nell'ambito dei rapporti con le Pubbliche Amministrazioni, le Autorità e le Istituzioni. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 11.3 "Politiche" del presente documento.

La strategia è inclusa nel Piano di sostenibilità e nel Piano di Decarbonizzazione approvati dal Consiglio di Amministrazione. Inoltre, gli accordi di mobility management sono approvati dal Comune di Bologna e gli accordi territoriali di decarbonizzazione sono siglati fra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana. Comune di Bologna, Comune di Calderara, Agenzia per la Mobilità SRM e Aeroporto di Bologna. Il Gruppo, inoltre, mette a disposizione dei vari portatori di interesse i contenuti della presente Politica tramite tavoli tecnici e di monitoraggio, la pubblicazione sul sito delle varie attività afferenti alla mobilità, nonché tramite la somministrazione di questionari o l'effettuazione di interviste nell'ambito dello stakeholder engagement in occasione dell'analisi di Doppia Rilevanza.

S3-1 16, S1-17 L'impegno nei confronti delle comunità in cui opera, per il Gruppo AdB si sostanzia anche nella promozione e il rispetto dei **diritti umani**. Dal 2023, AdB aderisce al Global Compact delle Nazioni Unite il quale si ispira e rispetta i principi dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro – OIL, entrando a far parte di un network globale che conta oltre 20.000 aziende provenienti da 162 Paesi e circa 550 aziende in Italia. Queste aziende si sono impegnate pubblicamente ad allineare le loro operazioni e strategie ai dieci principi universalmente riconosciuti nei settori dei diritti umani, del lavoro, dell'ambiente e della lotta alla corruzione, nonché a contribuire al raggiungimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) sanciti dall'Agenda ONU 2030. Inoltre, AdB ha sottoscritto il **Manifesto delle Imprese per le Persone e la Società**, promosso dal Global Compact Italia, con l'obiettivo di promuovere un impegno crescente da parte del settore privato nella dimensione sociale della sostenibilità, **estendendo tale impegno lungo le catene di fornitura e nelle comunità**. Il Manifesto si propone di andare oltre gli obblighi di legge, aspirando a garantire un futuro equo e sostenibile per le generazioni future, senza lasciare nessuno indietro.

A fine 2024-inizio 2025, anche TAG e FFM hanno aderito a queste iniziative

Si segnala che, anche in considerazione al contesto in cui il Gruppo opera, non sono presenti politiche specifiche in materia di diritti umani pertinenti alle comunità interessate e/o dei popoli indigeni (tale ultimo riferimento non risulta applicabile per il Gruppo).

13.4. Azioni

Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate

Azioni relative agli impatti negativi e i rischi rilevanti

S3-4 30, 31 a, 32- a, b Nell'ambito del programma di monitoraggio e gestione dell'impatto acustico, AdB ha rilevato il superamento dei limiti acustici previsti dalle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale in corrispondenza di aree ricadenti prevalentemente nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale, caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. Tale superamento ha confermato le criticità ed i superamenti rilevati in fase di consuntivazione 2023. Le medesime rilevazioni hanno altresì verificato il contenimento dei livelli di emissione entro i limiti acustici in corrispondenza delle aree ad alta densità abitativa situate nel settore Est dell'intorno aeroportuale (quartieri Navile, Pescarola, Corticella).

Le misure di contenimento del rumore (procedure e restrizioni operative) introdotte nel corso del 2023 nell'ambito dei lavori della Commissione Rumore (ex art. 5 D.M. Ministero dell'Ambiente 31/10/1997) hanno consentito di contenere i superamenti sopra citati entro zone limitate e a ridottissima densità di popolazione, riducendo complessivamente la popolazione esposta al rumore aeroportuale e salvaguardando le aree densamente popolate del comune di Bologna. Nello specifico tali misure hanno riguardato, rispettivamente, l'ordinanza ENAC n. 5/2023 del 14 giugno 2023 che ha introdotto ulteriori restrizioni operative ed il dimezzamento della capacità operativa di pista in fascia notturna, che ha consentito dal 19 giugno 2023

S3-4 32 c Per quanto riguarda l'integrazione modale *air-rail*, a partire da febbraio 2025 è possibile acquistare in un'unica transazione un biglietto ferroviario per l'aeroporto di Bologna, che includerà anche la tratta della monorotaia People Mover dalla stazione centrale alla stazione aeroporto. Successivamente, è prevista l'inclusione anche delle tratte aeree, grazie a un accordo tra Trenitalia, Trenitalia-Tper, Tper e Marconi Express, supportato dall'Aeroporto di Bologna. Nell'ambito dei progetti europei Sign-Air e Travel Wise, si stanno studiando soluzioni per mitigare e gestire eventuali disfunzioni nel servizio di accessibilità.

Per la modalità ciclabile, è stata completata la progettazione a carico di AdB della pista ciclabile parallela alla Via del Triumvirato, e sono stati attivati tavoli di lavoro con gli enti territoriali per definire la convenzione che regolerà la realizzazione e la gestione manutentiva dell'opera. L'obiettivo è rispondere alla crescente domanda di ciclabilità urbana e al cicloturismo, con la realizzazione di percorsi interni all'aeroporto e una bike station aperta a passeggeri e dipendenti, quest'ultima realizzata nel 2022. AdB è la prima società di gestione aeroportuale italiana ad aver ottenuto la certificazione "Azienda Bike Friendly" al livello "Gold", che riconosce le aziende che promuovono l'utilizzo della bicicletta all'interno del loro ambiente di lavoro. Ideata e promossa da un Consorzio di 16 partner europei, la certificazione FIAB "Azienda Bike Friendly" consente alle aziende di misurarsi con l'unico standard europeo volontario per le sedi lavorative. Il protocollo valuta sei ambiti di azione: informazione, comunicazione e motivazione dei dipendenti; coordinamento e organizzazione; servizi a sostegno della ciclabilità; dotazione di strutture per la ciclabilità; gestione dei parcheggi come misura complementare; afflusso di clienti.

Più elevati sono gli standard soddisfatti, maggiore è il livello che l'azienda può raggiungere. Sono previsti tre livelli di merito: Bronze, Silver e Gold.

Grazie alle azioni realizzate, AdB è stato riconosciuto "Azienda Bike Friendly" a livello "Gold", per la sua ottima risposta ai 55 indicatori previsti dal protocollo europeo. Il gestore aeroportuale ha pianificato una strategia efficace su più fronti che sta motivando i lavoratori e sostenendo fattivamente l'uso della bicicletta.

Inoltre, AdB sta intraprendendo un percorso con l'ambizione di diventare il primo aeroporto europeo direttamente collegato a un percorso Eurovelo internazionale, contribuendo così all'immagine di Bologna come destinazione sostenibile e promuovendo un turismo eco-consapevole.

La realizzazione del primo tratto della pista ciclabile di connessione con la ciclovia del Sole, che collegherà Calderara di Reno e le sue frazioni (Bargellino, San Vitale di Reno, Lippo) alla città di Bologna, favorirà l'integrazione con il percorso EUROVELO 7 "Ciclovia del Sole" e permetterà un collegamento diretto con la fermata SFM "Bargellino", anch'essa connessa al percorso ciclabile lungo il Reno. Il percorso ciclopeditone avrà una lunghezza di circa 3,5 km e prevede anche la realizzazione di una passerella pedonale/ciclabile di circa 10 metri per superare il Fosso Canocchia.

È inoltre previsto per il 2025, l'ampliamento del BLQ bike station con rastrelliere per la ricarica elettrica di bici e monopattini, a disposizione di cittadini e dipendenti. La stazione è dotata di moderne rastrelliere, videosorveglianza e una colonnina per la manutenzione delle biciclette. Per monitorare l'utilizzo delle biciclette, verranno installati conta-bici in coordinamento con quelli già presenti nel Comune di Bologna.

S3-4 32 d Il monitoraggio delle performance avviene tramite l'analisi di KPI misurabili, come ad esempio il numero di passeggeri suddivisi per tipologia di intermodalità (passeggeri/utenti su Marconi Express, trasporto pubblico locale, altre linee di bus, taxi, auto private, car sharing da/per aeroporto, bike sharing da/per aeroporto). Inoltre, viene valutata la soddisfazione degli utenti attraverso interviste e questionari di soddisfazione, così come tramite la raccolta di reclami e segnalazioni attraverso i canali ufficiali dell'aeroporto, inclusi i social media e del Comune di Bologna

S3-4 38 Le azioni sopra riportate fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità, associate al tema delle Comunità interessate.

13.6. Metriche entity-specific

Gestione del rumore

Postazione	Comune	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]
		31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024
P1-Zona industriale Bargellino	Calderara di Reno	67,2	67	67,7
P4 - Lippo di Calderara di Reno	Calderara di Reno	61,6	62,3	64
P5 - via Zanardi	Comune di Bologna	53,8	54,3	56,2
P6 - centro sportivo via Agucchi	Comune di Bologna	63,6	64,8	63,5
P7 - museo patrimonio industriale	Comune di Bologna	54,3	55	52,4
P8 - via corticella	Comune di Bologna	51,8	51,4	51,6
P9 - via dell'Arcoveggio	Comune di Bologna	55,1	55,7	54,9

Il confronto tra i dati relativi al 2024 e quelli del 2023 ha evidenziato alcune variazioni, attribuibili alle seguenti azioni adottate:

1. Modifica della procedura di salita iniziale dalla Pista 12: A partire da settembre 2023, è stata introdotta una modifica nella procedura di decollo, con l'anticipo del punto di virata da 800FT a 520FT. Questa modifica ha determinato uno spostamento delle traiettorie di decollo verso la centralina P5, con conseguente riduzione dei livelli di rumore registrati da questa centralina. Al contrario, si è osservato un allontanamento delle traiettorie rispetto alle centraline P7 e P9, con una diminuzione del rumore registrato su queste ultime. Tale azione non ha avuto effetti significativi sulle altre centraline (P6, P8, P4, P1).
2. Introduzione di restrizioni notturne ai sorvoli lato Bologna: A partire dal 19 giugno 2023, sono state introdotte restrizioni operative sui sorvoli notturni in direzione di Bologna. Il 2024 rappresenta il primo anno di piena operatività di questa misura, che ha determinato una significativa riduzione dei sorvoli notturni in questa area. Questo intervento ha comportato una diminuzione dei livelli di rumore registrati dalla centralina P6, mentre la centralina P1 ha registrato un incremento dei livelli di rumore, dovuto all'aumento dei movimenti notturni in quella zona, caratterizzata da minore densità abitativa.

Queste azioni riflettono l'impegno continuo nella gestione e riduzione dell'impatto acustico, con l'obiettivo di garantire un equilibrio tra le operazioni aeroportuali e il benessere delle comunità circostanti. Il monitoraggio costante e l'adozione di misure correttive sono elementi chiave nella strategia di sostenibilità dell'aeroporto di Bologna.

I dati presentati nella Rendicontazione di sostenibilità sono derivati dal sistema di monitoraggio acustico aeroportuale, che correla gli eventi di rumorosità registrati dalle stazioni di monitoraggio con i tracciati radar acquisiti dal medesimo sistema. Il periodo di riferimento per l'analisi è costituito dalle settimane di punta come definite dal Decreto Ministeriale 31/10/1997. I livelli di rumore LVA sono stati calcolati secondo i criteri stabiliti dal medesimo Decreto, in corrispondenza delle centraline acustiche appartenenti alla rete fissa di monitoraggio.

14. ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali

Il Gruppo, ispirato ai principi di centralità del cliente, valorizzazione delle persone e visione a lungo termine, si impegna a essere un modello di efficienza e modernità tra le principali aerostazioni italiane. L'obiettivo è offrire ai passeggeri un'esperienza di viaggio in un'infrastruttura accogliente e ben connessa, generando al contempo valore per il territorio.

La centralità del cliente, vista come la soddisfazione complessiva del passeggero, è un pilastro delle scelte strategiche ed organizzative di AdB da sempre. Dopo la fase di ripresa del trasporto aereo post Covid, l'Aeroporto si è focalizzato sull'accessibilità, sui tempi di attesa, e sulla cortesia del personale e, in generale, sulla qualità dei propri servizi in collaborazione con gli altri operatori del sistema aeroportuale.

14.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
S4- Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Riservatezza
		Libertà di espressione
		Accesso ad informazioni di qualità
	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Salute e sicurezza
		Sicurezza di una persona
		Protezione dei bambini
	Inclusione sociale dei consumatori	Non-discriminazione
		Accesso a prodotti e servizi
		Pratiche commerciali responsabili

SBM3 9 a,b

L'Analisi di Doppia Rilevanza in relazione a clienti e utilizzatori finali - la quale è stata svolta tenendo conto delle principali categorie di consumatori influenzate dalle attività aeroportuali, **SBM-3 10 a** come passeggeri, vettori, handler, sub concessionari e operatori **SBM 3 11** e tenendo in considerazione l'esito del coinvolgimento diretto degli stakeholder - ha fatto emergere i principali impatti, rischi e opportunità che potrebbero avere un impatto significativo sulle performance aziendali e sull'esperienza dei passeggeri, in particolare sulla leva strategica "Experience" del Gruppo.

L'analisi ha evidenziato rischi legati alla gestione delle informazioni dei clienti, **SBM 3 10 a, ii** in particolare, tra i passeggeri, le **persone a ridotta mobilità** (PRM) sono risultate essere maggiormente esposte ai temi relativi alla protezione dei diritti di riservatezza e non discriminazione. Per quanto concerne la tematica della sicurezza informatica, in un contesto in cui la protezione dei dati personali è una priorità, AdB ha previsto all'interno della sua strategia un piano pluriennale di Cyber Security Governance, mirato a rafforzare la sicurezza delle informazioni e a proteggere i dati sensibili.

SBM 3 10 c AdB si impegna costantemente ad aumentare il coinvolgimento dei propri clienti, garantendo loro la possibilità di esprimere liberamente le proprie opinioni e contribuire al miglioramento dei servizi offerti. Attraverso survey periodiche, questionari online e canali dedicati ai reclami e alle segnalazioni, l'Aeroporto raccoglie feedback preziosi da parte dei passeggeri.

In aggiunta, ed al fine di prevenire impatti negativi sul livello di servizio erogato dai terzi, vengono condotte con periodicità mensile indagini di **Mystery Client** per testare il livello dello stesso, relativo alle attività commerciali presenti nello scalo. Queste verifiche vengono condotte da personale esperto e qualificato che,

14.2. Processi per coinvolgere consumatori/utilizzatori finali e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai consumatori/utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni

Come riportato all'interno del paragrafo "2.4 Interessi e opinioni degli stakeholders", il coinvolgimento e l'ascolto dei consumatori/utilizzatori finali è indispensabile per la gestione degli impatti generati su di essi, in quanto collegati alla strategia del Gruppo.

SBM2 e S4-2 18, 20 a Il **coinvolgimento dei passeggeri** si concretizza attraverso una serie di azioni strutturate, finalizzate a raccogliere feedback, monitorare la qualità del servizio e migliorare l'esperienza complessiva. I principali canali di interazione con i passeggeri includono diverse modalità di comunicazione e rilevamento, come e-mail dedicate, interviste e focus tematici, con un continuo monitoraggio dei risultati.

SBM 2 20, b Le interviste sono finalizzate a monitorare il livello qualitativo dei servizi offerti durante la permanenza in aeroporto, come ad esempio parcheggi, mezzi pubblici, controlli di sicurezza, banchi check-in, la business lounge, gli esercizi commerciali, etc. I **passeggeri** partecipano a:

- **Interviste Airport Service Quality (ASQ)**, svolte mensilmente e presentate con frequenza trimestrale e annuale a consuntivo. Il programma ACI-ASQ consente ad AdB di utilizzare standard di rilevazione internazionali, focalizzati sui principali servizi e utilizzati anche da altri aeroporti, per valutarne la qualità.
- **Indagini di Customer Satisfaction e di rilevazione dei tempi di processo**, svolte in continuità nel rispetto della circolare ENAC GEN-06, con lo scopo di rilevare la soddisfazione percepita sui servizi aeroportuali offerti ai passeggeri. **Interviste mensili focalizzate** sulla pulizia e funzionalità delle toilette, come richiesto dalla circolare ENAC GEN-06.

Tutti i dati raccolti mediante le interviste descritte precedentemente, sono caricati e elaborati su una dashboard di performance accessibile ai Dirigenti aziendali e ai Responsabili di diverse aree. Inoltre, vengono condivisi periodicamente in comitati interni, come ad esempio il gruppo Quality Under Pressure composto da funzioni interne delle diverse Direzioni, come il Comitato Qualità e Regolarità del Servizio che prevede il coinvolgimento di Enac, Vettori e Handler, sempre con lo scopo di analizzare i dati e, sugli indicatori critici, valutare azioni correttive o proporre azioni di miglioramento continuo.

Inoltre, l'utente può esprimere la propria soddisfazione tramite il sistema "**Happy or Not**", presente in diverse zone dell'aeroporto, come ad esempio i controlli di sicurezza, le toilette, le aree di riconsegna bagagli, i parcheggi etc, per valutare i servizi appena utilizzati. Anche questi dati sono raccolti e disponibili sulla dashboard di performance.

In aggiunta vengono condotti **focus tematici** su aree quali parcheggi, mobilità, uso delle app e del sito web, duty free, sostenibilità e innovazione. Essi consentono di raccogliere la soddisfazione sui servizi offerti e l'opinione sulle iniziative promosse dal Gruppo, oltre a spunti di miglioramento. I risultati vengono analizzati dalle funzioni competenti, le quali successivamente adottano misure appropriate o implementano miglioramenti sulla base dei suggerimenti.

L'importanza dei temi relativi alla qualità del servizio e all'attenzione verso il cliente è tale che, Aeroporto di Bologna, annualmente organizza percorsi formativi diretti al personale degli operatori commerciali presenti all'interno del terminal. Obiettivo di questi corsi è quello di sensibilizzare gli operatori commerciali verso elevati standard di servizio, prevenendo disservizi e migliorando anche l'engagement dei dipendenti delle società terze che partecipano a questi corsi.

L'impegno costante in queste attività riflette l'obiettivo del Gruppo di promuovere la **sostenibilità sociale** attraverso un servizio inclusivo e attento alle necessità di tutti i passeggeri, contribuendo a creare un ambiente di viaggio che rispetti e valorizzi la diversità.

S4-2 18, 20 a,b,c Con **ENAC, handler e compagnie aeree** vengono organizzati **comitati** per il confronto su temi legati alla qualità dei servizi, come descritto precedentemente. Inoltre, è stato loro somministrato un **questionario sull'innovazione** con l'obiettivo di approfondire la percezione dell'impegno di AdB riguardo l'innovazione, comprendere la visibilità dei progetti di sviluppo e ottimizzazione dei servizi e raccogliere suggerimenti sui temi da trattare in futuro. Nel corso del 2025 AdB organizzerà l'evento "Marconi Living Lab", che si pone l'obiettivo, partendo dall'ascolto di alcuni passeggeri a campione, di ideare insieme soluzioni innovative per un aeroporto sempre più sostenibile.

AR 15 I risultati delle indagini sui temi di innovazione sono analizzati, e discussi con l'**Innovation Manager**, l'**Innovation Team** e il **Direttore Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ITC** per verificare la coerenza con il piano di innovazione dell'aeroporto, e vengono annualmente monitorati e revisionati dall'Amministratore Delegato in sede di esame per assicurarsi che i risultati orientino le decisioni strategiche dell'Aeroporto.

S4-3 25 c, 26 AdB utilizza il proprio sito web come principale strumento di comunicazione con i consumatori, garantendo che tutte le informazioni relative ai servizi, alle novità e alle modalità di contatto siano facilmente accessibili. Il sito web fornisce una panoramica chiara e aggiornata dei canali di comunicazione disponibili, inclusi form per reclami, richieste di assistenza e feedback, assicurando che i passeggeri possano esprimere le proprie esigenze e ottenere risposte tempestive. Questo approccio favorisce un'interazione costante con gli utenti, facilitando il miglioramento continuo dei servizi offerti.

S4-3 23, 25 a, b, c Il Gruppo si impegna a garantire la protezione dei dati personali in conformità con il GDPR, che riconosce e rafforza i diritti degli interessati. Questi diritti comprendono la possibilità di accedere, correggere, cancellare e trasferire i propri dati, nonché di opporsi al trattamento degli stessi in determinate circostanze.

Per gestire tali diritti, l'Aeroporto ha sviluppato un processo operativo strutturato che prevede tre fasi principali: la **valutazione preliminare** della richiesta, l'**evasione** nel rispetto dei tempi legali e l'**archiviazione** per garantire la tracciabilità delle operazioni. Inoltre, sono stati istituiti canali dedicati per raccogliere e veicolare le richieste degli interessati, utilizzando strumenti informatici per monitorare e archiviare le informazioni in modo trasparente e conforme alla normativa.

AdB, in qualità di infrastruttura critica, adotta un approccio rigoroso nella gestione degli incidenti di sicurezza, seguendo le linee guida della norma **ISO/IEC 27001**. **S4-3 25 d** Gli incidenti vengono monitorati dal **Comitato Data Protection** di cui fa parte anche il responsabile Cybersecurity e gestiti tramite un sistema di ticketing aziendale, mantenendo la riservatezza dei dettagli. Gli eventi che causano disservizi vengono comunicati tempestivamente alle autorità competenti, come previsto dal **Decreto Legge 138/2024** in materia di misure per garantire un livello elevato di sicurezza informatica a livello nazionale.

Infine, l'efficacia del sistema di gestione della sicurezza delle informazioni è periodicamente valutata attraverso **audit interni** ed **esterni**, oltre a test di **disaster recovery**, **Vulnerability Assessment (VA)** e **Penetration Testing (PT)**. Questi test permettono di identificare aree di miglioramento e di adottare misure correttive per garantire una protezione continua delle informazioni sensibili.

