1INFO DIGITAL SIGN

Studio Notarile
Tassinari & Damascelli

Repertorio n. 82451 Raccolta n. 53603

VERBALE DI ASSEMBLEA STRAORDINARIA E ORDINARIA
REDATTO AI SENSI DELL'ART. 2375, COMMA 3, COD. CIV.
DELLA SOCIETA'
"AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A."

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Il giorno tredici maggio duemilaventicinque.
In Bologna, Strada Maggiore n. 23.
Davanti a me Federico Tassinari, notaio iscritto al Collegio Notarile del Distretto di Bologna, con residenza in Imola,

è comparso

- POSTACCHINI Enrico, nato a Bologna (BO) il giorno 17 luglio 1958, domiciliato ove *infra* per la carica, il quale dichiara di intervenire al presente atto nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione della società **"AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A."**, con sede legale in Bologna (BO), Via Triumvirato n. 84, con capitale sociale di euro 90.314.162,00 (novantamilionitrecentoquattordicimilacentosessantadue virgola zero zero), interamente versato, iscritta presso il Registro delle Imprese di Bologna con il numero di codice fiscale e partita IVA 03145140376, R.E.A. numero BO-268716 (nel seguito anche **"AdB"** o la **"Società"** o l'"**Emittente**").

Detta parte comparente, di cittadinanza italiana, della cui identità personale io notaio sono certo, mi dichiara che in data 29 aprile 2025, dalle ore 11.13 alle ore 13.35 in Bologna (BO), Via Triumvirato n. 84, presso la sede sociale di AdB, si è tenuta l'Assemblea Straordinaria e Ordinaria della Società, convocata in unica convocazione in quel luogo, per quel giorno ed ora mediante avviso diffuso al mercato e pubblicato sul sito internet della Società, nonché sul quotidiano "*Il Sole 24 Ore*" del giorno 20 marzo 2025.

La parte comparente, nella sua precitata qualità, ha richiesto a me notaio, in sede di apertura dell'Assemblea di procedere alla redazione, anche non contestuale, ai sensi dell'art. 2375, terzo comma, del codice civile, del verbale dell'Assemblea Straordinaria e Ordinaria della predetta Società, Assemblea alla quale io notaio, debitamente richiesto, ho assistito.

Aderendo a tale richiesta, io notaio do atto di quanto segue. Essendo le ore 11.13 assume la Presidenza dell'assemblea ai sensi dell'art. 11.1 dello Statuto e dell'art. 3 del Regolamento Assembleare, lo stesso comparente, il quale informa ai sensi dell'art. 6 del Regolamento Assembleare, di aver conferito l'incarico di redigere, ai sensi dell'art. 2375, terzo comma, del codice civile, il verbale della presente Assemblea al sottoscritto notaio Federico Tassinari, il quale svolgerà altresì funzioni di Segretario dell'odierna riunione.

Il Presidente, inoltre, constatato che:

Reg.to a Bologna
il 14/05/2025
n. 22969
Serie 1T
euro 356,00

- l'Assemblea è stata regolarmente convocata a norma dell'art. 8.2 dello Statuto sociale;
- per il Consiglio di Amministrazione sono presenti, oltre a esso Presidente, i Signori:
= Nazareno Ventola, Amministratore delegato;
= Giada Grandi, Consigliere;
= Valerio Veronesi, Consigliere;
mentre non assistono all'Assemblea, avendone giustificato il motivo, i restanti Consiglieri;
- per il Collegio Sindacale sono presenti:
= Francesca Aielli, Sindaco effettivo;
mentre risultano assenti giustificati i restanti componenti, i quali hanno motivato le cause del loro odierno impedimento alla partecipazione assembleare;
- assiste all'espletamento delle attività di presidenza dell'Assemblea, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Assembleare, oltre a esso Presidente, Nazareno Ventola - Amministratore Delegato e Direttore Generale;
- sono altresì presenti il dott. Francesco Forzoni e dott.ssa Sara Balducci, in rappresentanza della società di revisione "PWC";
- è stato consentito che assistano all'Assemblea alcuni dipendenti della Società in conformità a quanto previsto all'art. 2 del Regolamento Assembleare;
- sono altresì presenti esperti per il migliore svolgimento dei lavori assembleari;
- è presente, ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Assembleare, il personale del servizio di assistenza, riconoscibile da apposito contrassegno di riconoscimento, presente per far fronte alle esigenze tecniche e organizzative dei lavori;
- la Società ha incaricato, ai sensi dell'art. 135-*undecies* del d.lgs. n. 58 del 1998 (nel seguito anche **"TUF"**), la