Il **Reporting System** in ambito security è un elemento fondamentale per identificare, segnalare, analizzare e rispondere prontamente a eventi o minacce alla sicurezza. Un sistema di reporting efficace contribuisce in modo significativo alla **prevenzione degli incidenti**, poiché consente di rilevare tempestivamente eventuali situazioni di rischio. Per questo motivo, è essenziale incentivare la partecipazione attiva dei soggetti coinvolti, al fine di raccogliere segnalazioni puntuali e complete.

14.3. Politiche

S4-1 13,14,15, 16, 17 MDR-P

AdB e TAG adottano diverse politiche operative per gestire il proprio business e ridurre gli impatti derivanti dalle proprie attività per quanto riguarda i clienti e gli utilizzatori finali. FFM non ha politiche proprie, ma rientra nel perimetro della controllante nell'ambito del sistema integrato di qualità ambiente-safety-innovazione ed è auditata da AdB. Ha inoltre sviluppato, nell'ambito dei rapporti con i principali clienti - le compagnie aeree - degli standard agreement contrattuali, tradotti in indicatori di performance di servizio.

Le politiche, quali: la **Carta dei Servizi**, la **Politica Integrata**, la **Politica per il Sistema di gestione delle informazioni** e la **Politica e strategia per l'innovazione**, mirano a cogliere opportunità e prevenire situazioni di rischio, garantendo un approccio proattivo e sostenibile e [MDR-P 65 f] sono rese disponibili a chi interessato sulla pagina web dell'Aeroporto di Bologna.

Inoltre, a livello di Gruppo, tutte le società adottano un proprio Codice Etico che stabilisce una politica uniforme per la gestione delle informazioni riservate e la tutela della privacy. Per ulteriori dettagli sul Codice Etico, fare riferimento a quanto descritto nel paragrafo 11.3 *"Politiche"* del capitolo 11. *"Forza lavoro propria"*.

La Politica per il Sistema di gestione della sicurezza e il Continuity management plan

Perimetro: Aeroporto G. Marconi di Bologna

Per fronteggiare situazione di congestionamento delle aree aeroportuali, AdB ha sviluppato un **Continuity Management Plan (CMP)**, che costituisce il documento di riferimento per la gestione delle situazioni di emergenza e/o di contingenze che possono causare congestione nel terminal passeggeri. L'obiettivo principale del CMP è garantire una risposta organizzata alle situazioni critiche, riducendo al minimo i disagi e preservando, per quanto possibile, l'operatività dello scalo.

Il CMP viene attivato in caso di situazioni di emergenza che possano determinare o abbiano determinato una significativa congestione dell'aerostazione passeggeri. In tali casi, vengono applicate le schede di continuità operativa specifiche allegate al piano. Inoltre, il CMP prevede l'attivazione di un comitato, i cui membri sono responsabili delle attività di coordinamento previste dal piano, per gestire in modo efficace la situazione di emergenza.

S4-1 13,14,15, MDR-P 65 a, AR 21, 65 b, c L'**Accountable Manager** è responsabile dell'attuazione della Politica per il Sistema di Gestione della Sicurezza (SMS), il cui principale obiettivo è il miglioramento continuo delle performance di sicurezza aeroportuale, attuato attraverso il monitoraggio costante rispetto alla safety policy stabilita, agli obiettivi, ai rischi identificati e alle misure di mitigazione. Il processo include l'individuazione di Safety Performance Indicators (SPI) e dei relativi target (SPT), che sono annualmente definiti e aggiornati per monitorare l'andamento della sicurezza. Il monitoraggio degli SPI si basa su un ampio bacino di dati, tra cui:

- Risultati delle occorrenze registrate nel sistema, identificate come SPI;
- Ispezioni giornaliere sottobordo effettuate dal personale SAF (Safety Supervisor);
- Ispezioni effettuate dal SMS;
- Audit del Compliance Monitoring System;
- Audit effettuati da vettori durante le operazioni sottobordo;
- Risultati degli auto-audit forniti dai prestatori di servizi di assistenza a terra.

Questo approccio integrato assicura un monitoraggio costante e completo delle performance di sicurezza, garantendo l'efficacia del sistema di gestione e la pronta identificazione di eventuali aree di miglioramento.

S4-1 16 b, AR 13, MDR-P 65 f Aeroporto di Bologna mantiene costantemente aggiornato il proprio sito web, con l'obiettivo di fornire ai consumatori informazioni utili riguardo le procedure da seguire all'interno dello scalo, eventuali procedure straordinarie e l'elenco degli articoli proibiti a bordo degli aeromobili. Inoltre, nella **Carta dei Servizi** vengono monitorati i dati relativi alla percezione dei passeggeri circa il livello di sicurezza in Aeroporto. Questo indicatore è fondamentale per comprendere se i passeggeri ritengono adeguati i controlli di sicurezza, AdB pertanto si impegna costantemente a monitorarlo per garantire un servizio sicuro e conforme alle aspettative degli utenti.

Questi obiettivi sono strettamente legati all'impegno per uno sviluppo responsabile e sostenibile del Gruppo, che tiene conto tanto delle esigenze di crescita economica quanto della tutela ambientale e sociale.

Carta dei Servizi

Perimetro: Aeroporto G. Marconi di Bologna, TAG

Per definire la qualità dei servizi che il gestore aeroportuale si impegna a offrire, AdB adotta la Carta dei Servizi aeroportuali, che viene aggiornata annualmente in conformità con le disposizioni della circolare ENAC Gen06-2014. Questo strumento, pubblicato sul sito web dell'Aeroporto, fornisce un profilo sintetico della Società, compresi i suoi impegni in vari ambiti, tra cui l'impegno per la sostenibilità e per il rispetto dei Diritti umani **S4-1 16**, per la parità di genere e contro le discriminazioni. All'interno della Carta sono riepilogate le performance circa i tempi di attesa in coda, la qualità dei servizi offerti ai passeggeri (con particolare attenzione a quelli a mobilità ridotta e/o con disabilità), le operazioni di pulizia, l'informazione fornita e tutti gli altri fattori che influenzano l'esperienza di viaggio complessiva degli utenti.

All'interno della **Carta dei Servizi** vengono, inoltre, descritte le modalità di accoglienza delle persone a ridotta mobilità o con disabilità al fine di garantire la miglior esperienza possibile per il passeggero e offrire assistenza che rispetti gli alti standard di qualità del servizio perseguiti dall'Aeroporto. La responsabilità dell'attuazione di tale politica è affidata all' **Operational Services Manager**, che riporta direttamente al **Direttore delle Operazioni aeroportuali**. A tale proposito, AdB, con i suoi rappresentanti, ha inoltre partecipato nel 2024 a diversi gruppi di lavoro nazionali, promossi da ENAC, per il miglioramento del servizio PRM, che ha come obiettivo la diffusione delle best practices nel servizio e una miglior diffusione possibile delle procedure aeroportuali, per un'armonizzazione dell'experience del PRM su tutto il territorio nazionale. Vengono dettagliati i servizi offerti dall'Aeroporto, tutte le informazioni utili per i passeggeri relative alla struttura e agli indicatori utilizzati per monitorare la qualità del servizio.

In qualità di gestore, AdB si impegna a rendere il terminal e le relative infrastrutture pienamente accessibili, mettendo a disposizione mezzi idonei e personale appositamente formato per fornire assistenza a tutti i passeggeri.

La Carta dei Servizi è disponibile sul sito web dell'Aeroporto, sia in italiano che in inglese, e fornisce anche un ulteriore canale di dialogo in quanto indica ai i passeggeri e gli utenti interessati i canali ai quali è possibile rivolgersi per fornire suggerimenti o reclami nel rispetto della normativa **Diritti del Passeggero - Regolamento (CE) 261/2004 e Regolamento (CE) 1107/2006**. Il sistema di Gestione Qualità costituisce un efficace sistema di raccolta e risposte alle segnalazioni.

S4-1 16 Come già citato all'interno del capitolo 13 *"Comunità interessate"*, in tema di rispetto dei diritti umani e diritti del lavoro, AdB ha aderito al **Manifesto delle Imprese per le Persone e la Società**. Con il Manifesto, Aeroporto di Bologna si impegna a rispettare pienamente i diritti umani dei consumatori e degli utilizzatori finali. La Società promuove attivamente il coinvolgimento dei propri clienti, garantendo che la loro voce sia ascoltata e che le loro esigenze siano adeguatamente soddisfatte. Inoltre, AdB adotta misure concrete per porre rimedio a eventuali impatti negativi sui diritti umani, assicurando che tutte le azioni intraprese siano orientate alla tutela e al benessere delle persone, in linea con i principi di sostenibilità e responsabilità sociale.

Nel contesto della Procedura per l'utilizzo di servizi con intelligenza artificiale, AdB sottolinea, in linea con l'AI ACT approvato dal Parlamento Europeo il 13 marzo 2024 e in vigore dal 1° agosto 2024, la necessità di evitare l'impiego di tecnologie che possano risultare dannose o inadeguate per gli utenti, in particolare quelle che:

- utilizzano tecniche manipolative destinate a distorcere il comportamento di singoli o gruppi;
- causano danni fisici o psicologici, o sfruttano la vulnerabilità di individui basandosi su età o disabilità;
- si basano esclusivamente sulla valutazione dei tratti della personalità di una persona per la prevenzione di reati;
- implementano sistemi di social scoring o classificazione biometrica;

- Verifica di conformità prima del rilascio: verifica finale per garantire che le misure di protezione siano implementate correttamente prima del rilascio in produzione.

S4-4 31 d In parallelo, il sistema di gestione delle informazioni, conforme alla ISO 27001, è testato attraverso diverse metodologie di sicurezza. Tra queste, il Disaster Recovery³² il Penetration Test³³ e il Vulnerability Assessment³⁴. **32 a** L'esito di questi test porta alla rimodulazione delle procedure o all'adozione di nuovi sistemi di sicurezza informatica. A queste attività si aggiungono auditing da parte di enti terzi sulla certificazione ISO 27001, che garantiscono il rispetto degli standard di sicurezza e privacy in tutte le operazioni.

32 c Questo approccio integrato assicura che l'Aeroporto gestisca i dati personali in modo sicuro e conforme alle normative, proteggendo la privacy dei passeggeri e la sicurezza dei sistemi informatici.

MDR-A Le azioni chiave adottate **MDR A 68 c** annualmente per il miglioramento della **sicurezza informatica** sono orientate ad aggiornare costantemente la postura di sicurezza dell'organizzazione e a implementare misure avanzate per garantire la protezione dei sistemi e dei dati, secondo quanto previsto nella Politica per il Sistema di gestione della sicurezza dati. **MDR-A 69** AdB per espletare tali azioni non fa ricorso a strumenti di finanza sostenibile; tuttavia, ricorre a risorse finanziarie non significative.

MDR-A 68 a, b Tra le principali iniziative implementate, vi sono:

1. **Monitoraggio della rete:** il monitoraggio continuo della rete è gestito tramite il **Security Operations Center (SOC)** e il **Network Operations Center (NOC)**, che permettono di rilevare e rispondere tempestivamente a potenziali minacce. Il SOC si occupa di monitorare e analizzare gli eventi di sicurezza, mentre il NOC garantisce il controllo delle performance e dell'affidabilità della rete aziendale.
2. **Audit periodici:** vengono condotti audit regolari in ambito **network** e **information security**, sia interni che verso i fornitori, per verificare la conformità alle normative e l'efficacia delle misure di sicurezza implementate. Questi audit permettono di identificare eventuali vulnerabilità e di intraprendere azioni correttive tempestive.
3. **Installazione del sistema Endpoint Detection and Response (EDR):** è stato implementato un sistema **EDR** che consente di rilevare e rispondere in tempo reale agli attacchi informatici su dispositivi endpoint (come computer e dispositivi mobili). Questo sistema permette di monitorare ogni attività sospetta e di intervenire prontamente per neutralizzare potenziali minacce.
4. **Procedure di IT continuity e disaster recovery aggiornate post-GDPR:** le procedure di **IT continuity** e **disaster recovery** sono state aggiornate per rispettare le normative del GDPR. Questi aggiornamenti garantiscono che, in caso di incidenti critici, l'organizzazione possa recuperare rapidamente i dati e i sistemi, minimizzando l'impatto su operazioni aziendali e sulla protezione dei dati personali.

³² Test annuale per garantire la resilienza del sistema.

³³ Test eseguiti da aziende specializzate, per i quali ogni anno viene destinato un budget. I test riguardano le applicazioni esposte su internet e i servizi aziendali rilevanti, con un report finale che identifica le vulnerabilità. Le vulnerabilità gravi vengono gestite con urgenza, valutando se mantenere attivo o disattivare un servizio fino alla sua messa in sicurezza

³⁴ Test effettuato sia sui servizi esposti su internet che su quelli interni alla rete aziendale. Le vulnerabilità vengono monitorate e mitigate seguendo la metrica CVSS del NIST, con interventi urgenti per le vulnerabilità con un CVSS maggiore di 7,5. Le vulnerabilità più basse vengono gestite dai PM referenti delle applicazioni.

In caso di hazard legati a modifiche infrastrutturali o a lavori di manutenzione (Change Management), il **Safety & Compliance Manager** introduce e illustra le specifiche misure di mitigazione alla struttura **SAF** (Safety Supervisor) durante gli incontri periodici di aggiornamento, monitorandone l'andamento attraverso i feedback ricevuti tramite il **Sistema di Reporting**.

Queste azioni integrano un sistema di gestione della sicurezza che garantisce un monitoraggio costante, l'applicazione di misure preventive e la continua valutazione della sicurezza operativa, assicurando che tutte le attività vengano gestite in conformità alle normative e agli standard di sicurezza.

Azioni relative agli impatti positivi rilevanti

Coinvolgimento dei consumatori

31 c, d Per favorire il coinvolgimento dei consumatori e la libertà di espressione degli stessi, ogni reclamo e segnalazione ricevuta viene trattato con la massima attenzione, coinvolgendo direttamente i soggetti responsabili, quali i sub concessionari o gli handler, per comprendere le cause e risolvere tempestivamente le problematiche segnalate. I passeggeri possono inviare le loro segnalazioni tramite vari canali, tra cui il sito web dalla pagina "Hai bisogno di aiuto?", PEC o e-mail, che vengono poi gestite attraverso il sistema di Customer Relationship Management (CRM). Le richieste vengono inizialmente trattate dal Team Customer Care e, se necessario, assegnate a un secondo livello di supporto.

AdB si impegna a rispondere a tutte le segnalazioni entro 30 giorni, conformemente alle linee guida di qualità dei servizi nel trasporto aereo. I reclami vengono classificati e analizzati trimestralmente e le informazioni ricavate sono utilizzate per implementare azioni correttive durante i comitati di Qualità e Regolarità del servizio.

Monitoraggio e Miglioramento della Qualità del Servizio: Iniziative e Azioni per Ottimizzare la Customer Experience

31 c, d Nel 2024, AdB ha continuato a mettere al centro della propria strategia la qualità del servizio e la customer experience, tenendo conto dei molteplici fattori che influiscono su di esse, specialmente in un periodo caratterizzato dalla presenza di numerosi cantieri attivi. A tal fine, sono proseguiti i confronti interni e con gli stakeholders all'interno dei comitati preposti.

Il **Gruppo Interfunzionale Qualità e Facilitazione**, dedicato al monitoraggio della qualità in aeroporto, ha intensificato le azioni e i sopralluoghi per garantire alti standard in tutti gli aspetti del servizio, tra cui comfort, segnaletica, informazione, pulizia e manutenzione. Sono state effettuate numerose ispezioni del terminal, con l'obiettivo di risolvere le criticità e migliorare la funzionalità e il decoro dell'aeroporto, per arricchire ulteriormente l'esperienza dei passeggeri.

Tra i progetti si segnalano interventi mirati per le famiglie con bambini; ad esempio, è in corso di realizzazione una **zona di allattamento nella nuova area di servizi della sala partenze Schengen**, e sono stati apportati miglioramenti al comfort delle aree di attesa, con l'introduzione di erogatori di acqua. Sono inoltre stati effettuati interventi di rinnovo e manutenzione delle aree comuni, come imbiancature e sostituzioni di pellicole sugli arredi.

Il **Comitato Qualità e Regolarità del Servizio**, composto da rappresentanti della Direzione Operazioni Aeroportuali, Area Qualità e Customer Experience, Direzione Operativa, handler, compagnie e ENAC, ha continuato a monitorare i risultati dei parametri previsti dalla carta dei servizi e a gestire le problematiche legate alla qualità. Durante questi incontri, sono stati aggiornati gli stakeholders sulla situazione dei cantieri

tema ha comportato il sostegno, nel 2024, di circa 273 mila Euro di spese operative (OpEx) e 672 mila Euro di spese capitalizzate (CapEx). Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) e dello Stato Patrimoniale (per i CapEx) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2024. Le risorse stanziare per il periodo 2025-2030, per le attività previste nel Piano Innovazione sul tema consumatori e utilizzatori finali è pari 1,2 mln di Euro in termini di OpEx e 340 mila in termini di CapEx.

14.5. Target

S4-5 40, MDR-T 81 b Il Gruppo si impegna attivamente nella realizzazione di obiettivi strategici al fine di offrire una sempre maggiore qualità del servizio, garantire la sicurezza dei dati e delle informazioni dei passeggeri e la loro sicurezza. **S4-5 41** Il processo di definizione e revisione degli obiettivi di Aeroporto di Bologna è strettamente legato al riesame annuale condotto dall'Amministratore Delegato che valuta sistematicamente l'efficacia del suo operato. Durante questa revisione, vengono analizzati i risultati ottenuti dai sistemi di monitoraggio e valutazione delle performance, nonché le eventuali variazioni del contesto interno ed esterno e la valutazione dei rischi. Se necessario, in base a tali analisi, vengono apportate modifiche alla politica aziendale e agli obiettivi prefissati. Questo approccio permette a AdB di adattarsi costantemente alle esigenze e alle aspettative dei passeggeri, con un chiaro focus sul miglioramento continuo del servizio.

Gestione delle informazioni

MDR-T 81 b i, ii AdB sta portando avanti vari progetti tra cui: la selezione e implementazione di un sistema per la gestione della postura cyber delle terze parti (2025-2026), il monitoraggio del traffico di rete operational technology (OT) entro il 2026, mentre il Gruppo ambisce a raggiungere il pieno adeguamento alle normative NIS2 e implementazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni (ISMS) entro il 2025, al fine di rafforzare la protezione delle infrastrutture e garantire un continuo miglioramento della sicurezza informatica e operativa. Nel corso dell'ultimo riesame svoltosi a Novembre 2024 si è valutato che gli obiettivi definiti dalla politica del sistema di gestione delle informazioni del 1° ottobre 2023 sono ancora validi e non richiedono modifiche immediate. Per il dettaglio degli obiettivi si rimanda al paragrafo 14.3 "Politiche" del presente capitolo.

In aggiunta nel piano 2025-2026, con l'entrata in vigore del D.lgs138/2024 (NIS2) e l'AI Act, AdB ha inserito diversi percorsi di formazione aziendale a tutti i livelli (alfabetizzazione), nonché un adeguamento dei propri modelli organizzativi al fine di garantire che la gestione delle informazioni venga svolta in maniera integrata e sin dalla fase di progettazione e realizzazione del prodotto o servizio (ottica by design/by default).

Safety aeroportuale

Per quanto riguarda il mancato controllo FOD (Foreign Object Debris) - ovvero la collocazione non idonea dei mezzi nell'area, che influisce sull'ingresso dell'aeromobile, e la discrepanza tra caricamento effettivo e loadsheet - il modello adottato per stabilire i target si basa sull'analisi dei dati degli ultimi tre anni post-pandemia (2021/2022/2023), utilizzando il rapporto eventi/1000 movimenti anziché il numero assoluto degli eventi. Sono stati individuati tre livelli di target:

- **Target RAGIONEVOLE:** basato sulla media degli eventi verificatisi negli ultimi due anni.
- **Target AMBIZIOSO:** basato sulla media degli ultimi tre anni.
- **Target IDEALISTICO:** basato sul valore minimo dell'intervallo di confidenza degli ultimi tre anni.

Sulla base delle condizioni attuali e delle azioni previste per il 2025, i target sono i seguenti:

- **Mancato controllo FOD:** verrà applicato un target ambizioso di **meno di 42 eventi**. Nel corso del 2025, sarà effettuata ulteriore sensibilizzazione durante i Safety Meeting e Safety Committee con i

14.6. Metriche Entity-Specific

Al fine di mantenere alti standard di qualità dei servizi offerti, l'Aeroporto monitora una serie di indicatori chiave, tra cui principalmente il tempo di attesa dei passeggeri, la soddisfazione complessiva, la pulizia degli ambienti e dei servizi igienici, il comfort, nonché l'efficacia dei punti informativi e della segnaletica. Non sono emerse variazioni significative rispetto al 2023, gli standard di qualità restano elevati per tutti gli indicatori monitorati.

Si elencano a seguire alcuni dei parametri monitorati da AdB durante l'anno che confluiscono nella Carta Dei Servizi, pubblicata annualmente sul sito internet a seguito di approvazione da parte di ENAC.

Tali parametri esemplificano il processo di monitoraggio della qualità del servizio e della Customer Experience a cui AdB orienta il proprio operato.

Indicatori di qualità (tempo nel 90% dei casi)	2024	2023
Tempo di attesa ai check-in	20'08"	21'11"
Tempo di attesa ai varchi	08'50"	06'42"
Tempo di attesa alla biglietteria	12'15"	10'55"
Attesa in coda controllo passaporti arrivi/partenze	10'14	10'28"
Tempo di discesa del primo passeggero	05'26	06'54"
Tempo di riconsegna del primo bagaglio	23'59	27'59"
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio	29'59	35'59"

Customer satisfaction	2024	2023
Soddisfazione Complessiva	99,3%	99,8%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	98%	99,4%
Percezione sul livello pulizia generale	99,6%	99,8%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	98,1%	98,5%

% di passeggeri soddisfatti	2024	2023
Rapidità riconsegna bagagli	92,3%	92,1%
Tempo di attesa al check-in	98,4%	99,2%
Tempo di attesa ai varchi	95,8%	99,2%
Efficacia punti informazione operativi	99,3%	99,6%
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	97,9%	99,7%
Segnaletica interna	96,1%	99,6%
Qualità complessiva del comfort	98,1%	99,4%
Pulizia generale	99,6%	99,8%
Toilette	98,1%	98,5%
Disponibilità carrelli	93,2%	94,4%
Climatizzazione	98,1%	98,9%
Trasferimento passeggeri	95,5%	99,7%

Informazioni sulla Governance

15. ESRS G1 – Condotta d'impresa

La condotta d'impresa rappresenta un elemento fondamentale per la creazione di valore sostenibile nel lungo periodo. Il Gruppo adotta pratiche aziendali etiche e trasparenti, orientate al rispetto dei diritti umani, alla tutela dell'ambiente e al benessere della comunità in cui opera. Le attività vengono condotte ispirandosi a principi di integrità, responsabilità e rispetto per gli stakeholder, con l'obiettivo di generare un impatto positivo non solo per l'impresa, ma anche per il territorio e la società nel suo complesso. Un business responsabile, in grado di rispondere alle sfide globali, è il motore di un successo duraturo che si traduce in vantaggi concreti per tutti: dipendenti, clienti, fornitori, azionisti e la collettività.

15.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto sotto Tema
G1-Condotta aziendale	Cultura d'impresa	-
	Protezione degli informatori	-
	Benessere animale	-
	Impegno politico	-
	Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	-
	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione
		Incidenti

Nota: sono segnalati in grigio i sotto-sotto temi che sono risultati come non rilevanti o non applicabili per il Gruppo a valle dell'Analisi di Doppia Rilevanza

IRO-1 6 Nello svolgimento dell'analisi di Doppia Rilevanza sono stati mappati, relativamente alla condotta dell'impresa, gli impatti che il Gruppo genera o potrebbe generare verso l'esterno, nonché i rischi e le opportunità che possono comportare effetti economici/finanziari e/o reputazionali sul Gruppo. Per condurre tale analisi, è stata effettuata un'analisi del contesto esterno ed interno, che ha preso in considerazione i soggetti rilevanti della catena del valore a monte e valle. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo sopramenzionato ed al paragrafo 2.3 "Catena del Valore".

Secondo la prospettiva "inside-out", la **governance del Gruppo, orientata alla promozione e diffusione di valori e principi etici**, è legata ad alcuni degli impatti positivi più rilevanti, contribuendo a rafforzare la fiducia degli stakeholder interni ed esterni e a consolidare la reputazione dell'Azienda. Contribuiscono l'adozione di una **cultura aziendale basata sulla comunicazione aperta, l'etica, la trasparenza e la protezione dei whistleblower**, che segnalano eventuali violazioni del codice etico, ha generato effetti positivi significativi e l'intensificazione delle **attività di formazione e implementazione di presidi preventivi** per individuare tempestivamente e contrastare comportamenti illeciti, quali corruzione, concussione e pratiche anticoncorrenziali, a tutela della trasparenza e dell'integrità aziendale e dei soggetti con cui AdB opera. Questo approccio favorisce la fiducia e incoraggia la segnalazione di casi di non conformità a leggi e regolamenti aziendali, migliorando così la capacità del Gruppo di affrontare e risolvere prontamente le problematiche che possono emergere.

esempio di ciò è rappresentato dalla sessione dedicata al tema del Whistleblowing, tenutasi nel mese di novembre 2024 in risposta alle nuove disposizioni in materia.

G1-10 a Nel 2023, la Politica Whistleblowing e il Modello 231 di AdB sono stati aggiornati per adeguarsi alle modifiche introdotte dal Decreto Legislativo n. 24/2023, che recepisce la Direttiva (UE) 2019/1937 e abroga la normativa precedente sul whistleblowing. Questa nuova regolamentazione rafforza la protezione dei whistleblower, includendo, tra l'altro, un numero maggiore di soggetti tutelati.

In risposta, la **Politica Whistleblowing** è stata separata dal Modello 231 per enfatizzare maggiormente la gestione delle segnalazioni. Inoltre, l'aggiornamento del Modello 231 ha incluso modifiche al sistema sanzionatorio, in linea con le nuove disposizioni sul whistleblowing. Anche TAG ed FFM sono dotati di una propria Politica di Whistleblowing. Il Gruppo adotta un'unica piattaforma di segnalazione (resa disponibile nei siti istituzionali di AdB, FFM e TAG), ma le segnalazioni delle singole società vengono gestite separatamente, dai soggetti autorizzati.

Dal 2022, infine AdB si è dotata di una **Politica Antiriciclaggio**, in linea con i requisiti previsti dalla normativa antiriciclaggio, nonché coerente con i principi e le disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite contro la Corruzione (UNCAC), adottata nel 2003 e ratificata dall'Italia nel 2009. Questa politica fornisce indicazioni su come gestire i rischi di riciclaggio di denaro e di finanziamento del terrorismo, rispettando le normative in vigore e le migliori pratiche del settore.

G1-3 18 c Il Consiglio di Amministrazione di AdB riceve relazioni annuali dall'OdV, dal Comitato Etico e Anticorruzione, con riferimento alle problematiche emerse nei rispettivi ambiti, nonché dal Responsabile Internal Audit. Eventuali segnalazioni possono arrivare anche da altre figure aziendali, come l'Amministratore Delegato.

Politica di Whistleblowing **G1-1 10 a**

Perimetro: Gruppo (ogni società del Gruppo si è dotata di una Politica di Whistleblowing)

Ciascuna società del Gruppo ha adottato una propria Whistleblowing Policy, definendo, per il rispettivo ambito, le procedure e le modalità di gestione delle segnalazioni relative a violazioni delle normative nazionali e europee che possano compromettere l'interesse pubblico o l'integrità dell'organizzazione. Queste violazioni includono reati penali, civili, amministrativi o contabili, condotte illecite rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/01, violazioni del Modello 231 della Società, inclusi il Codice Etico, infrazioni alla normativa europea o nazionale in ambiti specifici, atti o omissioni dannosi per gli interessi finanziari dell'Unione Europea, nonché violazioni legate al mercato interno, come quelle riguardanti la concorrenza o gli aiuti di Stato, e il mancato rispetto delle norme sulle imposte societarie.

Per AdB sono considerate rilevanti anche eventuali segnalazioni afferenti esplicitamente ad episodi connessi a tematiche di genere, così come richiamato delle Linee Guida sulla PdR 125:2022.

I soggetti legittimati a fare segnalazioni includono dipendenti, lavoratori autonomi, consulenti, liberi professionisti, collaboratori operanti presso enti pubblici o privati che forniscono beni o servizi ad altri soggetti pubblici o privati, volontari, tirocinanti, azionisti, nonché le figure con ruoli di direzione, amministrazione e controllo.

G1-1 10 a Per favorire lo sviluppo di una cultura di etica e rispetto, le Politiche prevedono la messa a disposizione di diversi canali di segnalazione. **G1-1 7-10 c) i.** Il canale principale è una piattaforma digitale che garantisce il massimo livello di riservatezza. In alternativa, il segnalante può scegliere di inviare segnalazioni orali, o chiedere un incontro diretto, seguendo le modalità stabilite dalla Politica.

Nonostante a seguito della quotazione in Borsa del 14 luglio 2015, AdB non sia più soggetta a controlli pubblici, il Consiglio di Amministrazione ha confermato l'impegno a mantenere attivi i presidi contro la corruzione. AdB ritiene infatti che l'adozione e l'attuazione efficace di una Politica in materia possa rappresentare uno strumento fondamentale per sensibilizzare il personale e i collaboratori, contribuendo così a prevenire il rischio di fenomeni corruttivi. **G1-1 10 h** Le società del Gruppo non hanno ancora reso note le funzioni dell'impresa maggiormente a rischio di corruzione attiva e passiva, ma si attiveranno per eseguire un'analisi più strutturata e formalizzata e ne seguirà uno specifico piano di formazione. **G1-1 10 g** A tal proposito, ad oggi, la politica di formazione sulla condotta delle imprese all'interno delle società del Gruppo è strutturata in una formazione generale rivolta a tutti i dipendenti e in incontri di approfondimento con funzioni specifiche.

Politica Anticorruzione **MDR-P**

Perimetro: AdB

G1-1 10 e Con la Politica Anticorruzione, AdB ha voluto ampliare le proprie azioni di prevenzione della corruzione, coinvolgendo sia soggetti pubblici che privati, e focalizzandosi su comportamenti che possano implicare un abuso di potere o di funzione da parte dei dipendenti per ottenere vantaggi personali, oppure su situazioni che comportano un rischio di corruzione di terzi, pubblici o privati, finalizzate a generare un vantaggio illecito per la Società. La Politica è stata introdotta nel dicembre 2017 e successivamente aggiornata nel 2021 per adeguarsi alle modifiche del D.Lgs. n. 75/2020 (che attua la Direttiva PIF), il quale ha introdotto nuovi reati nell'ambito del Modello 231, richiedendo una revisione della Policy per assicurarne la coerenza e l'integrazione con le altre sezioni del Modello stesso. Nel definire la Policy, AdB ha dettagliato i reati da prevenire, la metodologia di gestione del rischio, l'individuazione delle aree sensibili a potenziali abusi, il sistema di mitigazione dei rischi e le ulteriori misure di controllo anticorruzione complementari al Modello 231.

Il Comitato Etico e Anticorruzione è nominato dal CdA con il compito di monitorare e verificare l'attuazione della Policy Anticorruzione e della sua idoneità, promuovere modifiche della Policy nel caso di violazioni o significativi mutamenti dell'organizzazione e definire le procedure per la selezione e formazione dei dipendenti occupati in settori particolarmente esposti alla corruzione. Inoltre, il suddetto Comitato ha la responsabilità di gestire le segnalazioni di propria pertinenza rispetto a comportamenti illeciti, tutelando la riservatezza dei dati del segnalante conformemente alla Politica di Whistleblowing. Per il triennio 2024-2026 il Comitato Etico e Anticorruzione è composto dal Direttore Affari Legali e Societari, dal Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione e dal Responsabile Internal Audit.

[G1-1 10) a] Dal 2023 il Consiglio di Amministrazione di AdB ha identificato il Comitato Etico ed Anticorruzione quale organismo interno destinatario dei flussi informativi antiriciclaggio e deputato a vagliare le ipotesi di rischio concreto, in base agli indicatori di anomalia selezionati, e a provvedere, tramite il gestore SOS identificato nel Direttore Affari Legali, Societari e Approvvigionamenti, alle comunicazioni agli enti preposti.

G1-3 20 Il documento è reso accessibile a tutti i partner commerciali e agli altri stakeholder di AdB tramite la sua pubblicazione sul sito web aziendale.

G1-1 8 f Il Gruppo, alla data di redazione del presente documento, non possiede una politica in materia di benessere animale; tale aspetto è stato indagato nell'ambito della Doppia Materialità e nello specifico nella prospettiva "inside-out", tuttavia non sono stati identificati impatti rilevanti in tal senso. Sul tema AdB pubblica sul proprio sito web le regole di trasporto degli animali a bordo degli aeromobili e le condizioni di viaggio per animali di piccola e grande taglia e per le specie protette.

comprese le informazioni relative alla sostenibilità, sui fornitori stessi. Consente inoltre di effettuare ricerche di mercato e di svolgere attività di controllo e verifica. Tramite la piattaforma, è possibile eseguire e monitorare la valutazione delle performance dei fornitori, assegnando a ciascun fornitore un punteggio basato sulle valutazioni effettuate dagli utenti; dal 2024 la piattaforma è utilizzata per lo svolgimento delle procedure di affidamento di appalti sottosoglia comunitaria, privi di interesse transfrontaliero;

- **G1-2 15 a)** è stata prestata particolare attenzione ai "fornitori unici" mediante l'analisi di Risk Assessment condotte sui fornitori strategici (sole/single suppliers), in collaborazione con le funzioni aziendali. Questo ha permesso di esaminare in dettaglio le problematiche relative ai fornitori più critici, individuando azioni di miglioramento.

G1-2 14 In relazione ai tempi di pagamento dei propri fornitori, il Gruppo adotta termini di pagamento standard di 60 giorni data fattura, standard applicato a tutti i fornitori, salvo casi particolari, e previsto nella procedura relativa al ciclo passivo. I giorni medi di pagamento registrati nel 2024, calcolati sui dati del Bilancio Consolidato, sono sostanzialmente stabili ed allineati allo standard aziendale: da 53 giorni medi del 2023 a 56 giorni del 2024 a conferma della regolarità del Gruppo nei pagamenti ai propri partner commerciali. Inoltre, nel 2024 non si sono registrati contenziosi legati a ritardi nei pagamenti delle transazioni commerciali.

15.4. Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

G1-3 21 a, b, c Il Gruppo si impegna attivamente a garantire una formazione adeguata e diffusa sull'anticorruzione. I programmi formativi sono progettati in base alla qualifica dei destinatari e delle aree in cui operano, al fine di garantire che ciascuno riceva un'adeguata preparazione. Le attività formative sono articolate sia nei contenuti che nelle modalità di erogazione, per rispondere in modo efficace alle necessità di ogni gruppo di lavoratori. **G1-3, 21 c, G1-3 RA 4-** Nel 2024, la formazione in ambito anticorruzione ha coinvolto diverse figure aziendali e, in particolare, ha coperto oltre il 96% delle funzioni considerate a rischio, ovvero quelle funzioni ritenute a rischio di corruzione attiva e passiva a causa delle mansioni svolte e delle relative responsabilità. Per maggiori dettagli sulla formazione si rimanda alla tabella riportata in calce al presente paragrafo.

G1-3 21 Con specifico riferimento agli organi di amministrazione e controllo, questi ricevono specifiche sessioni di *induction* in occasione di aggiornamenti normativi e modifiche al Modello, garantendo che siano sempre allineati con le disposizioni più recenti.

MDR-A Nel 2024, le principali spese in ambito formazione sono state di natura operativa e sono state coperte dalle società senza ricorso a fonti di finanziamento esterne e non sono previsti cambiamenti per la strategia finanziaria.

Tutti gli aggiornamenti sul Modello 231, ivi inclusi gli allegati quali la Politica Anticorruzione, vengono comunicati al personale del Gruppo tramite e-mail, assicurando che tutti siano sempre informati sugli sviluppi.

In aggiunta, a tutti i partner contrattuali di AdB, FFM e TAG viene notificata l'adozione del Modello e nei contratti di fornitura, servizio e consulenza viene inserita una clausola che conferma la conoscenza e l'impegno a rispettare le disposizioni del D.Lgs. 231/2001, i principi del Modello e del Codice Etico. Eventuali aggiornamenti del Modello sono resi disponibili sui rispettivi siti web delle Società del Gruppo.

A livello procedurale, come già richiamato, AdB si è dotata di una Politica Anticorruzione, la quale costituisce un allegato del proprio Modello 231. **G1-3 18** AdB, in quanto società quotata con partecipazioni pubbliche, ha deciso di seguire, parzialmente, la metodologia del Piano Nazionale Anticorruzione di ANAC per definire la propria metodologia di gestione del rischio, nell'ottica di redigere una Politica strutturata in materia.

Il processo prevede tre fasi:

15.5. Target

Alla data di redazione del presente documento, il Gruppo ha definito alcuni obiettivi formalizzati di breve e medio in **materia di rischi-reato e condotta d'impresa**. Resta alto l'impegno del Gruppo nel mantenere azzerati i casi di corruzione e altre violazioni significative dei Modelli 231, nonché del Codice Etico (ovvero comprendendo comportamenti che possano essere al di fuori del perimetro dei rischi-reato, ma che potrebbero comunque influire sulla sua reputazione e integrità).

Il numero di segnalazioni ricevute, insieme alla loro fondatezza e rilevanza, rappresenta uno degli indicatori chiave per valutare l'efficacia complessiva delle politiche etiche di Aeroporto di Bologna.

Lato **catena di fornitura**, l'obiettivo di integrare criteri ESG nella selezione di fornitori e partner commerciali per almeno il 50% delle gare privatistiche, introdotto nel 2024, è stato ampiamente superato. Al 31 dicembre 2024, infatti, 256 fornitori su 440 registrati (oltre il 58%) risultano certificati sulla piattaforma Synesgy, superando così l'obiettivo prefissato di ottenere un numero minimo di fornitori e partner certificati con il marchio Synesgy.

Il Gruppo si è posto, inoltre, nel 2024, l'obiettivo di monitorare con particolare attenzione i DURC dei fornitori diretti al fine di contribuire, per quanto possibile, ad una regolarità contributiva per tutti i lavoratori della catena del valore di primo livello a monte.

Come anticipato nel par. 4.1.1 *Governance della Sostenibilità*, a completamento del progetto *"In viaggio verso la CSRD"* AdB si è, inoltre, posto l'obiettivo di finalizzare nel 2025 il modello di Governance ed il Sistema di Controllo Interno dell'informativa di sostenibilità.

15.6. Metriche

G1-4 22 Poiché i casi di **corruzione attiva o passiva** non sono considerati aspetto materiale per il Gruppo, non viene fornita una specifica divulgazione su tale argomento.

G1-5 27 Il Gruppo non è coinvolto direttamente in **attività di lobbying né direttamente o indirettamente in impegni politici**, pertanto **[G1-5 29 d]** AdB non è iscritta al registro per la trasparenza dell'UE o simili ma, in quanto attore che opera in un contesto territoriale complesso, collabora strettamente con le istituzioni nazionali e internazionali, creando sinergie per lo sviluppo dei servizi ai passeggeri e contribuendo attivamente alla crescita del territorio. L'Aeroporto si fa promotore non solo di iniziative legate alla gestione delle attività aeroportuali, ma anche di progetti con un rilevante impatto sociale e ambientale. In questo, le istituzioni locali svolgono un ruolo cruciale, sia come interlocutori che come partner, supportando l'obiettivo strategico di rendere l'Aeroporto sempre più sostenibile per il territorio.

Per quanto riguarda l'attività di lobbying, la Società è membro di diverse associazioni datoriali e di settore, attraverso le quali contribuisce attivamente a consultazioni, audizioni e altre iniziative simili. Queste organizzazioni e associazioni, descritte brevemente nel seguito, sono sostenute mediante il pagamento di una quota di membership.

Le principali associazioni a cui AdB ha aderito nel 2024 sono state le seguenti:

- **ACI Europe** – Airports Council International Europe è l'associazione di categoria europea che promuove gli interessi collettivi degli aeroporti e l'eccellenza professionale nella gestione e nelle operazioni aeroportuali. AdB partecipa attivamente a tale associazione anche con la presenza di propri rappresentanti nei Gruppi di Lavoro che si occupano delle diverse tematiche. ACI Europe è

G1-6 Prassi di pagamento

G1-6 33 d Nel corso dell'anno, non sono stati effettuati campionamenti specifici per la misurazione dei giorni medi di pagamento dei fornitori. Tale dato (rif. Par. 15.4-*Relazioni con i fornitori*) è stato calcolato sulla base delle informazioni finanziarie riportate nel bilancio.

In linea con la normativa vigente, il Gruppo concede anticipazioni sui pagamenti per lavori, laddove richiesto. Nei contratti di appalto, principalmente per lavori, è prevista la possibilità per l'appaltatore di richiedere un'anticipazione sull'importo contrattuale, pari al 20% (con un eventuale incremento fino al 30%). Questa opzione è finalizzata a garantire la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie per l'avvio delle attività contrattuali. Qualora richiesta, l'anticipazione viene erogata previa verifica della garanzia fideiussoria fornita dall'appaltatore.

ESRS 2 GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	4.2 Il modello organizzativo per una gestione etica del Business	
ESRS 2 GOV-5, AR	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	4.2 Il modello organizzativo per una gestione etica del Business	
ESRS 2 SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	2.1 Strategia, modello di business e catena del valore	
ESRS 2 SBM-1, AR	Strategia, modello aziendale e catena del valore	2.1 Strategia, modello di business e catena del valore	
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	2.2 Interessi e opinioni degli stakeholders	
ESRS 2 SBM-2, AR	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	2.2 Interessi e opinioni degli stakeholders	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	3.2 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Essendo il primo anno di rendicontazione secondo la CSRD e il D.Lgs. 125/2024, l'informativa richiesta al par. 48, g) SBM-3, sarà fornita nella rendicontazione FY 2025
ESRS 2 SBM-3, AR	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	3.2 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	3.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	
ESRS 2 IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	3.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	
ESRS 2 IRO-2, AR	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	3.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	6.4 Politiche 7.2 Politiche 8.2 Politiche 9.4 Politiche 10.2 Politiche 11.3 Politiche 12.3 Politiche 13.3 Politiche 14.3 Politiche 15.2 Politiche	
ESRS 2	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	6.4 Politiche	

		13.5 Target 14.5 Target 15.5 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	6.6 Target 7.4 Target 8.4 Target 9.6 Target 10.4 Target 11.5 Target 12.5 Target 13.5 Target 14.5 Target 15.5 Target	
Informazioni ambientali			
Tematica materiale: Cambiamento climatico			
ESRS 2 GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	4.1 Il modello di Corporate Governance	
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	6.2 Piano di transizione	
E1-1, AR	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	6.2 Piano di transizione	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	3.2 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	6.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	6.4 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	6.4 Politiche	
E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.4 Politiche	
E1-2, AR	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.4 Politiche	
ESRS 2	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	6.5 Azioni	

E1-8	Fissazione del prezzo interno del carbonio	6.7 Metriche	
E1-8, AR	Fissazione del prezzo interno del carbonio	6.7 Metriche	
E1-9	Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima		Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.
E1-9, AR	Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima		Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.
Tematica materiale: Inquinamento			
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	7.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	7.2 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	7.2 Politiche	
E2-1	Politiche relative all'inquinamento	7.2 Politiche	
E2-1, AR	Politiche relative all'inquinamento	7.2 Politiche	
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	7.3 Azioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	7.3 Azioni	

			2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.
Tematica materiale: Risorse idriche			
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	8.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla gestione delle risorse idriche	
ESRS 2 IRO-1, AR	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	8.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla gestione delle risorse idriche	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	8.2 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	8.2 Politiche	
E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	8.2 Politiche	
E3-1, AR	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	8.2 Politiche	
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	8.3 Azioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	8.3 Azioni	
E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	8.3 Azioni	
E3-2, AR	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	8.3 Azioni	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	8.4 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	8.4 Target	
E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	8.4 Target	

E4-1, AR	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	9.2 Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	9.3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	9.4 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	9.4 Politiche	
E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	9.4 Politiche	
E4-2, AR	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	9.4 Politiche	
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	9.5 Azioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	9.5 Azioni	
E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	9.5 Azioni	
E4-3, AR	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	9.5 Azioni	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	9.6 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	9.6 Target	
E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	9.6 Target	
E4-4, AR	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	9.6 Target	
E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	9.7 Metriche	
E4-5, AR	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	9.7 Metriche	

E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.3 Azioni	
E5-2, AR	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.3 Azioni	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	10.4 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	10.4 Target	
E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.4 Target	
E5-3, AR	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.4 Target	
E5-4	Flussi di risorse in entrata	10.5 Metriche	
E5-4, AR	Flussi di risorse in entrata	10.5 Metriche	
E5-5	Flussi di risorse in uscita	10.5 Metriche	
E5-5, AR	Flussi di risorse in uscita	10.5 Metriche	
E5-6	Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare		Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.
E5-6, AR	Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare		Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la

ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	11.4 Azioni – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria	
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	11.4 Azioni – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria	
S1-4, AR	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	11.4 Azioni – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	11.5 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	11.5 Target	
S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	11.5 Target	
S1-5, AR	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	11.5 Target	
S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	11.6 Metriche	
S1-6, AR	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	11.6 Metriche	
S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	11.6 Metriche	
S1-7, AR	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	11.6 Metriche	
S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	11.6 Metriche	
S1-8, AR	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	11.6 Metriche	
S1-9	Metriche della diversità	11.6 Metriche	
S1-9, AR	Metriche della diversità	11.6 Metriche	

	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)		
S1-16, AR	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	11.6 Metriche	
S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	11.6 Metriche	
S1-17, AR	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	11.6 Metriche	
Tematica materiale: Lavoratori della catena del valore			
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.2 Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	
ESRS 2 SBM-2, AR	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.2 Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	12.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 SBM-3, AR	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	12.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	12.3 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	12.3 Politiche	
S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	12.3 Politiche	
S2-1, AR	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	12.3 Politiche	
S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	12.2 Processi per coinvolgere i lavoratori nella catena del valore e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di sollevare preoccupazioni	

	e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		
Tematica materiale: Comunità interessate			
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.2 Interessi e opinioni degli stakeholder interessati	
ESRS 2 SBM-2, AR	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.2 Interessi e opinioni degli stakeholder interessati	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	13.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 SBM-3, AR	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	13.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	13.3 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	13.3 Politiche	
S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	13.3 Politiche	
S3-1, AR	Politiche relative alle comunità interessate	13.3 Politiche	
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	13.2 Processi per coinvolgere le comunità interessate e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni	
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	13.2 Processi per coinvolgere le comunità interessate e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni	
S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	13.2 Processi per coinvolgere le comunità interessate e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni	
S3-3, AR	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	13.2 Processi per coinvolgere le comunità interessate e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	13.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate	
ESRS 2 Azioni MDR-A,	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	13.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e	

Politiche MDR-P, AR			
S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	14.3 Politiche	
S4-1, AR	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	14.3 Politiche	
S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	14.2 Processi per coinvolgere consumatori/utilizzatori finali e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai consumatori/utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni	
S4-2, AR	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	14.2 Processi per coinvolgere consumatori/utilizzatori finali e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai consumatori/utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni	
S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	14.2 Processi per coinvolgere consumatori/utilizzatori finali e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai consumatori/utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni	
S4-3, AR	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	14.2 Processi per coinvolgere consumatori/utilizzatori finali e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai consumatori/utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	14.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	14.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali	
S4-4	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	14.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali	
S4-4, AR	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai	14.4 Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità	

Azioni MDR-A, AR			
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	15.5 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	15.5 Target	
G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	15.3 Gestione delle relazioni con i fornitori	
G1-2, AR	Gestione dei rapporti con i fornitori	15.3 Gestione delle relazioni con i fornitori	
G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	15.4 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	
G1-3, AR	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	15.4 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	
G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	15.6 Metriche	
G1-5,	Influenza politica e attività di lobbying	15.6 Metriche	
G1-5, AR	Influenza politica e attività di lobbying	15.6 Metriche	
G1-6	Prassi di pagamento	15.6 Metriche	
G1-6, AR	Prassi di pagamento	15.6 Metriche	

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2024
Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 ESRS E1-1 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.2 Piano di transizione
Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi ESRS E1-1 16 g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.2 Piano di transizione
Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES ESRS E1-4 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.6 Target
Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico) ESRS E1-5 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5				6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.7 Metriche
Consumo di energia e mix energetico ESRS E1-5 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5				6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.7 Metriche
Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico ESRS E1-5 40-43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6				6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.7 Metriche

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2024
<p>Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico,</p> <p>ESRS E1-9 66 a)</p> <p>Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante</p> <p>ESRS E1-9 66 c)</p>		<p>Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico</p>			<p>Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.</p>
<p>Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica</p> <p>ESRS E1-9 67 c)</p>		<p>Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali</p>			<p>Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.</p>
<p>Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima</p> <p>ESRS E1-9 69</p>			<p>Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818</p>		<p>Per l'anno fiscale 2024, che corrisponde al primo anno di preparazione del bilancio di sostenibilità secondo gli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale, come previsto nella Disposizione transitoria 10.4: Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 della commissione del 31 luglio 2023, per quanto riguarda la divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.</p>

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2024
Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili ESRS E4-2 24 c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				9 ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi – 9.4 Politiche
Politiche volte ad affrontare la deforestazione ESRS E4-2 24 d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15				9 ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi – 9.4 Politiche
Rifiuti non riciclati ESRS E5-5 37 d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13				10 ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare – 10.5 Metriche
Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi ESRS E5-5 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9				10 ESRS E5 – Uso delle risorse ed economia circolare – 10.5 Metriche
Rischio di lavoro forzato ESRS 2 – SBM3 – S1 14 f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori proprie loro interazione con la strategia e il modello aziendale
Rischio di lavoro minorile ESRS 2 – SBM3 – S1 14 g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori proprie loro interazione con la strategia e il modello aziendale
Impegni politici in materia di diritti umani ESRS S1-1 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.3 Politiche
Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro ESRS S1-1 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.3 Politiche
Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani ESRS S1-1 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11				-
Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro ESRS S1-1 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.3 Politiche

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2024
Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore ESRS S2-1 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4				12 ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore – 12.3 Politiche
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE ESRS S2-1 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		12 ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore – 12.3 Politiche
Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro ESRS S2-1 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		12 ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore – 12.3 Politiche
Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle ESRS S2-4 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				12 ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore – 12.4 Azioni – Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore
Impegni politici in materia di diritti umani ESRS S3-1 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				13 ESRS S3 – Comunità interessate – 13.3 Politiche
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE ESRS S3-1 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		13 ESRS S3 – Comunità interessate – 13.3 Politiche
Problemi e incidenti in materia di diritti umani ESRS S3-4 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				13 ESRS S3 – Comunità interessate – 13.4 Azioni – Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate

Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi dell'art. 81-ter, comma 1, del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, comma 5-ter, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 che la Rendicontazione di Sostenibilità inclusa nella Relazione sulla Gestione è stata redatta:

conformemente agli standard di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;

con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

Bologna, 14 marzo 2025

Amministratore Delegato

Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Nazareno Ventola

Patrizia Muffato



La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili. Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Altri aspetti

Le informazioni comparative presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sono state sottoposte a verifica.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA per la rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (nel seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo denominato "Analisi di doppia rilevanza" della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla Tassonomia)".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità", ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità ai principi ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e



Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di business, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi ed opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito ad eventuali elementi contraddittori emersi che possano evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dall'impresa nel processo di valutazione della rilevanza;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati incluse indagini, procedure di analisi comparativa, nonché acquisizione di evidenze documentali, su base campionaria, per talune informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Bologna, 28 marzo 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Francesco Forzoni
(Revisore legale)

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	<i>al 31.12.2024</i>	<i>al 31.12.2023</i>
Diritti di concessione	1	254.600	224.716
Altre attività immateriali	2	2.068	1.480
Attività immateriali		256.668	226.196
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	13.130	11.007
Investimenti Immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		14.747	12.624
Partecipazioni	5	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	6	19.640	16.032
Attività fiscali differite	7	4.587	4.041
Altre attività non correnti	8	110	187
Altre attività non correnti		24.381	20.304
ATTIVITA' NON CORRENTI		295.796	259.124
Rimanenze di magazzino	9	812	878
Crediti commerciali	10	17.134	19.072
Altre attività correnti	11	7.349	6.882
Attività finanziarie correnti	12	0	5.002
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	41.079	44.334
ATTIVITA' CORRENTI		66.374	76.168
ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA		0	0
TOTALE ATTIVITA'		362.170	335.292
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		106.128	98.949
Risultato dell'esercizio		24.437	16.706
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	220.879	205.969
PATRIMONIO NETTO DI TERZI			
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	220.879	205.969
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	3.136	3.317
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	14.389	12.107
Fondi per rischi e oneri futuri	17	3.245	4.276
Passività finanziarie non correnti	18	22.320	21.399
Altri debiti non correnti		64	77
PASSIVITA' NON CORRENTI		43.154	41.176
Debiti commerciali	19	31.716	26.897
Altre passività	20	46.598	38.969
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	4.766	2.259
Fondi per rischi e oneri	17	1.648	467
Passività finanziarie correnti	18	13.409	19.555
PASSIVITA' CORRENTI		98.137	88.147
TOTALE PASSIVITA'		141.291	129.323
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		362.170	335.292

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
Utile (perdita) di esercizio (A)	24.437	16.706
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi	10	(60)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	(1)	15
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	9	(45)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	9	(45)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	24.446	16.661
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	24.446	16.661

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

In migliaia di euro	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissione azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	0	(3.272)	(19.435)	(658)	31.109	189.310	189.310
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.494	28.538	0	0	1.076	0	(31.109)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	(45)	16.706	16.661	16.661
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	0	(3.272)	(18.359)	(703)	16.706	205.969	205.969
Attribuzione del risultato esercizio 2023	0	0	795	6.110	0	0	9.803	0	(16.706)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537)	0	0	(9.537)	(9.537)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	9	24.437	24.446	24.446
Patrimonio netto al 31.12.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	0	(3.272)	(18.093)	(694)	24.437	220.879	220.879

Informazioni sull'attività del Gruppo

Il Gruppo opera nell'area di business relativa alla gestione aeroportuale. In particolare:

- la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito AdB o Capogruppo) è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2024

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio consolidato").

Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio consolidato è presentato in migliaia di Euro, che è anche la valuta funzionale del Gruppo, e anche tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

Espressione di conformità ai Principi IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il bilancio consolidato del Gruppo è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005.

Nel 2014 il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato in conformità ai Principi Contabili IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2023 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2024, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuiti ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 31 dicembre 2023 e 2022, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETÀ CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 31.12.2024	al 31.12.2023
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è determinato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesi nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico)

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 38 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

La voce “Software, licenze e diritti simili” si riferisce principalmente ai costi per l’implementazione e la personalizzazione del software gestionale oltre che all’acquisto di licenze software ammortizzate all’aliquota del 33%.

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l’attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all’acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L’ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l’attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l’ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 3% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d’ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall’uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l’eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell’anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell’esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari un compendio immobiliare acquisito al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale di tale compendio è al costo di acquisto, mentre le valutazioni successive seguono il criterio del costo, così come definito dallo IAS 16.

Il Gruppo monitora attraverso valutazioni tecniche effettuate da terzi esterni indipendenti l’evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l’eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l’investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell’esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

Perdite di valore delle attività non finanziarie

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all’impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell’attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o CGU).

Attività finanziarie

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell".

Il Gruppo non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (principal) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dal Gruppo, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

Cancellazione attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il fair value al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo (*"over time"*). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del presente bilancio consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale esistente. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante.

Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Rilevazione dei costi e delle spese

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono.

Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Con riferimento all'IRES, Adb in qualità di consolidante e le controllate dal 2009 hanno aderito al regime di tassazione dei gruppi di imprese denominato "consolidato fiscale nazionale", opzione mai revocata nella appropriata modulistica fiscale per riflettere la volontà di voler confermare - senza soluzione di continuità - le annualità successive e quindi anche per il triennio 2024-2026;

Al 31 dicembre 2024 le società FFM e TAG hanno rilevato un debito Ires verso la controllante per effetto dei minori acconti versati in corso d'anno rispetto alla stima dell'Ires da consolidato fiscale dell'esercizio.

Imposte differite

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

- della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

- l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

Il Gruppo rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al fair value delle attività da distribuire; le rideterminazioni del fair value sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio

Rendiconto Finanziario

Il Gruppo presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7 e ha riconciliato l'utile ante imposte con i flussi di cassa netti dalle attività operative. Lo IAS 7 al par.33 consente di classificare gli interessi attivi e passivi come attività operative o di finanziamento sulla base di quella che è la presentazione ritenuta rilevante dall'impresa; il gruppo classifica gli interessi attivi incassati e gli interessi passivi pagati come flussi di cassa da attività operative.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo

A partire dal 1° gennaio 2024, sono entrati in vigore alcuni emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del Gruppo non essendosi verificate casistiche applicabili di rilievo.

Modifiche allo IAS 1: Presentazione del Bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;
- un chiarimento in merito al fatto che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

Inoltre, in data 31 ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche che riguardano passività non correnti soggetto a condizioni (covenants). Solo le clausole di una passività derivante da un accordo di finanziamento, che un'entità deve rispettare entro la data di riferimento del bilancio influenzeranno la classificazione di tale passività come corrente o non corrente.

IFRS 18 "Presentation and Disclosure in Financial Statement"

Lo IASB ha emesso ad aprile 2024 l'IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statement, il nuovo principio sulla presentazione e sull'informativa di bilancio, con particolare attenzione all'aggiornamento del prospetto di conto economico.

- I nuovi concetti chiave introdotti dall'IFRS 18 riguardano:
- la struttura del prospetto dell'utile o della perdita;
- le informazioni richieste nel bilancio per alcune misure di risultato economico che sono riportate al di fuori del bilancio dell'entità (cioè le misure di risultato definite dalla direzione o Management-defined Performance Measures o MPM); e
- le regole generali di aggregazione e disaggregazione delle voci da applicarsi al bilancio primario e alle note in generale.

L'IFRS 18 sostituirà lo IAS 1, ma molti degli elementi previsti dall'attuale framework saranno mantenuti, con modifiche limitate. L'IFRS 18 non inciderà sulla rilevazione o sulla valutazione delle voci di bilancio, ma potrebbe modificare ciò che un'entità indica come "utile o perdita operativa" ora espressamente definita dal principio.

L'IFRS 18 si applicherà agli esercizi che iniziano a partire dal 1° gennaio 2027 o da data successiva e si applicherà anche alle informazioni comparative.

IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures

Nel mese di maggio 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio contabile per le società controllate: IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures, con l'obiettivo di semplificare la preparazione dei bilanci delle società controllate ammissibili all'applicazione, consentendo alle stesse di applicare i principi contabili IFRS con requisiti di informativa ridotti.

I requisiti di informativa ridotta hanno l'obiettivo di bilanciare le esigenze informative degli utilizzatori dei bilanci delle controllate ammissibili e il risparmio di costi per i redattori di tali bilanci.

Un'entità controllata ammissibile è una entità che, al termine del suo periodo di reporting:

- è un'entità controllata;
- non ha public accountability; e
- è detenuta da una capogruppo ultima o intermedia che predispone un bilancio consolidato disponibile per uso pubblico in accordo con i principi contabili IFRS.

Un'entità che sceglie di applicare il nuovo IFRS 19 applica le disposizioni contenute negli altri IFRS, ad eccezione dei requisiti di informativa; quindi i requisiti di iscrizione, misurazione o presentazione, continuano ad applicarsi coerentemente con le previsioni degli IFRS di riferimento.

L'opzione di adozione dell'IFRS 19 è volontaria e revocabile in futuro.

Le controllate ammissibili possono scegliere di applicare l'IFRS 19 a partire dagli esercizi che iniziano dal 1° gennaio 2027; è ammessa l'applicazione anticipata. Il processo di omologazione è attualmente in corso.

b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Il Gruppo si è dotato, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO₂, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

Pertanto, non si è resa necessaria la rivasitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio.

d) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiormente significative risultano essere le seguenti:

a) Impairment test

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo "14. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)" il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine periodo, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo "5. Attività fiscali differite" il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo. Le attività fiscali sono esposte al netto delle passività fiscali in quanto compensabili nell'ambito della stessa autorità fiscale.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il fair value degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2024
Ricavi	97.464	68.589	0	166.053
Costi	(79.357)	(31.603)	0	(110.959)
- di cui Costi per servizi	(18.241)	(5.786)	0	(24.027)
- di cui Costi per servizi di costruzione	(21.366)	(2.617)	0	(33.983)
- di cui Canoni, noleggi e altri costi	(5.488)	(5.436)	0	(10.924)
- di cui Costo del personale	(28.484)	(5.912)	0	(34.396)
Margine Operativo Lordo	18.107	36.986	0	55.094
Ammortamenti e svalutazioni	(8.111)	(4.848)	0	(12.959)
Accantonamenti	(7.416)	229	0	(7.187)
Risultato operativo	2.580	32.367	0	34.948
Proventi finanziari	0	0	1.739	1.739
Oneri finanziari	0	0	(2.353)	(2.353)
Risultato ante imposte	2.580	32.367	(614)	34.334
Imposte dell'esercizio	0	0	(9.897)	(9.897)
Utile (perdita) d'esercizio	2.580	32.367	(10.511)	24.437
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	24.437

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
Ricavi	90.792	54.272	0	145.064
Costi	(79.327)	(21.655)	0	(100.982)
- di cui Costi per servizi	(18.299)	(6.490)	0	(24.789)
- di cui Costi per servizi di costruzione	(24.735)	-2.326	0	(27.061)
- di cui Canoni, noleggi e altri costi	(5.250)	-5.156	0	(10.406)
- di cui Costo del personale	(25.597)	-5.822	0	(31.419)
Margine Operativo Lordo	11.465	32.617	0	44.082
Ammortamenti e svalutazioni	(8.060)	(3.652)	0	(11.712)
Accantonamenti	(4.555)	(2.031)	0	(6.586)
Risultato operativo	(1.150)	26.934	0	25.784
Proventi finanziari	0	0	840	840
Oneri finanziari	0	0	(3.202)	(3.202)
Risultato ante imposte	(1.150)	26.934	(2.362)	23.422
Imposte dell'esercizio	0	0	(6.716)	(6.716)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.150)	26.934	(9.078)	16.706
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	16.706

Aviation: comprende attività di natura aeronautica che rappresentano il *core business* dell'attività aeroportuale. Questo aggregato comprende i diritti di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, i diritti di imbarco dei passeggeri, i diritti di imbarco e sbarco merci, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo dei bagagli da stiva. Inoltre, le attività di *handling* merci, sdoganamento e *fueling*. Sono infine ricomprese in questo settore tutte le infrastrutture centralizzate ed i beni di uso esclusivo: le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di *safety, security* o per ragioni di impatto economico. I beni di uso esclusivo rappresentano invece i banchi *check-in*, i *gates* e gli spazi affittati agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.

Non Aviation: rappresenta quelle attività non direttamente connesse al business aeronautico. Queste si esplicano nelle attività di subconcessione *retail*, ristorazione, autonoleggi e nella gestione dei parcheggi, della Marconi Business Lounge e della pubblicità.

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale.

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali.

Riportiamo di seguito le principali differenze:

- voci considerate non pertinenti ai fini della contabilità regolatoria che vengono allocate tramite un esame specifico della singola voce di costo/ricavo;
- ricavi e costi per servizi di costruzione allocati sulla base della suddivisione analitica degli investimenti dell'esercizio tra le due SBU secondo criteri regolatori;
- incentivi per lo sviluppo del traffico aereo allocati interamente alla SBU *Aviation* coerentemente con quanto effettuato nei prospetti di bilancio. Ai fini della contabilità regolatoria gli incentivi vengono, invece, allocati alla SBU *Non Aviation* in linea con quanto previsto dalle linee guida ART sulla contabilità regolatoria di cui alla delibera n. 38 del 9 marzo 2023.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Diritti di concessione	254.600	224.716	29.884
Software, licenze e diritti simili	1.272	861	411
Altre attività immateriali	35	40	(5)
Altre attività immateriali in corso	761	579	182
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	256.668	226.196	30.472

1. Diritti di concessione

Al 31 dicembre 2024, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 37,5 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nell'esercizio) e al netto del Terminal Value su tali *asset* ovvero del valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce "6. Altre attività finanziarie non correnti" al valore rivalutato al termine della concessione e aggiornato al 31 dicembre 2024 per 2,2 milioni di Euro. L'incremento comprende, infine, anticipazioni a fornitori per lavori per complessivi 5,4 milioni di Euro e la riclassifica nei diritti di concessione del valore di acquisto, per circa 2 milioni di Euro, di un terreno dalle immobilizzazioni in proprietà in quanto asservito funzionalmente all'operatività aeroportuale per la realizzazione delle opere propedeutiche ai nuovi impianti carburante dei *fuelers*.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:

- ai seguenti investimenti entrati in funzione:
 - ampliamento della zona dei controlli di sicurezza relativi ai lavori di riconfigurazione dell'Area Security e Controllo Passaporti;
 - nuovo corridoio di collegamento tra l'area dei controlli di sicurezza all'area check-in e ampliamento della sala imbarchi Schengen per circa 700mq;
 - realizzazione degli impianti di ricarica mezzi elettrici PRM (Passeggeri Ridotta Mobilità) in air side;
 - riqualifica del piazzale APRON 1 fase 1 e fase 2;
 - ampliamento del sistema di back up dell'impianto BHS (Baggage Handling System);
 - esproprio per pubblica utilità del terreno relativo al parcheggio P4;
 - opere di urbanizzazione dell'area per la realizzazione dell'impianto stoccaggio carburanti nell'ambito dei lavori della nuova viabilità perimetrale;
 - esproprio di ulteriori 10 ettari per la realizzazione di una fascia boscata a nord dell'aeroporto quale opera di compensazione ambientale;
 - fornitura e installazione dei sistemi antintrusione presso le isole check-in;
 - realizzazione di un nuovo info point;
 - riqualificazione degli impianti TVCC, rilevazione fumi, controllo accessi e cablaggio strutturato del Terminal di Aviazione Generale;
- oltre ad interventi in corso di realizzazione al 31 dicembre 2024 tra cui:
 - nuovo parcheggio multipiano area est comprensivo di anticipazioni lavori per 4,7 milioni di Euro;
 - interventi collegati all'Apron 3 quali l'installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli dell'Aviazione Generale;
 - ulteriore avanzamento dei lavori di riconfigurazione della sala partenze Schengen;
 - impianto fotovoltaico sulla copertura del terminal;
 - ulteriore avanzamento per i lavori della fascia boscata e pista ciclabile a nord dell'Aeroporto.

- per i ricavi Non Aeronautici e gli Altri Ricavi effettuate stime di crescita sulla base dell'andamento del traffico, dei trend storici e dell'andamento degli spazi commerciali a disposizione dei passeggeri.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* ("CAPM") con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 3,5%;
- *Equity risk premium* pari al 6,5%;
- Beta medio unlevered dei *peer* (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,47.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato come media ponderata del costo dei finanziamenti esistenti al netto dell'effetto fiscale (24%), pari al 3,25%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 65,9% e 34,1% è stata effettuato sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 51,8%.

È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischio insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2025-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2030-2046;
- minore dimensione della Società rispetto alle società quotate del campione preso a riferimento.

Sulla base di quanto in precedenza esposto la Società ha, quindi, determinato un WACC del 6,86%.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Il Gruppo ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti da variazioni ritenute ragionevolmente possibili dei seguenti parametri ritenuti significativi:

- EBITDA margin;
- WACC;

ed analizzando gli impatti che tali variazioni potrebbero avere in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto ("CIN") e con la voce Attività Immateriali.

Entrambe le *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di *impairment loss*.

Il valore dell'EBITDA *margin* dell'arco piano utilizzato per il test di *impairment* che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è inferiore a quello utilizzato nel test di *impairment* del 21% circa.

Il valore del WACC che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 10,02%.

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività materiali per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 con relativo confronto per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2023			Movimentazione del periodo				al 31.12.2024		
	Fondo			Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassificazioni		Fondo		
	Costo storico	Ammortamento /Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio			Decremento Fondo		Costo storico	Ammortamento /Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	(1.988)	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.144	(6.067)	3.077	15	(305)	0	0	9.159	(6.372)	2.787
Macchinari, attrezzature e impianti	16.453	(14.697)	1.756	4.087	(840)	(1.291)	1.258	19.249	(14.279)	4.970
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	12.157	(10.202)	1.955	793	(654)	(77)	75	12.873	(10.781)	2.092
Immobilizzazioni materiali in corso	911	0	911	497	0	0	0	1.408	0	1.408
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	46.160	(34.081)	12.079	5.392	(1.799)	(3.356)	1.333	48.196	(34.547)	13.649
Diritti d’uso terreni	1.941	(1.687)	254	984	(211)	(1.433)	1.390	1.492	(508)	984
Diritti d’uso fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diritti d’uso macchinari, attrezzature e impianti	490	(329)	161	7	(117)	0	0	497	(446)	51
Diritti d’uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	486	(356)	130	26	(93)	0	0	512	(449)	63
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	2.917	(2.372)	545	1.017	(421)	(1.433)	1.390	2.501	(1.403)	1.098
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	49.077	(36.453)	12.624	6.409	(2.220)	(4.789)	2.723	50.697	(35.950)	14.747

(*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

3. Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 31 dicembre 2024 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 6,4 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di;

- macchine radiogene per i controlli di sicurezza del bagaglio a mano e rulliere automatiche;
- ABC gate;
- dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi;
- rinnovo parziale del parco mezzi con veicoli elettrici;
- un mezzo spargiliquido de-icing
- server ed altri apparati IT;

oltre a tre mezzi de-icer ed una nuova centrale telefonica in corso di realizzazione al 31 dicembre.

Questa categoria evidenzia anche un decremento per la riclassifica nei diritti di concessione del valore di acquisto, per circa 2 milioni di Euro, di un terreno in quanto asservito funzionalmente all'operatività aeroportuale per la realizzazione delle opere propedeutiche ai nuovi impianti carburante dei *fuelers*.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che la Società rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2024 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing. Nel 2024 è avvenuta la chiusura del contratto di affitto del terreno relativo al parcheggio di via della Fornace (P4) con la relativa dismissione del bene in leasing mentre è stato rinnovato il contratto di affitto del parcheggio di via dell'Aeroporto (P5).

4. Investimenti immobiliari

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo del compendio immobiliare di proprietà della Capogruppo destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari. Tale investimento è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente al *fair value*, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate dalla Società.

La nuova perizia effettuata da un terzo indipendente riferita al 2024, conferma il valore di iscrizione in bilancio di tale compendio immobiliare in quanto risulta invariata la disciplina urbanistica ad essi afferente così come gli altri parametri di valutazione.

La voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 6,6 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 12 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è stato rivalutato nell'esercizio in esame per 1,1 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit or loss* ai sensi dell'IFRS 9. Tale valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business. Tenuto conto del consolidamento del business di Marconi Express e dell'avvicinamento al momento dell'incasso dei flussi finanziari attesi, nel bilancio 2024 si sono realizzate le condizioni per iscrivere una rivalutazione di 1,1 milioni di Euro;
- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli “Held to collect – HTC”, in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

7. Attività fiscali differite

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive esposte al netto delle imposte differite passive nei prospetti di Stato Patrimoniale, a partire dal bilancio semestrale 2024 come disposto dallo IAS 12. I rispettivi valori comparativi al 31 dicembre 2023 sono stati opportunamente riclassificati. Gli amministratori hanno valutato tale riclassifica come non significativa.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2023</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Rettifiche</i>	<i>al 31.12.2024</i>
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.041	1.598	(1.052)	4.587

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte differite attive riguardano:

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo di ripristino ai sensi dell'IFRC 12, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- rettifiche connesse all'applicazione dei principi contabili internazionali;
- componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

8. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	4	42	(38)
Depositi cauzionali	91	95	(4)
Crediti tributari non correnti	15	50	(35)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	110	187	(77)

9. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	610	587	23
Rimanenze di Prodotti finiti	202	291	(89)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	812	878	(66)

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo, in leggero calo rispetto al 2023, si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi.

10. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti commerciali	19.313	20.844	(1.531)
Fondo svalutazione	(2.179)	(1.772)	(407)
CREDITI COMMERCIALI	17.134	19.072	(1.937)

Al 31 dicembre 2024 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 17,1 milioni di Euro ed evidenziano un calo di 1,9 milioni di Euro perché esposti al netto dei debiti verso vettori per incentivi commerciali compensabili con i relativi crediti verso vettori che al 31 dicembre 2024 sono maggiori rispetto al valore al 31 dicembre 2023. I giorni medi di incasso aumentano leggermente da 41 a 46 giorni.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	9.107	5.309	1.628	652	1.759	18.454

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni circa il 69% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

Come si evince dalle tabelle nell'anno in esame si registra una sostanziale stabilità dell'anzianità dei crediti; in particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2024 sono il 49% dei crediti complessivi come al 31 dicembre 2023 e i crediti scaduti da oltre 90 giorni sono passati dal 10% all'11% dei crediti complessivi.

Di seguito la movimentazione del fondo svalutazione crediti nei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2024
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.772)	(499)	20	73	(2.179)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.403)	(170)	100	701	(1.772)

Il fondo svalutazione crediti, oltre alla quota nominale basata sulla svalutazione operata sulle singole posizioni creditorie, è costituito anche dalle svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

In sintesi, per quanto sopra gli accantonamenti del periodo ammontano a 499 mila Euro, di cui 332 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nell'esercizio e ritenuti non incassabili.

Nei primi due mesi del 2025 le società del Gruppo hanno incassato circa il 78% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 31 dicembre 2024.

11. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Credito IVA	691	265	426
Crediti per imposte dirette	35	53	(18)
Altri crediti tributari	28	42	(14)
Crediti verso il personale	50	55	(5)
Altri crediti	6.545	6.467	78
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	7.349	6.882	466

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2024
Time deposit	5.002	0	0	(5.002)	0
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	5.002	0	0	(5.002)	0

Le attività finanziarie correnti iscritte al 31 dicembre 2023 per 5 milioni di Euro riguardavano *Time Deposit* acquistati a dicembre con durata sei mesi e quindi incassati al 30 giugno 2024.

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali	41.046	44.304	(3.258)
Denaro e valori in cassa	33	30	3
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	41.079	44.334	(3.255)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 0,7 milioni di Euro scaduti a febbraio 2025. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Per il commento sull’andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
A Disponibilità liquide	40.379	35.323
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	9.011
C Altre attività finanziarie correnti	0	5.002
D Liquidità (A+B+C)	41.079	49.336
E Debito finanziario corrente	(3.614)	(7.232)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.795)	(12.323)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(13.409)	(19.555)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	27.670	29.781
I Debito finanziario non corrente	(21.400)	(21.284)
J Strumenti di debito	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(920)	(115)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(22.320)	(21.399)
M Totale posizione finanziaria netta (H + L)	5.350	8.382

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	10.468	9.673	795
Riserva straordinaria	92.035	85.926	6.109
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(18.093)	(18.359)	266
Riserva OCI	(694)	(703)	9
TOTALE RISERVE	106.128	98.949	7.179

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è una riserva di capitali costituita quanto a:

- 14,35 milioni di Euro a seguito dell'operazione di aumento a pagamento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 20 febbraio 2006;
- 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS del luglio 2015.

Ai sensi dell'art. 2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art. 2430 del Codice Civile.

La riserva legale e la riserva straordinaria sono riserve di utili incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2023 di Adb e delle controllate, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci di AdB del 23 aprile 2024 per 9.537.175,56 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,264 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimenta per effetto:

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture las delle società controllate;
- della destinazione del risultato dell'esercizio precedente della controllata Tag.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised* (nota 13), al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(912)	(922)	10
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	218	219	(1)
RISERVA OCI	(694)	(703)	9
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(694)	(703)	9

A completamento dell'informativa si riporta nel seguito la tabella con le erogazioni previste dal piano in un arco temporale di 5 anni:

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	300
2	348
3	38
4	35
5	31

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2024 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2024 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- tasso di attualizzazione: 3,18% per la valutazione al 31.12.2024 (3,17% per la valutazione al 31.12.2023) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 2,69% per la valutazione al 31.12.2024 (3,15% per la valutazione al 31.12.2023) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 60-80% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli accantonamenti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, dell'aumento della probabilità di cessazione del rapporto dall'1% al 10%:

in migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale (Patto di non concorrenza)	+28

16. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La voce “altri fondi rischi e oneri” al 31 dicembre 2023 accoglieva prevalentemente lo stanziamento effettuato dalla Capogruppo nell’esercizio precedente volto alla stima degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale nel quale, a seguito di indagini tecniche giudiziarie volte a individuare le cause di ammaloramenti evidenziati in superficie nell’ambito di un contenzioso civile con l’appaltatore che aveva realizzato il parcheggio, era stata riscontrata la presenza di materiali che devono essere rimossi in quanto potenzialmente dannosi per l’ambiente. AdB si è quindi impegnata ad effettuare un intervento di messa in sicurezza permanente dell’area da realizzarsi con tempi e costi che sono stati oggetto di approvazione in una Conferenza di Servizi del luglio 2024 addivenendo ad una soluzione tecnica meno onerosa della precedente valutazione. A seguito di ciò e della chiusura transattiva del contenzioso civile con l’appaltatore, con assunzione in capo a quest’ultimo di una parte degli oneri, il fondo in oggetto, pari a 1,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2023, è stato dapprima riclassificato nei fondi correnti e poi rilasciato per esubero per 1,1 milioni di Euro, residuando al 31 dicembre 2024 per 681 mila Euro, pari alla quota che residuerà in capo ad Adb al termine dei lavori avviati nel primo trimestre 2025.

Al netto delle movimentazioni suesposte, la voce “altri fondi rischi e oneri non correnti” al 31 dicembre 2024 è costituito dalla miglior stima dell’impegno assunto dalla Capogruppo nel 2023 a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all’impatto acustico delle operazioni aeroportuali. Come noto e come più approfonditamente esposto nella Rendicontazione di Sostenibilità (Cap. 15 ESRS S3 Comunità interessate) all’interno della Relazione sulla Gestione cui si rimanda, dal 2023 sono state applicate alcune misure per diminuire l’impatto acustico dei voli prevalentemente negli orari notturni e sulla città di Bologna. Nel quadro di queste iniziative si colloca anche l’impegno pubblico di cui al fondo oneri futuri in oggetto il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo “IRESA” sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento all’annualità 2024 l’incremento di tale fondo ammonta a 224 mila Euro.

I fondi correnti per 1,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2024, oltre al fondo rischi e oneri per la bonifica ambientale di cui sopra, accolgono il fondo arretrati lavoro dipendente e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022.

18. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 dicembre 2024 confrontate con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.400	21.284	116
Passività finanziarie non correnti per diritti d’uso	920	115	805
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	22.320	21.399	921
Mutui – parte corrente	9.795	12.323	(2.528)
Passività finanziarie correnti per diritti d’uso	209	454	(245)
Debiti per addizionale diritti d’imbarco e Iresa	3.316	6.742	(3.426)
Altri debiti finanziari correnti	89	36	53
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	13.409	19.555	(6.146)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	35.729	40.954	(5.225)

Le passività finanziarie complessive al 31 dicembre 2024 ammontano a 35,7 milioni di Euro contro 41 milioni dell’esercizio precedente principalmente per:

- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (12,3 milioni di Euro);

di 1,2 milioni di Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 0,1 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente, e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel 2024 sono state rimborsate le rate in scadenza per 0,5 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2024:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	SI
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
BEI (Banca Europea Investimenti)	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	Sì
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo quarto anno di finanziamento ammonta al 2% della quota di debito garantito residuo.

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali.

Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2024 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di cross default da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere. Sulla base dei dati consuntivi al 31 dicembre 2024 si conferma il rispetto dei covenant finanziari.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2024:

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Debito residuo al 31.12.2024	Interessi al 31.12.2024	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	686	48	5	(1)
Credit Agricole	Bancario	Euribor 3 mesi + spread 1,15%	11.250	637	67	(13)

Nella tabella seguente si espongono le passività per diritti d'uso, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente per il diritto d'uso dei beni iscritti nell'attivo immobilizzato alla nota 3.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Fatture/note di credito ricevute	13.004	5.041	18.045
Fatture/note di credito da ricevere	13.671	0	13.671
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	26.675	5.041	31.716

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	13.004	3.536	616	40	849	18.045

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Fatture/note di credito ricevute	8.721	3.283	12.004
Fatture/note di credito da ricevere	14.893	0	14.893
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	23.614	3.283	26.897

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	8.721	2.848	202	13	220	12.004

Come si evince dalle tabelle suesposte l'anzianità dei debiti commerciali è sostanzialmente stabile: i debiti scaduti sul totale dei debiti sono passati dal 27% del 2023 al 28% del 2024 mentre è aumentata la quota di debiti scaduti oltre 90 giorni (dal 2% al 5%) a causa di alcune posizioni incagliate.

20. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti tributari correnti	8.033	2.664	5.369
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.135	5.157	(22)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	26.085	24.535	1.550
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.345	6.613	732
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	46.598	38.969	7.629

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2024, per 4,8 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 18).

Infine, la voce “altri debiti correnti” include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. In crescita, infine, la voce “ratei e risconti passivi diversi” prevalentemente per quote di ricavi da vendite online incassati anticipatamente.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

21. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due esercizi a confronto, in relazione all’andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 166,1 milioni di Euro contro 145,1 milioni, in crescita di circa 21 milioni di Euro (+14,5%) rispetto al 2023. Isolando la voce “ricavi per servizi di costruzione” che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nell’esercizio, superiori di 7,3 milioni nel 2024, i ricavi dell’esercizio in esame evidenziano comunque una crescita del 11,8% passando da 116,7 milioni del 2023 a 130,3 milioni di Euro.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	73.407	63.325	10.082
Ricavi per servizi non aeronautici	55.833	51.811	4.022
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268
Altri ricavi e proventi della gestione	1.131	1.514	(383)
TOTALE RICAVI	166.053	145.064	20.989

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall’IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	63.528	55.119	8.409
Parcheggi	21.203	19.923	1.280
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268
Altri	16.248	14.635	1.613
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	136.661	118.091	18.570

La riconciliazione tra ricavi per *revenue stream* IFRS 15 e ricavi totali è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	26.393	24.083	2.310
Parcheggi	21.203	19.923	1.280
Altri ricavi commerciali	8.237	7.805	432
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	55.833	51.811	4.022

La crescita del 7,8% è dovuta all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico quali parcheggi (+6,4%), Marconi Business Lounge (+25,3%) e subconcessioni dei locali e delle aree (9,6%) mentre si rilevano diminuzioni nei proventi pubblicitari (-5,7%) e nei ricavi commerciali diversi (-8,9%) prevalentemente per la manutenzione dei mezzi e la vendita del liquido deicing.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Marconi Business Lounge	3.924	3.132	792
Pubblicità	1.621	1.719	(98)
Ricavi commerciali diversi	2.692	2.954	(262)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	8.237	7.805	432

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

Tali ricavi sono pari a 35,7 milioni di Euro contro 28,4 milioni del 2023 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	768	989	(221)
Contributi conto esercizio e conto impianti	150	346	(196)
Ricavo da Terminal Value Fondo di Rinnovo	198	173	25
Plusvalenze patrimoniali	15	6	9
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.131	1.514	(383)

Gli altri ricavi e proventi della gestione del 2024 evidenziano un calo del 25,3% prevalentemente dovuto al quasi azzeramento delle penali determinate da ritardi nell'esecuzione dei lavori di sviluppo infrastrutturale e dai minori contributi in conto esercizio maturati nell'esercizio in esame.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	1.309	1.388	(79)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.947	3.844	103
Spese di manutenzione beni di terzi	493	654	(161)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	5.749	5.886	(137)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Sgombero neve	416	476	(60)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	723	1.174	(451)
Servizio assistenza PRM	0	885	(885)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	334	350	(16)
Servizio di sicurezza	2.174	1.969	205
Altre prestazioni di terzi	1.954	1.659	295
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	5.601	6.513	(912)

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che i compensi spettanti all'unico amministratore Adb che svolge tale funzione anche nel Consiglio di Amministrazione della controllata FFM ammontano a 108 mila Euro (rispettivamente 98 mila Euro in Adb e 10 mila in FFM).

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	199	160	40
Compensi Società di Revisione	180	165	15
Totale	379	324	55

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Revisione contabile	161	141	20
Altri servizi	19	24	(5)
Totale	180	165	15

iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

La crescita del costo del personale (9,5%) è dovuta all'aumento dell'organico principalmente operativo (+53 risorse medie e + 29 al 31 dicembre 2024 rispetto al 31 dicembre 2023) per il maggior traffico servito e per l'internalizzazione del servizio PRM.

La voce "altri costi del personale" è dettagliata nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Mensa dipendenti	754	637	117
Spese per aggiornamento e formazione del personale	275	219	56
Spese missioni dipendenti	309	218	91
Spese varie per il personale	654	652	2
Altri accantonamenti del personale	111	120	(9)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	2.103	1.846	257

Il maggior organico comporta l'aumento dei costi del servizio mensa, i costi per la formazione e l'addestramento e per le missioni, oltre al maggior ricorso al lavoro somministrato prevalentemente per le funzioni operative (facilitatori).

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	472	434	38
Operai	114	100	14
TOTALE PERSONALE	595	542	53

L'organico suddiviso per qualifica al termine dei due esercizi a confronto è il seguente:

<i>Organico (n. risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	483	451	32
Operai	111	115	(4)
TOTALE PERSONALE	603	574	29

25. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Proventi da attualizzazione fondi	130	108	22
Incremento SFP	1.093	0	1.093
Proventi da titoli	21	20	1
Proventi finanziari diversi dai precedenti	495	712	(217)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.739	840	899
Interessi passivi e oneri bancari	(1.006)	(1.632)	626
Oneri da attualizzazione fondi	(705)	(865)	160
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(12)	(29)	17
Altri oneri finanziari	(430)	(601)	171
Svalutazioni partecipazioni	(200)	(75)	(125)
TOTALE ONERI FINANZIARI E SVALUTAZIONI PARTECIPAZIONI	(2.353)	(3.202)	849
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(614)	(2.362)	1.748

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 0,6 milioni di Euro contro 2,4 milioni dell'esercizio precedente per:

- la valutazione al *Fair Value Through Profit and Loss* dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express che, come indicato alla nota 6 "Altre attività finanziarie non correnti", nel 2024 ha maturato alcuni requisiti per la rilevazione della rivalutazione in bilancio quali il consolidamento del business e l'avvicinamento al periodo di previsto incasso dei flussi finanziari attesi;
- il calo degli oneri finanziari sui mutui dovuto alle azioni di riduzione del costo dell'indebitamento effettuate nel 2023.

Infine la voce "svalutazioni partecipazioni" è relativa alla partecipazione in Urban V Spa in conseguenza della valutazione al *fair value* della Società (rif. nota 5 Partecipazioni).

26. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Imposte correnti	10.445	3.595	6.850
Imposte differite (attive) e passive	(548)	3.121	(3.669)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	9.897	6.716	3.181
% imposte correnti sul risultato ante imposte	30,42%	15,35%	15,07%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	28,83%	28,67%	0,15%

Le imposte sul reddito dell'esercizio del 2024 ammontano a 9,9 milioni di Euro contro 6,7 milioni al 31 dicembre 2023, per la crescita della base imponibile del periodo.

Il Tax Rate relativo alle imposte correnti al 31 dicembre 2024 evidenzia una rilevante crescita delle imposte correnti sul risultato ante imposte (30,4% contro 15,4% al 31 dicembre 2023) in quanto il periodo 2023 era caratterizzato dall'utilizzo di quota parte delle perdite fiscali rilevate negli esercizi 2020-2021 che avevano influito sull'incidenza delle imposte correnti a scapito delle imposte differite attive.

La voce "imposte correnti" è costituita da:

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Relativamente alle operazioni rilevate nell'esercizio con le società controllate si rimanda alla nota n.27 del bilancio della Capogruppo mentre si espongono nel paragrafo seguente i rapporti con altre parte correlate.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2024 il gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, AdB ha sostenuto costi per 126 mila Euro (182 mila Euro nel 2023). Sul lato patrimoniale si rilevano debiti commerciali per 23 mila Euro contro 96 mila al 31 dicembre 2023;
- Urban V: al 31 dicembre 2024 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 180 mila Euro (275 mila Euro nel 2023) e ha rilevato debiti commerciali per 100 mila Euro (122 mila nel 2023). AdB ha inoltre aderito all'operazione di ricapitalizzazione della partecipata con un versamento di 200 mila Euro nel mese di febbraio 2024 di cui 5 mila Euro a Capitale Sociale e 195 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2024 è stato interamente svalutato in conseguenza della valutazione al *fair value* della partecipazione.
- Adr Ingegneria Spa: al 31 dicembre 2024 la Capogruppo ha rilevato:
 - investimenti in corso nei diritti di concessione per il servizio di progettazione esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione del *building* relativo all'opera di ampliamento del terminal per 76 mila Euro e il corrispondente debito commerciale per 93 mila Euro;
 - ricavi per 5 mila Euro ed il corrispondente credito per il rimborso di spese sostenute.

28. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione ed in particolare, alla Rendicontazione di Sostenibilità 2024 per approfondimenti in merito alle iniziative ambientali sviluppate nell'esercizio in esame e programmate per le prossime annualità.

Informazioni sui rischi climatici

Si rimanda alla Rendicontazione di Sostenibilità 2024 nella Relazione sulla gestione anche per le informazioni relative ai rischi climatici cui la Società è esposta; in particolare al capitolo sul principio E1 – Cambiamenti climatici.

Il piano di decarbonizzazione approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 17 dicembre 2024 identifica gli impegni alla riduzione delle emissioni Scope 1 e Scope 2 derivanti dalle operazioni aeroportuali almeno del 90% rispetto all'anno base (2010) e di compensare le restanti, entro il 2030, in accordo con lo standard definito dall'Airport Carbon Accreditation di ACI Europe.

Grazie a queste nuove fonti, alle disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario. Relativamente ai *covenant* dei contratti di finanziamento in essere il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

Quanto al rischio di **tasso di interesse** tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di gestire il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. Per la prima tranche incassata ad agosto 2024 è stato definito un tasso fisso del 4,051%.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2024 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 52% (51% al 31 dicembre 2023). In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, con l'obiettivo di limitare l'esposizione, prevedono:

- richiesta di pagamenti immediati per le transazioni effettuate con i consumatori finali o con controparti occasionali (i.e. parcheggi);
- richiesta di pagamenti anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o senza garanzie collaterali;
- richiesta di garanzia fidejussoria ai clienti subconcessionari.

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che visti i criteri che guidano la scelta degli investimenti quali:

- la minimizzazione del rischio rispetto alla restituzione del capitale investito;
- la differenziazione degli Istituti di Credito;
- la durata temporale normalmente inferiore a due anni;
- il rendimento offerto,

il Gruppo ritiene limitati i **rischi finanziari** intendendo con questi, i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari.

L'IFRS 7 definisce i seguenti tre livelli di *fair value* al quale riferire la valutazione degli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria: (i) Livello 1: quotazioni rilevate su un mercato attivo; (ii) Livello 2: input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato; (iii) Livello 3: input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Nel corso dell'esercizio non vi sono stati trasferimenti tra i tre livelli di *fair value* indicati nel IFRS 7. Le tabelle che seguono evidenziano le attività finanziarie per categoria di strumento finanziario, in accordo con l'IFRS 7, con indicazione del livello gerarchico di *fair value* al 31 dicembre 2024 e 2023. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

29. Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini di potenziale impatto economico-finanziario ovvero in termini di rilevanza di principio giuridico – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziali e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Fondo Antincendi

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani, la Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (*ex pluris* CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani, AdB, a partire dal 2012, ha contestato innanzi il giudice civile la debenza del Fondo Antincendi Aeroportuale, istituito con l'art. 1, comma 1328 della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007 ovvero la c.d. "Norma Istitutiva"), come modificato dall'articolo 4, comma 3-bis, del DL n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09 (la c.d. "Novella"), che ha fatto venire meno il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria ed il beneficio derivante dalle attività finanziate.

A fronte della statuita giurisdizione del giudice civile ai sensi della sentenza della CTR Lazio n. 252/10/2011 l'azione era stata inizialmente intrapresa innanzi il Tribunale di Roma con RG n. 22375/2012 ma, dopo l'accertamento definitivo della natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi Aeroportuale in forza della sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018 e della sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite n. 3162/2019, ci si è attivati per la traslazione del giudizio innanzi il giudice tributario.

Più precisamente, per quanto di diretto interesse di AdB, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario e, pertanto, la Società, al fine di ottenere un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12).

In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia.

In data 4 dicembre 2023 si è ritualmente notificato da parte dei legali di AdB alle Amministrazioni il predisposto ricorso per la riforma della sentenza della CGT di Primo Grado del 02/05/23 n. 5768/23 che inaspettatamente, contro tutte le prove documentali in atti e gli accertamenti in diritto contenuti nelle sentenze passate in giudicato tra le parti, ha giudicato come dovute le annualità del Fondo Antincendi Aeroportuale oggetto di impugnativa. In data 5 dicembre 2023 il ricorso è stato iscritto con RGR n. 5921/2023 presso la Commissione Tributaria Regionale di Secondo Grado del Lazio. Tale giudizio di appello ha ad oggetto – per ciò che attiene ad AdB – tutte e sei le annualità ad oggi richieste (2007-2010, 2012 e 2014). Si è anche fatta valere l'intervenuta prescrizione dell'annualità 2011.

La Capogruppo si è sempre opposta a tali richieste in via stragiudiziale nell'ambito del procedimento amministrativo istruito e con la presentazione, nel luglio 2021, di un'istanza in autotutela rivolta ad Agenzia dell'Entrate – Ufficio Provinciale del Territorio e Comune di Bologna, contestandone il fondamento applicativo ed evidenziando come l'accatastamento dei beni in oggetto fosse avvenuto *ab origine*, nel 2007, in coordinamento e secondo le direttive e l'interpretazione autentica della normativa di riferimento da parte della medesima Agenzia del Territorio locale. Tale primo accatastamento era stato eseguito, difatti, di concerto con l'Ente competente ed in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide ed immutate, senza nemmeno che si potesse far rilevare la sussistenza di variazioni edilizie od altri elementi di difformità sopravvenuti, non conoscibili dal 2007 ad oggi.

Nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 si è, quindi, addivenuti all'avvio della fase conclusiva di tale procedimento, nonché definitiva, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale del Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

Si è, pertanto, deliberato a livello di Gruppo di presentare una proposta di definizione con adesione, con limitate ed argomentate concessioni nell'interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni richieste dal Comune di Bologna, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non costituisce acquiescenza, ma si motiva al solo fine di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali e per evitare un contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica.

La posizione si è definitivamente perfezionata con la sottoscrizione dell'atto di adesione e con il versamento da parte di AdB e TAG di complessivi 152 mila Euro a titolo di imposta IMU, nel mese di aprile 2022, con richiesta di esclusione delle sanzioni amministrative.

Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti. In data 18 maggio 2022, precisamente, il ricorso è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine del radicamento del relativo contenzioso, a seguito della notifica del diniego del tentativo di mediazione, pervenuta assieme a bozza delle controdeduzioni di controparte. In data 3 giugno 2022, indi, l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha depositato le Controdeduzioni al Ricorso. I difensori della Capogruppo hanno depositato opportune repliche alle controdeduzioni dell'Ufficio al fine di ulteriormente illustrare e rimarcare quanto già argomentato nel ricorso introduttivo.

L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l'annullamento dell'atto impugnato e compensando le spese.

In data 11 ottobre 2023 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha tuttavia presentato appello impugnando l'esito della sentenza favorevole emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado. In data 6 dicembre 2023 i difensori della Capogruppo hanno provveduto a presentare entro i termini di legge le opportune controdeduzioni all'appello, al fine di ulteriormente evidenziare le argomentazioni a sostegno delle posizioni della medesima Capogruppo.

Presso lo scalo bolognese si dà atto dell'attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, al netto di un utilizzo pro-tempore, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità.

Riguardo i temi di cui sopra si informa che è stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

Contratto d'appalto – risoluzione in danno

Il fondo rischi per contenziosi in corso all'inizio del periodo include inoltre lo stanziamento a fronte di un contenzioso relativo ad un contratto d'appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti della Capogruppo che veniva risolto in danno per grave ritardo ascrivibile all'Appaltatore in data 16 giugno 2022, su proposta del RUP, ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs 50/2016. Successivamente fu redatto in contraddittorio, lo stato di consistenza successivo alla summenzionata risoluzione contrattuale e, quindi la contabilità di commessa a cura del DL incaricato. In data 1° luglio 2022 l'Appaltatore avanzava talune richieste di compenso ed altresì istanze risarcitorie, attivandosi, di seguito alla risoluzione contrattuale in danno, procedimento istruttorio per una valutazione delle stesse al riguardo acquisendosi a cura del RUP la relazione riservata del Direttore Lavori dalla quale si evince, pur con riserva di approfondimento a cura del RUP e di formulazione dello stesso di una proposta al riguardo, una sostanziale e pressoché totale inadeguata motivazione delle pretese di controparte e la sostanziale inconsistenza e, quindi, il rigetto delle medesime (assommanti complessivamente a circa 2,18 milioni di Euro). Al riguardo si informa dell'avvio delle azioni per escussione delle garanzie a mani della Committente ed altresì dell'avvio di contenzioso da parte dell'Appaltatore con notifica di atto di citazione per il risarcimento dei danni assertivamente causati a seguito della predetta risoluzione contrattuale. Allo stato il Tribunale di Bologna ha già emesso due ingiunzioni giudiziali di pagamento rispettivamente per la restituzione delle anticipazioni ricevute e per l'escussione della garanzia definitiva. Entrambe le ingiunzioni sono state opposte, fin qui non ottenendosi soddisfazione, pur parziale, ai decreti ingiuntivi a mani del gestore.

La Capogruppo, riguardo il contenzioso principale attivato dall'appaltatore con citazione avanti il Tribunale di Bologna (RG 10935/2022) tramite i propri legali, ha predisposto comparsa di costituzione con chiamata in causa di Progettista e Direzione dei lavori. Non risultando possibile una conciliazione vista l'attuale rilevante distanza delle posizioni tra le Parti, l'iter giudiziale proseguirà come da rito.

La Capogruppo, con il supporto dei propri legali, valuta il rischio di soccombenza come possibile, ritenendo invero remota una soccombenza nell'entità di cui al *petitum* di parte attrice.

Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

Contenzioso doganale FFM

In data 20 aprile 2021 l'Ufficio delle Dogane di Bologna ha notificato alla controllata FFM l'avviso di rettifica di alcuni accertamenti di dichiarazione doganale, a seguito di controlli successivi ad alcune operazioni di importazione effettuate nel 2020, per conto di importatori terzi, di dispositivi di protezione individuale nell'ambito dell'emergenza Covid-19 e destinati anche alle aziende sanitarie dell'Emilia-Romagna committenti. Non ritenendo le Dogane sussistenti, nelle fattispecie, i presupposti per franchigia di dazi all'importazione ed esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione, i detti avvisi contenevano per FFM l'invito a corrispondere nel termine di 10 giorni i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa Euro 4,3 milioni. I predetti avvisi individuavano come soggetto obbligato al pagamento FFM (spedizioniere dichiarante in rappresentanza indiretta) e, in solido, gli importatori (persone giuridiche e fisiche).

FFM ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità e, in particolare, nelle fasi più critiche della diffusione della pandemia, quale operatore del settore cargo, si è attivata e prodigata a seguito delle richieste e sollecitazioni e dei contatti degli Enti regionali e locali compiendo i massimi sforzi operativi e gestionali per fornire assistenza ai voli cargo straordinari che importavano nel nostro Paese i presidi sanitari fortemente ricercati dalle aziende ospedaliere e sanitarie del territorio. Le operazioni curate dalla controllata sono avvenute nel pieno rispetto delle procedure e delle normative, per quanto di responsabilità della medesima, e respinge quindi fortemente le pretese dell'amministrazione doganale. Di conseguenza, FFM ha conferito mandato difensivo a legali specialisti in materia ed ha proposto impugnativa avverso i predetti avvisi nel termine di legge di 60 giorni dalla notifica, ciò al fine di proporre ogni consentita difesa, in considerazione dell'assoluta estraneità al contestato mancato rispetto, da parte dell'importatore e con azione successiva all'importazione ed in nessun modo verificabile da FFM all'atto delle operazioni a propria cura svolte, della destinazione dei beni e, quindi, delle condizioni tutte legittimanti la predetta esenzione. Sono state altresì proposte istanze di sospensiva nell'ambito delle impugnative proposte. In particolare, a seguito della presentazione dell'istanza ex art. 45 CDU all'Agenzia delle Dogane di Bologna per la sospensione dei verbali di accertamento notificati, FFM ha ottenuto un provvedimento sospensivo, subordinato all'emissione di una fideiussione bancaria od assicurativa ad idonea garanzia.

FFM ha dunque proceduto alla ricerca di un'adeguata garanzia, fino alla finalizzazione nel mese di ottobre 2021 con primaria compagnia assicurativa nazionale secondo le condizioni ed i termini prescritti dall'Agenzia delle Dogane. Tale garanzia ha previsto l'atto di co-obbligazione da parte della Capogruppo. Nel frattempo, è stato radicato anche il procedimento giudiziale tributario innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna; all'esito dell'udienza del 13 ottobre 2021, l'istanza cautelare presentata da FFM è stata rigettata. Si tratta di circostanza che in ogni caso non influisce sulle valutazioni circa le probabilità di soccombenza nel giudizio di merito.

A seguito della presentazione da parte della Società di ulteriore motivata istanza corredata da un'appendice alla polizza fideiussoria stipulata, invariato l'importo complessivo garantito, l'Agenzia delle Dogane di Bologna ha disposto la definitiva sospensione dell'esecutività dei provvedimenti.

Con sentenze depositate il 19 luglio 2022, la CTP ha solo parzialmente accolto i ricorsi di FFM. In particolare il Collegio ha aderito alla tesi per la quale l'IVA sulle importazioni successive al 19 maggio 2021 non è dovuta (circa 0,8 milioni di Euro) e statuendo come controvertibile, sebbene, non abbia accolto il relativo motivo di ricorso, la questione della non responsabilità del rappresentante indiretto, rispetto all'IVA, tributo di esclusiva competenza del soggetto importatore (si cfr. Corte di Giustizia C 714-20 del 12 maggio 2022, Cassazione n. 23526 del 27 luglio 2022).

All'esito di una procedura di revisione, l'Ufficio delle Dogane, ha peraltro ri-notificato alla Società, precedentemente alla pubblicazione, in data 19 luglio 2022, della sentenza della suddetta CTP di Bologna, i verbali di accertamento oggetto dell'impugnazione con una parziale modifica degli importi. Tali verbali sono soggetti al disposto direttamente esecutivo della menzionata pronuncia della CTP per quanto rileva la rettifica dell'IVA erroneamente richiesta. In relazione a tale richiesta è stata emessa apposita fideiussione a garanzia, per l'importo di 278 mila Euro, per ottenere la sospensione dell'esecutività.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2025

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

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 consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (la 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 e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Le stime formulate dagli amministratori hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità degli investimenti e dell'esistenza di benefici economici futuri, e la determinazione del c.d. valore di subentro ex art. 703 del Codice della Navigazione ai fini dell'iscrizione iniziale dei diritti di concessione, nonché la verifica della loro recuperabilità.

approvato dagli amministratori, unitamente all'impairment test, in data 24 febbraio 2025.

Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla Direzione e verificato le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti da suddetto Piano. Abbiamo inoltre analizzato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori.

Tali attività sono state svolte con il coinvolgimento di esperti in materia di valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2024: nota 16 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali", nota 17 "Fondi per rischi e oneri" e nota 29 "Il contenzioso"

Il valore del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e dei fondi rischi ed oneri iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 ammontano rispettivamente a 19,2 milioni di euro e ad 4,9 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente il 13,6 per cento ed il 3,4 per cento del passivo del Gruppo.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dal principio contabile "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali", abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle

Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura adottata dal Gruppo ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali oltre alla valutazione della congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024.

In particolare, è stata ottenuta una comprensione dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e la valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che il Gruppo per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la Direzione

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 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 del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, 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 consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA 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 del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato 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 consolidato.

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 consolidato, 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 e 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



Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA ci ha conferito in data 23 aprile 2024 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2032.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note esplicative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici, potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.



Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/10.

Bologna, 28 marzo 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Francesco Forzoni
(Revisore legale)

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

<i>in unità di euro</i>	Note	al 31.12.2024	al 31.12.2023
Diritti di concessione	1	250.824.914	220.770.676
Altre attività immateriali	2	2.068.438	1.479.031
Attività immateriali		252.893.352	222.249.707
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	12.779.390	10.629.613
Investimenti immobiliari	4	1.617.000	1.617.000
Attività materiali		14.396.390	12.246.613
Partecipazioni	5	3.189.523	3.189.098
Altre attività finanziarie non correnti	6	18.536.356	14.948.882
Attività fiscali differite	7	5.059.005	4.504.199
Altre attività non correnti	8	68.601	146.539
Altre attività non correnti		26.853.485	24.927.776
ATTIVITA' NON CORRENTI		294.143.227	257.285.038
Rimanenze di magazzino	9	736.568	805.441
Crediti commerciali	10	16.475.508	18.126.017
Altre attività correnti	11	7.283.911	6.537.516
Attività finanziarie correnti	12	0	5.001.983
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	31.263.722	36.327.401
ATTIVITA' CORRENTI		55.759.709	66.798.358
TOTALE ATTIVITA'		349.902.936	324.083.396

<i>in unità di euro</i>	Note	al 31.12.2024	al 31.12.2023
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		98.183.553	91.822.462
Risultato dell'esercizio		22.693.746	15.893.348
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	211.191.461	198.029.972
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	2.776.699	2.941.347
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	14.097.232	11.804.382
Fondi per rischi e oneri	17	3.244.965	4.260.617
Passività finanziarie non correnti	18	22.177.606	20.711.182
Altri debiti non correnti		63.076	75.169
PASSIVITA' NON CORRENTI		42.359.578	39.792.697
Debiti commerciali	19	31.084.290	26.043.868
Altre passività	20	46.130.047	38.566.939
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	4.679.000	2.178.808
Fondi per rischi e oneri correnti	17	1.613.226	449.402
Passività finanziarie correnti	18	12.845.334	19.021.710
PASSIVITA' CORRENTI		96.351.897	86.260.727
TOTALE PASSIVITÀ		138.711.475	126.053.424
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		349.902.936	324.083.396

Conto Economico Complessivo

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
Utile (perdita) di esercizio (A)	22.693.746	15.893.348
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	4.665	(55.454)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	254	13.581
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	4.919	(41.873)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	4.919	(41.873)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	22.698.665	15.851.475

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

<i>in unità di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre Riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2022	90.314.162	25.683.134	8.034.062	52.034.855	(3.205.671)	(611.568)	(19.513.937)	29.443.458	182.178.497
Attribuzione del risultato esercizio 2022	0	0	1.472.173	27.971.285	0	0	0	(29.443.458)	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(41.873)	0	15.893.348	15.851.475
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314.162	25.683.134	9.506.235	80.006.140	(3.205.671)	(653.442)	(19.513.937)	15.893.348	198.029.972
Attribuzione del risultato esercizio 2023	0	0	794.667	5.561.505	0	0	9.537.176	(15.893.348)	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537.176)	0	(9.537.176)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	4.919	0	22.693.746	22.698.665
Patrimonio netto al 31.12.2024	90.314.162	25.683.134	10.300.903	85.567.645	(3.205.671)	(648.523)	(19.513.937)	22.693.746	211.191.461

Informazioni sull'attività della Società

La Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB" o la "Società") è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio al 31 Dicembre 2024

Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (di seguito "il bilancio della Società", "bilancio separato" o "bilancio").

Il bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, fatta eccezione per la valutazione di alcune classi di attività finanziarie valutate al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Il presente bilancio è presentato in migliaia di Euro, che è anche la valuta funzionale della Società, e anche tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

Espressione di conformità ai Principi IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il presente bilancio è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005.

Nel 2014 la Società ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato e del bilancio separato in conformità ai Principi Contabili IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2023 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2024, applicati per la prima volta dalla Società dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società" del Bilancio Consolidato 2024. La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore. Si rimanda alla Nota del Bilancio Consolidato 2024 per la descrizione completa dei principi contabili adottati.

La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2025 e sarà sottoposto alla revisione contabile di Pricewaterhousecoopers S.p.A..

Modifiche allo IAS 1: Presentazione del Bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;
- un chiarimento in merito al fatto che la classificazione non è influenzata dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

Inoltre, in data 31 ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche che riguardano passività non correnti soggetto a condizioni (covenants). Solo le clausole di una passività derivante da un accordo di finanziamento, che un'entità deve rispettare entro la data di riferimento del bilancio influenzeranno la classificazione di tale passività come corrente o non corrente.

Modifiche all'IFRS 16: Passività di leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione

Il 22 settembre 2022, lo IASB ha emesso una modifica al presente principio che specifica i requisiti che un venditore-locatario utilizza per misurare la passività del leasing derivante da una vendita e operazione di leaseback, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto d'uso che conserva. L'emendamento è volto a migliorare i requisiti per le operazioni di vendita e retrolocazione nell'IFRS 16 ma non modifica la contabilizzazione dei leasing non correlati alle operazioni di vendita e retrolocazione.

Modifiche allo IAS 7 Rendiconto Finanziario e l'IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative: Accordi di Reverse Factoring

Il 25 maggio 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 7 Rendiconto Finanziario e IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative, per chiarire le caratteristiche dei contratti di reverse factoring e richiedere di fornire ulteriore informativa di tali accordi. I requisiti informativi inclusi nelle modifiche hanno l'obiettivo di assistere gli utilizzatori di bilancio nel comprendere gli effetti sulle passività, flussi di cassa ed esposizione al rischio di liquidità di un'entità degli accordi di reverse factoring.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono elencati gli altri principi e le interpretazioni che, alla data di redazione del presente documento, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore:

Modifiche a IAS 21 – Effetti delle variazioni dei tassi di cambio.

Mancanza di convertibilità, al fine di fornire una guida per specificare quando una valuta è convertibile e come determinare il tasso di cambio quando non lo è; le modifiche specificano quando una valuta è convertibile in un'altra valuta e quando non lo è, e come un'entità stima il tasso spot quando una valuta non è convertibile. Inoltre, quando una valuta non è convertibile, un'entità deve divulgare informazioni che consentano agli utenti dei suoi bilanci di valutare come la mancanza di convertibilità di una valuta influisce, o si prevede che influisca, sulla sua performance finanziaria, sulla posizione finanziaria e sui flussi di cassa.

- è detenuta da una capogruppo ultima o intermedia che predispone un bilancio consolidato disponibile per uso pubblico in accordo con i principi contabili IFRS.

Un'entità che sceglie di applicare il nuovo IFRS 19 applica le disposizioni contenute negli altri IFRS, ad eccezione dei requisiti di informativa; quindi i requisiti di iscrizione, misurazione o presentazione, continuano ad applicarsi coerentemente con le previsioni degli IFRS di riferimento.

L'opzione di adozione dell'IFRS 19 è volontaria e revocabile in futuro.

Le controllate ammissibili possono scegliere di applicare l'IFRS 19 a partire dagli esercizi che iniziano dal 1° gennaio 2027; è ammessa l'applicazione anticipata. Il processo di omologazione è attualmente in corso.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio della Società richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro, le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

e) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

f) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

g) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. La Società si è dotata, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO₂, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

Pertanto, non si è resa necessaria la rivisitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio.

h) IAS 36- Riduzione di valore delle attività

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-2-Attività Immateriali.

l) IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

La Società, nella valutazione di fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio analizza le condizioni per le quali si dovrebbe pervenire ad una variazione opportuna sulla contabilità e sulla relativa informativa, a seconda che si tratti di fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio riferiti:

- ad operazioni esistenti alla data di chiusura ma di cui è necessaria la rettifica in bilancio (*adjusting events*);
- ad operazioni che hanno avuto origine dopo la chiusura del bilancio e per le quali non è necessaria alcuna rettifica nel bilancio stesso (*non adjusting events*)

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

ATTIVITÀ

1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Diritti di concessione	250.825	220.770	30.055
Software, licenze e diritti simili	1.271	861	410
Altre attività immateriali	36	40	(4)
Altre attività immateriali in corso	761	579	182
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	252.893	222.250	30.643

1. Diritti di concessione

Al 31 dicembre 2024, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 37,5 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e al netto del Terminal Value su tali *asset* ovvero del valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce “6. Altre attività finanziarie non correnti” al valore rivalutato al termine della concessione e attualizzato al 31 dicembre 2024 per 2,2 milioni di Euro. L’incremento comprende, infine, anticipazioni a fornitori per lavori per complessivi 5,4 milioni di Euro e la riclassifica nei diritti di concessione del valore di acquisto di un terreno dalle immobilizzazioni in proprietà per circa 2 milioni di Euro in quanto asservito funzionalmente all’operatività aeroportuale per la realizzazione delle opere propedeutiche ai nuovi impianti carburante dei fuelers.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:

- ai seguenti investimenti entrati in funzione:
 - ampliamento della zona dei controlli di sicurezza relativi ai lavori di riconfigurazione dell’Area Security e Controllo Passaporti;
 - nuovo corridoio di collegamento tra l’area dei controlli di sicurezza all’area check-in e ampliamento della sala imbarchi Schengen per circa 700mq;
 - realizzazione degli impianti di ricarica mezzi elettrici PRM (Passeggeri Ridotta Mobilità) in air side;
 - riqualifica del piazzale APRON 1 fase 1 e fase 2;
 - ampliamento del sistema di back up dell’impianto BHS (Baggage Handling System);
 - esproprio per pubblica utilità del terreno relativo al parcheggio P4;
 - opere di urbanizzazione dell’area per la realizzazione dell’impianto stoccaggio carburanti nell’ambito dei lavori della nuova viabilità perimetrale;
 - esproprio di ulteriori 10 ettari per la realizzazione di una fascia boscata a nord dell’aeroporto quale opera di compensazione ambientale;
 - fornitura e installazione dei sistemi antintrusione presso le isole check-in;
 - realizzazione di un nuovo info point;
 - riqualificazione degli impianti TVCC, rilevazione fumi, controllo accessi e cablaggio strutturato del Terminal di Aviazione Generale;
- oltre ad interventi in corso di realizzazione al 31 dicembre 2024 tra cui:
 - nuovo parcheggio multipiano area est comprensivo di anticipazioni lavori per 4,7 milioni di Euro;
 - interventi collegati all’Apron 3 quali l’installazione di nuovi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e la realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli dell’Aviazione Generale;
 - ulteriore avanzamento dei lavori di riconfigurazione della sala partenze Schengen;
 - impianto fotovoltaico sulla copertura del terminal;
 - ulteriore avanzamento per i lavori della fascia boscata e pista ciclabile a nord dell’Aeroporto.

2. Altre attività immateriali

Le altre attività immateriali ricomprendono le voci Software, licenze e diritti simili, Altre attività immateriali ed Attività immateriali in corso.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 1,5 milioni di Euro che riguarda principalmente gli investimenti relativi all'acquisto di licenze

3-4 ATTIVITÀ MATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

in migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Terreni	775	2.763	(1.988)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	2.786	3.076	(290)
Macchinari, attrezzature e impianti	4.856	1.613	3.243
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.864	1.728	136
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.408	911	497
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	13.306	11.708	1.598
Diritti d'uso terreni	984	253	730
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	48	161	(113)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	59	124	(64)
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.091	538	553
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	14.397	12.246	2.151

	31.12.2022			Movimentazione del periodo				al 31.12.2023		
in migliaia di euro	Costo storico	Fondo Ammortamento /Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento/ Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.987	(5.752)	3.235	334	(300)	(199)	6	9.122	(6.046)	3.076
Macchinari, attrezzature e impianti	15.321	(13.567)	1.754	455	(593)	(309)	306	15.467	(13.854)	1.613
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.854	(9.337)	1.517	761	(567)	(160)	177	11.455	(9.727)	1.728
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	809	0	809	541	0	(439)	0	911	0	911
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	43.466	(31.771)	11.695	2.091	(1.460)	(1.107)	489	44.450	(32.742)	11.708
Terreni in leasing	1.902	(1.342)	560	10	(344)	27	0	1.939	(1.686)	253
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	403	(146)	257	17	(113)	0	0	420	(259)	161
Mobili, macch.per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	451	(263)	188	25	(90)	1	0	477	(353)	124
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.756	(1.751)	1.005	52	(547)	28	0	2.836	(2.298)	538
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	46.222	(33.522)	12.700	2.143	(2.007)	(1.079)	489	47.286	(35.040)	12.246

(*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

Di seguito il dettaglio delle partecipazioni in altre società al termine dei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Consorzio Energia Fiera District in liquidazione	7,14%	2	2	0
Consorzio Esperienza Energia	0,18%	1	0	1
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl in liquidazione	10%	40	40	0
Urban V. Spa	5,55%	0	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		43	42	1

Adb, infine, fa parte della rete di imprese “Comunità Aziende Pari Opportunità” (CAPOD) insieme ad altre importanti aziende del territorio per collaborare, scambiare informazioni o prestazioni al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato nazionale ed internazionale. La quota di partecipazione al fondo patrimoniale comune è del 12,5% ed è pari a 10 mila Euro annui, contabilizzati a conto economico come quote associative.

Nella tabella seguente si espone la movimentazione intervenuta nel valore delle partecipazioni nel 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	(Svalutazioni)	al 31.12.2024
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Altre partecipazioni	42	201	0	(200)	43
TOTALE PARTECIPAZIONI	3.189	201	0	(200)	3.190

Oltre all'adesione al Consorzio Esperienza Energia, la movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- da un lato all'operazione di ricapitalizzazione della società partecipata UrbanV Spa, società che si occupa dal 2022 dello sviluppo internazionale della *urban air mobility*. La partecipazione del 5% è stata integralmente svalutata al 31 dicembre 2023 per effetto delle perdite rilevate dalla società al 30 novembre 2023 con conseguente provvedimento, ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile, di azzeramento del Capitale Sociale e contestuale aumento dello stesso a 100 mila Euro, come deliberato dall'Assemblea dei Soci di UrbanV del 30 gennaio 2024. L'operazione di ricapitalizzazione ha previsto, inoltre, un prezzo di sottoscrizione complessivo per 4 milioni di Euro da destinare a nominale per 100 mila Euro ed a riserva sovrapprezzo per 3,9 milioni di Euro. A inizio 2024 Adb ha aderito all'operazione con un versamento di 200 mila Euro di cui 5 mila Euro a Capitale Sociale e 195 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni;
- dall'altro all'ulteriore svalutazione in applicazione della valorizzazione al *fair value* della partecipazione in Urban V, vista la perdita 2024 e l'operazione di aumento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 12 marzo 2025 per garantire il completamento delle attività previste per il perseguimento degli obiettivi di crescita, sostenendo lo sviluppo e il posizionamento sul mercato e per rafforzarne la struttura patrimoniale e finanziaria.

- 12 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Tale strumento finanziario, sottoscritto da AdB in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro è stato rivalutato nell'esercizio in esame per 1,1 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit or loss ai* sensi dell'IFRS 9. Tale valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business. Tenuto conto del consolidamento del business di Marconi Express e dell'avvicinamento al momento dell'incasso dei flussi finanziari attesi, nel bilancio 2024 si sono realizzate le condizioni per iscrivere una rivalutazione di 1,1 milioni di Euro.

7. Attività fiscali differite

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive esposte al netto delle imposte differite passive nei prospetti di Stato Patrimoniale, a partire dal bilancio semestrale 2024 come disposto dallo IAS 12. I rispettivi valori comparativi al 31 dicembre 2023 sono stati opportunamente riclassificati. Gli amministratori hanno valutato tale riclassifica come non significativa.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2023</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Rettifiche</i>	<i>al 31.12.2024</i>
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.504	1.582	(1.027)	5.059

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate sono:

- la voce "Altri costi a deducibilità IRES differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscalità differita" include principalmente fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" la quota del fondo non dedotta, oltre alla quota deducibile in esercizi successivi.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2025-2029 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 24 febbraio 2025 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "*accordi per servizi in concessione*", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014, transizione che ha determinato il disallineamento tra valori civilistici e fiscali dei diritti di concessione per il mark-up sui servizi di costruzione e la ridefinizione del piano di ammortamento in base alla durata della concessione.

L'utilizzo dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES è da attribuire prevalentemente all'assorbimento delle imposte differite sulle perdite attuariali OCI relative alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

8. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Depositi cauzionali	50	54	(4)
Ratei e risconti attivi non correnti	4	42	(38)
Crediti tributari non correnti	15	50	(35)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	69	146	(77)

9. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	610	587	23
Rimanenze di Prodotti Finiti	127	219	(92)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	737	806	(69)

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili. Al 31 dicembre 2024 si rileva un decremento di quest'ultima voce.

10. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti commerciali	18.600	19.858	(1.258)
Fondo svalutazione crediti	(2.124)	(1.732)	(392)
CREDITI COMMERCIALI	16.476	18.126	(1.650)

Al 31 dicembre 2024 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 18,6 milioni di Euro ed evidenziano una diminuzione di 1,3 milioni di Euro perché esposti al netto dei debiti verso vettori per incentivi commerciali compensabili con i relativi crediti verso vettori che al 31 dicembre 2024 sono maggiori rispetto al valore rilevato al 31 dicembre 2023.

I giorni medi di incasso sono sostanzialmente in linea con i valori dell'esercizio precedente: 46 giorni contro i 44 giorni medi del 2023.

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2024 e 31 dicembre 2023:

11. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti tributari	654	156	498
Crediti per consolidato fiscale	154	0	154
Crediti verso il personale	49	55	(6)
Altri crediti	6.426	6.327	99
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	7.283	6.538	745

La voce “crediti tributari” accoglie prevalentemente il credito annuale Iva per 614 mila Euro (90 mila Euro nel 2023), oltre al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019 art., co.184 a 197 e alla L. n. 178/2020 art.1 co.1051 a 1063 e per attività di ricerca, sviluppo, innovazione tecnologica ai sensi dell'art. 1, commi 198 - 209 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 successive modificazioni ed integrazioni.

Al 31 dicembre 2024 si rileva una posizione a credito verso le società controllate per il consolidato fiscale Ires contro un debito registrato al termine dell'esercizio precedente, per effetto dei minori acconti incassati dalla Capogruppo nel corso dell'esercizio rispetto all'Ires dovuta dalle controllate a seguito del trasferimento della base imponibile annuale.

Di seguito la tabella di dettaglio degli “altri crediti”:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.973	5.667	306
Crediti per Iresa	169	186	(17)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.352)	(1.337)	(15)
Ratei e Risconti attivi	567	662	(95)
Anticipi a fornitori	643	516	127
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	16	68	(52)
Altri crediti correnti	410	565	(155)
TOTALE ALTRI CREDITI	6.426	6.327	99

La crescita è dovuta esclusivamente ai crediti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri direttamente correlati all'aumento del traffico passeggeri. Un corrispondente debito è iscritto nel passivo ed è dovuto solo sull'addizionale e sull'Iresa incassata dai vettori.

La posta indicata come “fondo svalutazione altri crediti correnti” accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2024
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.327)	(20)	0	6	(1.341)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(10)	(1)	0	0	(11)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.337)	(21)	0	6	(1.352)

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023
A	Disponibilità liquide	31.264	27.316
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	9.011
C	Altre attività finanziarie correnti	0	5.002
D	Liquidità (A+B+C)	31.264	41.329
E	Debiti finanziario corrente	(3.596)	(7.220)
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(9.250)	(11.802)
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(12.846)	(19.022)
H	Posizione finanziaria corrente netta (G – D)	18.418	22.307
I	Debito finanziario non corrente	(21.260)	(20.601)
J	Strumenti di debito	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(918)	(110)
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(22.178)	(20.711)
M	Totale Posizione Finanziaria Netta (H + L)	(3.760)	1.596

La voce A + B è pari alla voce “disponibilità liquide e mezzi equivalenti”; si rimanda alla nota 13 per maggiori dettagli.

La voce C è pari alla voce “attività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 12 per maggiori dettagli.

La voce G è pari alla voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 18 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 18 per maggiori dettagli.

Per un’analisi di dettaglio in relazione all’evoluzione della posizione finanziaria netta, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla gestione.

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è una riserva di capitali per:

- 14,35 milioni di Euro a seguito dell'operazione di aumento a pagamento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 20 febbraio 2006;
- 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS del luglio 2015.

Ai sensi dell'art. 2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art. 2430 del Codice Civile.

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS oltre ad accogliere le perdite dell'esercizio 2020 e 2021.

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2023, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 23 aprile 2024 per 9.537.175,56 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,264 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

La riserva *OCI* rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale (Nota 15) secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva *OCI* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(852)	(856)	4
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	204	204	0
RISERVA OCI	(648)	(652)	4

Le informazioni richieste dall'art.2427 n.7 bis del c.c. sono espone nella tabella sottostante:

Legenda: A= Aumento Capitale Sociale, B = Copertura perdite, C = Distribuzione ai Soci

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2024	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	A/B	25.683	/
Riserva legale	10.301	B	/	/
Riserva straordinaria	85.568	A/B/C	64.062	/
Utili/perdite portati a nuovo	(21.506)	/	/	/
Riserve FTA	(3.206)	/	/	/
Utili/perdite portati a nuovo transizione IAS	1.992	/	/	/
Riserva OCI	(648)	/	/	/
TOTALE RISERVE	98.184			

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di Euro)
1	174
2	198
3	89
4	258
5	308

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2024 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2024 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- e) tasso di attualizzazione: 3,18% per la valutazione al 31.12.2024 (3,17% per la valutazione al 31.12.2023) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 2,69% per la valutazione al 31.12.2024 (3,15% per la valutazione al 31.12.2023) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- f) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- g) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- h) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 60-80% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli accantonamenti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, dell'aumento della probabilità di cessazione del rapporto dall'1% al 10%:

in migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale (Patto di Non Concorrenza)	+28

16. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

Al 31 dicembre 2024 è costituita prevalentemente dagli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del 2024 per 522 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (21,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2024).

Il fondo contenziosi in corso include inoltre la stima della passività per possibili contenziosi con dipendenti e con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale.

Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, la Società ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.

La voce "altri fondi rischi e oneri" al 31 dicembre 2023 accoglieva prevalentemente lo stanziamento effettuato nell'esercizio precedente volto alla stima degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale nel quale, a seguito di indagini tecniche giudiziarie volte a individuare le cause di ammaloramenti evidenziati in superficie nell'ambito di un contenzioso civile con l'appaltatore che aveva realizzato il parcheggio, era stata riscontrata la presenza di materiali che devono essere rimossi in quanto potenzialmente dannosi per l'ambiente. La Società si è quindi impegnata ad effettuare un intervento di messa in sicurezza permanente dell'area da realizzarsi con tempi e costi che sono stati oggetto di approvazione in una Conferenza di Servizi del luglio 2024 addivenendo ad una soluzione tecnica meno onerosa della precedente valutazione. A seguito di ciò e della chiusura transattiva del contenzioso civile con l'appaltatore, con assunzione in capo a quest'ultimo di una parte degli oneri, il fondo in oggetto, pari a 1,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2023, è stato dapprima riclassificato nei fondi correnti e poi rilasciato per esubero per 1,1 milioni di Euro, residuando al 31 dicembre 2024 per 680 mila Euro, pari alla quota che residuerà in capo ad Adb al termine dei lavori avviati nel primo trimestre 2025.

Al netto delle movimentazioni suesposte, la voce "altri fondi rischi e oneri non correnti" al 31 dicembre 2024 è costituito dalla miglior stima dell'impegno assunto dalla Società nel 2023 a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali. Come noto e come più approfonditamente esposto nella Rendicontazione di Sostenibilità (Cap. 13 ESRS S3 – Comunità Interessate) all'interno della Relazione sulla Gestione al Cap. 15 cui si rimanda, dal 2023 sono state applicate alcune misure per diminuire l'impatto acustico dei voli prevalentemente negli orari notturni e sulla città di Bologna. Nel quadro di queste iniziative si colloca anche l'impegno pubblico di cui al fondo oneri futuri in oggetto il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo "IRESA" sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento all'annualità 2024 l'incremento di tale fondo ammonta a 224 mila Euro.

I fondi correnti per 1,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2024, oltre al fondo rischi e oneri per la bonifica ambientale di cui sopra, accolgono il fondo arretrati lavoro dipendente e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022.

- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro, per il quale il 2 agosto 2024 la Capogruppo ha incassato la prima tranche di 10 milioni di Euro, iscritta tra le passività finanziarie non correnti al netto della commissione d'istruttoria, con durata 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. Il contratto di finanziamento consente, infatti, una flessibilità allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e tranches plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni tranche cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta negative *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *change of control*) del controllo di AdB.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2024:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	SI
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
BEI (Banca Europea Investimenti)	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	Sì

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo quarto anno di finanziamento ammonta al 2% della quota di debito garantito residuo.

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali.

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2024 AdB non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Si riporta di seguito la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati al mutuo a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.317	6.742	(3.425)
DEBITI PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	3.317	6.742	(3.425)

19. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	31.084	26.044	5.040

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una crescita rispetto al 31 dicembre 2023 dovuto ai maggiori costi ed investimenti sostenuti in quanto lato regolarità dei pagamenti, i giorni medi sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al 2023 (55 giorni contro 53).

Nella tabella seguente si evidenzia la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2024 ed al 31 dicembre 2023 per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Fatture/note di credito ricevute	12.710	4.939	17.649
Fatture/note di credito da ricevere	13.435	0	13.435
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	26.145	4.939	31.084

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	12.710	3.480	611	39	808	17.649

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Fatture/note di credito ricevute	8.379	3.048	11.427
Fatture/note di credito da ricevere	14.617	0	14.617
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	22.996	3.048	26.044

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	8.379	2.710	158	0	180	11.427

L'*ageing* dei debiti verso fornitori evidenzia un aumento del debito scaduto da oltre 90 giorni (dal 2% al 5% dei debiti complessivi) a causa di alcune posizioni incagliate, ma complessivamente in entrambe le annualità i debiti scaduti al 31 dicembre rappresentano meno del 30% dei debiti complessivi e, tra questi, l'anzianità prevalente è fino a 30 giorni.

- 4,5 milioni di Euro (4,4 milioni al 31 dicembre 2023) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2024.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 dicembre 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debito per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa	4.800	4.526	274
Altri debiti correnti	1.880	1.601	279
Ratei e risconti passivi correnti	466	312	154
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	7.146	6.439	707

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2024, per 4,8 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 18).

Infine, la voce “altri debiti correnti” include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Questi ultimi includono gli acconti già incassati dei contributi legati ai Progetti Conciliamo e Sign-Air in attesa dell'approvazione finale delle rendicontazioni effettuate.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

RICAVI

21. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi complessivi per 157,4 milioni di Euro con una crescita di 19,9 milioni rispetto all'esercizio precedente. Isolando la voce “ricavi per servizi di costruzione” che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, pari a 35,7 milioni di Euro contro 28,4 milioni di Euro del 2023, i ricavi dell'esercizio in esame evidenziano comunque una crescita dell'11,5% passando da 109,2 milioni del 2023 a 121,8 milioni di Euro del 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	65.159	56.241	8.918
Ricavi per servizi non aeronautici	55.139	51.171	3.968
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268
Altri ricavi e proventi della gestione	1.456	1.747	(291)
RICAVI	157.436	137.573	19.863

La riclassificazione dei ricavi della Società secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

Anche per questa categoria di ricavi la crescita del 7,8% è legata all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico quali subconcessioni dei locali e delle aree (+9,4%) ed i parcheggi (+6,4%).

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	26.095	23.849	2.246
Parcheggi	21.204	19.924	1.280
Altri ricavi commerciali	7.840	7.398	442
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	55.139	51.171	3.968

Anche gli altri ricavi commerciali evidenziano crescite in tutte le categorie come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Marconi Business Lounge	3.924	3.132	792
Pubblicità	1.621	1.719	(98)
Ricavi commerciali diversi	2.295	2.547	(252)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	7.840	7.398	442

iii. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di concessione nella Nota 1.

Tali ricavi sono pari a 35,7 milioni contro 28,4 milioni di Euro nel 2023 per maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 a confronto con il 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	1.093	1.222	(129)
Contributi conto esercizio e conto impianti	150	346	(196)
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	198	173	25
Plusvalenze patrimoniali	15	6	9
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	1.456	1.747	(291)

I costi per servizi calano del 4,7% grazie prevalentemente ai risparmi nei costi di manutenzione, per prestazioni di terzi legati all'internalizzazione del servizio PRM a far data dal mese di dicembre 2023, nei costi di trasporto dei passeggeri da/per i parcheggi remoti, oltre che ai minori costi per spese pubblicitarie e promozionali e per assicurazioni.

In crescita, al contrario, i costi per pulizie, giardinaggio, smaltimento rifiuti, servizi di sicurezza, servizi MBL e consulenze e prestazioni professionali.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	1.257	1.347	(90)
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	3.854	3.808	46
Spese di manutenzione Beni di terzi	492	651	(159)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	5.603	5.806	(203)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Sgombero neve	416	476	(60)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	670	1.127	(457)
Servizio assistenza PRM	0	885	(885)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	517	551	(34)
Servizio di sicurezza	2.119	1.917	202
Altre prestazioni di terzi	1.110	1.096	14
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.832	6.052	(1.220)

iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di concessione nella Nota 1.

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio canoni, noleggi e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Canoni di concessione	8.756	7.986	770
Canoni di noleggio	153	161	(8)
Affitti passivi	243	359	(116)
Canoni elaborazione dati	1.673	1.698	(25)
Altri costi per godimento beni di terzi	5	106	(101)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	10.830	10.310	520

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Mensa dipendenti	713	605	108
Spese per aggiornamento e formazione del personale	271	208	63
Spese missioni dipendenti	307	215	92
Altri accantonamenti ai fondi del personale	651	649	2
Spese varie per il personale	111	120	(9)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	2.053	1.797	256

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	447	409	38
Operai	107	93	14
TOTALE PERSONALE	563	510	53

L'organico suddiviso per qualifica al termine dei due esercizi a confronto è il seguente:

<i>Organico (n.ro risorse)</i>	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	460	426	34
Operai	104	108	(4)
TOTALE PERSONALE	573	542	31

23. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Ammortamento e svalutazioni diritti di concessione	9.417	8.266	437
Ammortamento e svalutazioni altre attività immateriali	1.150	691	31
Ammortamento e svalutazioni attività materiali	2.134	2.198	(2.978)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	12.701	11.155	(2.510)

La voce in esame include ammortamenti per 12,3 milioni di Euro (10,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2023) e svalutazioni delle immobilizzazioni riferite prevalentemente a stralci di progettazioni non più utilizzabili, per 0,4 milioni di Euro (0,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2023).

- la valutazione al *Fair Value Through Profit and Loss* dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express che, come indicato alla nota 6 “Altre attività finanziarie non correnti”, nel 2024 ha maturato alcuni requisiti per la rilevazione della rivalutazione in bilancio;
- il calo degli oneri finanziari sui mutui dovuto alle azioni di riduzione del costo dell’indebitamento effettuate nel 2023.

Infine la voce “svalutazioni partecipazioni” è relativa alla partecipazione in Urban V Spa in conseguenza della valutazione al fair value della Società (rif. nota 5 Partecipazioni).

26. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2024 e 2023.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Imposte correnti	9.900	3.232	6.668
Imposte differite e anticipate	(556)	3.128	(3.684)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	9.344	6.360	2.984
% imposte correnti sul risultato ante imposte	30,90%	14,52%	16,38%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	29,17%	28,58%	0,58%

Le imposte sul reddito dell'esercizio del 2024 ammontano a 9,3 milioni di Euro contro 6,4 milioni al 31 dicembre 2023, per la crescita della base imponibile del periodo.

Il Tax Rate relativo alle imposte correnti al 31 dicembre 2024 evidenzia una rilevante crescita delle imposte correnti sul risultato ante imposte (30,90% contro 14,52% al 31 dicembre 2023) in quanto il periodo 2023 era caratterizzato dall'utilizzo di quota parte delle perdite fiscali rilevate negli esercizi 2020-2021 che avevano influito sull'incidenza delle imposte correnti a scapito delle imposte differite attive.

La voce “imposte correnti” è costituita da:

- 8 milioni di Euro di “oneri da consolidato fiscale” per l'Ires gravante sulla base imponibile 2024. Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2024-2026 dell'opzione per la tassazione di gruppo con AdB in qualità di capogruppo, di cui all'art. 117 del TUIR e le società controllate Faste Freight Marconi Spa e TAG Bologna Srl.
- 1,8 milioni di Euro di Irap dell'esercizio come dettagliato nella tabella seguente:

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Oneri/(proventi) da consolidato fiscale Ires	8.079	1.856	6.223
Irap	1.830	1.356	474
Imposte esercizi precedenti	(9)	20	(29)
TOTALE	9.900	3.232	6.668

La seguente tabella mostra la riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica:

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente:

- al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri;
- il contratto di presidio H24.

Nel complesso i costi del 2024 verso TAG ammontano a 465 mila Euro contro 459 mila del 2023.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 31 dicembre 2024 ammontano a 303 mila Euro di cui 137 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti a 96 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di Adb del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 0,7 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano prevalentemente nella fornitura da parte di Adb dei seguenti servizi:

- subconcessione degli uffici, delle aree e locali operativi;
- management e staffing che ricomprende i seguenti servizi di staff: contabilità, amministrazione, finanza, controllo di gestione, reporting direzionale, personale, legale, ICT, distacco di personale, competenze amministratori e Organismo di Vigilanza;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi dell'esercizio verso la controllata ammontano a 504 mila Euro contro 481 mila Euro del 2023. I contratti passivi nei confronti di FFM attengono al corrispettivo per l'onere di servizio pubblico legato alla gestione del Magazzino di Temporanea Custodia secondo il quale nel 2024 non sono maturati contributi a copertura della perdita della gestione del Magazzino di Temporanea Custodia (25 mila Euro nel 2023).

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 31 dicembre 2024 ammontano a 200 mila Euro di cui 177 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti a 2 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di Adb del 5 febbraio 2024 (consolidante) e FFM del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- il co-obbligo di Adb in alcune fidejussioni di FFM per circa 6 milioni di Euro di cui la più rilevante (5,8 milioni di Euro) è la fidejussione emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Nota 29 del Bilancio Consolidato.

Rapporti con altre parti correlate

Nel 2024 la Società ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa così sintetizzabili:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024		per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	Totale
Diritti di concessione	250.825	76	220.770	0
Altre attività immateriali	2.068	0	1.480	0
Attività immateriali	252.893	76	222.250	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	12.780	0	10.629	0
Investimenti immobiliari	1.617	0	1.617	0
Attività materiali	14.397	0	12.246	0
Partecipazioni	3.190	0	3.189	0
Altre attività finanziarie non correnti	18.535	0	14.949	0
Attività fiscali differite	5.059	0	4.504	0
Altre attività non correnti	69	0	146	0
Altre attività non correnti	26.853	0	22.788	0
ATTIVITA' NON CORRENTI	294.143	76	257.284	0
Rimanenze di magazzino	737	0	806	0
Crediti commerciali	16.476	346	18.126	208
Altre attività correnti	7.283	207	6.538	30
Attività finanziarie correnti	0	0	5.002	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.264	0	36.327	0
ATTIVITA' CORRENTI	55.760	553	66.799	238
TOTALE ATTIVITA'	349.903	629	324.083	238
<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024		per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	98.184	0	91.823	0
Risultato dell'esercizio	22.694	0	15.893	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	211.192	0	198.030	0
Fondi benefici ai dipendenti e assimilati	2.776	0	2.942	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14.097	0	11.804	0
Fondi per rischi e oneri	3.245	0	4.261	0
Passività finanziarie non correnti	22.178	0	20.711	0
Altri debiti non correnti	63	0	75	0
PASSIVITA' NON CORRENTI	42.359	0	39.783	0
Debiti commerciali	31.084	312	26.044	309
Altre passività	46.130	2	38.566	50
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.679	0	2.179	0
Fondi per rischi e oneri	1.613	0	449	0
Passività finanziarie correnti	12.846	0	19.022	0
PASSIVITA' CORRENTI	96.352	314	86.260	359
TOTALE PASSIVITÀ	138.711	314	126.053	359
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	349.903	314	324.083	359

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2024 e 2023.

2024							
<i>in migliaia di euro</i>	Diritti di concessione	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	158	145	303	96	0	96
Fast Freight Marconi Spa	0	183	17	200	0	2	2
Telepass Spa	0	0	0	0	23	0	23
Urban V Spa	0	0	45	45	100	0	100
Adr Ingegneria Spa	76	6	0	82	93	0	93
Totale	76	346	207	629	312	2	314

2023							
<i>in migliaia di euro</i>	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale passività
Tag Bologna Srl	87	5	92	92	66	35	101
Fast Freight Marconi Spa	120	0	120	120	25	15	40
Telepass Spa	0	0	0	0	96	0	96
Urban V Spa	0	25	25	25	122	0	122
Totale	208	30	238	238	309	50	359

2024									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	0	79	126	206	(463)	0	0	(2)	(465)
Fast Freight Marconi Spa	64	211	228	504	(1)	0	0	0	(1)
Telepass Spa	0	0	0	0	(126)	0	0	0	126
Urban V Spa	0	0	0	0	(180)	0	0	0	180
Adr Ingegneria Spa	0	5	0	5	0	0	0	0	0
Totale	64	296	355	715	(770)	0	0	(2)	(772)

Garanzie prestate

Per quanto riguarda le garanzie prestate si riporta nel seguito la tabella riepilogativa al 31 dicembre dei due esercizi a confronto.

in migliaia di euro	31/12/2024	31/12/2023	Var.	Var. %
Fidejussioni	13.351	9.425	3.925	42%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	686	1.206	(520)	-43%
Totale garanzie prestate	24.909	21.503	3.405	16%

Nel dettaglio si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo "Il Contenzioso" della Nota al Bilancio Consolidato 2024) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (6,1 milioni di Euro). Quest'ultima è alla base della crescita di questa voce;
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 0,7 milioni di Euro.

Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Il **rischio liquidità**, in un contesto di incertezza prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi. La Società ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con ENAC il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative alla base del Contratto di Programma 2023-2026 e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti tra cui a dicembre 2021 con BEI (Banca Europea degli Investimenti) per un importo massimo di 90 milioni di Euro. Il 2 agosto 2024 è stata incassata la prima tranche del finanziamento BEI, pari a 10 milioni di Euro con durata 18 anni, per supportare il piano investimenti.

Grazie a queste nuove fonti, alle disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro AdB ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario. Relativamente ai *covenant* dei contratti di finanziamento in essere la Società è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

Quanto al rischio di **tasso di interesse** tenuto conto dei finanziamenti in essere, AdB ha cercato di gestire il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. Per la prima tranche incassata ad agosto 2024 è stato definito un tasso fisso del 4,051%.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2024 AdB presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 53% (51% al 31 dicembre 2023). In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

Per quanto riguarda il **rischio di cambio** la Società non ne è soggetto in quanto non intrattiene rapporti in valuta.

Con riferimento alle informazioni relative alla tipologia e modalità di gestione dei rischi non finanziari si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

29. Il contenzioso

Si rimanda al paragrafo "Il Contenzioso" della Nota al Bilancio Consolidato per gli aggiornamenti sui principali contenziosi in essere e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziali e/o extragiudiziali.

Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

Revocatoria Alitalia

In relazione alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia, la Società ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 2,01 milioni di Euro (al lordo dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri già versata alle autorità competenti). Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa. I Commissari Straordinari hanno manifestato la volontà di addivenire ad un accordo transattivo che preveda il riconoscimento da parte della Società di una quota della somma oggetto del giudizio, che andrebbe compensata con parte del credito già ammesso in via privilegiata nel passivo della Procedura stessa

Vi sono, infine, passività potenziali qualificate con rischio di soccombenza possibile da un legale indipendente per le quali, ad oggi, non è stato instaurato alcun contenzioso.

30. Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2024 la Società non ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato". Per ulteriori informazioni, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

Attestazione del Bilancio d'Esercizio ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2024.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
 - 3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Bologna, 14 marzo 2025

Amministratore Delegato

***Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari***

Nazareno Ventola

Patrizia Muffato

La società di revisione è stata, inoltre, incaricata dell'attestazione sulla conformità della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (di seguito anche solo "Rendicontazione di Sostenibilità"), inclusa nella Relazione sulla gestione al Bilancio, e redatta ai sensi del D.Lgs.125/2024 in attuazione della Corporate Sustainability Reporting Directive (Direttiva 2022/2464/UE, di seguito anche "CSRD") per gli esercizi 2024-2026.

Sulla base delle informazioni ricevute durante le riunioni del Consiglio di amministrazione e dei Comitati endoconsiliari (Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, Comitato Remunerazioni), sia attraverso gli incontri con le strutture aziendali e in esito alle verifiche espletate si evidenzia quanto segue.

Operazioni di particolare rilevanza

Il Collegio Sindacale ritiene che siano state acquisite adeguate informazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale e finanziario effettuate dalla Società come rappresentate nei documenti che compongono il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio e nella Relazione sulla Gestione.

In termini di traffico nel 2024 l'Aeroporto di Bologna ha superato la soglia dei 10 milioni di passeggeri (10.775.972) con una crescita dell'8,1% rispetto al 2023. Relativamente al traffico merci, nel 2024 sono stati gestiti 56.371. tonnellate con un incremento significativo (+10,5%) rispetto al 2023.

Dal punto di vista dei risultati economici il 2024 si chiude con un utile consolidato di 24,4 milioni di Euro contro 16,7 milioni del 2023, con una crescita del 46,3% e 42,6 milioni di investimenti in infrastrutture e sostenibilità ambientale.

Operazioni atipiche o inusuali

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2024 anche infragruppo o con parti correlate. Il Collegio non ha ricevuto comunicazioni dagli Organi di controllo delle società controllate o dalla Società di Revisione contenenti rilievi in proposito.

Operazioni con parti correlate o infragruppo

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle Note esplicative al bilancio di esercizio della Società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.



- ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi delle società controllate ai sensi dell'art. 151, comma 2, del TUF;
- ha svolto incontri periodici con la Società di Revisione, anche in ossequio a quanto previsto dall'art. 19, comma 1, del d. lgs. n. 39/2010 e dall'art. 150, comma 3, del TUF, al fine di vigilare sul processo di informativa finanziaria e sulla sua adeguatezza e integrità nonché sull'osservanza delle disposizioni di legge inerenti il processo di formazione del bilancio e della sua impostazione e struttura;
- ha esaminato la relazione informativa annuale dell'Organismo di Vigilanza, che descrive le attività di monitoraggio e verifica svolte nel corso del 2024, con riferimento al funzionamento e all'osservanza del Modello ex d.lgs. n.231/2001. La Relazione si conclude con un giudizio positivo di adeguatezza dell'organizzazione e del sistema di controllo interno in ambito dei reati ex D.Lgs. 231/01, pur in presenza di specifiche aree di miglioramento;
- ha esaminato la relazione del Comitato Etico e Anticorruzione (organismo collegiale che sostituisce la figura del RPCT) cui è affidato il compito di monitorare e verificare l'efficace attuazione della "Policy Anticorruzione" e preso atto delle attività svolte;
- non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile né sono stati presentati esposti da parte di terzi;
- ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. In allegato al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, è riportata l'attestazione di cui all'art. 154-bis, comma 5, del TUF, sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, sull'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato;
- ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D.Lgs.125/2024 di recepimento nell'ordinamento italiano della CSRD e sull'adeguatezza delle procedure, dei processi e delle strutture che presiedono alla produzione della Rendicontazione di Sostenibilità 2024;

- ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 39/2010, ed ha accertato, nella sua concomitante veste di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, la compatibilità con le limitazioni previste dall'articolo 5 del Regolamento UE n. 537/2014, dei servizi diversi dalla revisione legale prestati alla Società. Nel corso dell'esercizio 2024, la Società ha corrisposto a PWC per incarichi aventi ad oggetto i servizi di revisione compensi per euro 79.766 comprensivi dell'attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità 2024 mentre le controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) hanno corrisposto per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 7.560. La Società di Revisione ha reso la "Dichiarazione relativa all'indipendenza" in cui si attesta che non sono state riscontrate situazioni tali da compromettere l'indipendenza o cause di incompatibilità nei confronti di AdB. Anche tenuto conto della predetta dichiarazione, si segnala che non sono emersi aspetti critici che abbiano potuto compromettere l'indipendenza della Società di Revisione;
- ha preso atto della delibera consiliare del 3 marzo 2025 di nomina di Patrizia Muffato, già dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari della Società, a dirigente preposto alla redazione -tramite attestazione- della rendicontazione di sostenibilità e che quest'ultima sia redatta in conformità agli standard di rendicontazione di sostenibilità applicabili ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del d.lgs. 125/2024 e con le specifiche adottate a norma dell'art. 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

Bilancio d'esercizio e consolidato e Rendicontazione di Sostenibilità

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti alla formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2024, approvati dal Consiglio di amministrazione in data 14 marzo 2025.

In particolare, dà atto che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria, quanto stabilito dalla CONSOB. È stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla Gestione, comprensiva della Rendicontazione di Sostenibilità e, a tale riguardo, non vi sono osservazioni da avanzare. Con riferimento ai suoi contenuti il Collegio rileva che la Relazione sulla Gestione illustra adeguatamente la situazione economica, patrimoniale e finanziaria, nonché l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio e fornisce dati significativi concernenti le Società rientranti nell'area di consolidamento, fornendo altresì indicazioni in merito ai principali rischi ed incertezze cui la Società è esposta compresi i principali impatti, rischi ed opportunità legati ai temi di sostenibilità (analizzati e valutati nell'ambito della c.d. "Analisi di Doppia Rilevanza").

La Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha emesso in data 28 marzo 2025 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014, nelle quali è attestato che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa della Società e del Gruppo e che la Relazione sulla Gestione e le informazioni di cui all'art. 123-bis, comma 4, del T.U.F. contenute nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari sono coerenti con il bilancio di esercizio della Società e con il bilancio consolidato del Gruppo. La Società di Revisione ha altresì attestato in pari data, a) la conformità della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2024 rispetto a quanto previsto ai sensi del D.Lgs. 125/2024 (in attuazione della CSRD) che ne disciplina i criteri di redazione; b) il rispetto degli obblighi informativi previsti dal Regolamento Tassonomia. Le attività di attestazione di cui sopra sono svolte dalla Società di Revisione ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 125/2024.

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

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 e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Le stime formulate dagli amministratori hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità degli investimenti e dell'esistenza di benefici economici futuri, e la determinazione del c.d. valore di subentro ex art. 703 del Codice della Navigazione ai fini dell'iscrizione iniziale dei diritti di concessione, nonché la verifica della loro recuperabilità.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dal Piano economico finanziario approvato dagli amministratori della Società, unitamente all'impairment test, in data 24 febbraio 2025.

Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla Direzione e verificato le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti da suddetto Piano. Abbiamo inoltre analizzato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori.

Tali attività sono state svolte con il coinvolgimento di esperti in materia di valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024: nota 16 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali", nota 17 "Fondi per rischi e oneri" e nota 29 "Il contenzioso"

I valori del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e dei fondi rischi ed oneri iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 ammontano rispettivamente a 18,8 milioni di euro e ad 4,8 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente il 14 per cento ed il 3,5 per cento del passivo della Società.

Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura adottata dalla Società ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali oltre alla valutazione della congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024.



Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio della Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 28 marzo 2024, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio.

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 ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

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

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

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

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



Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA ci ha conferito in data 23 aprile 2024 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2032.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Società al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT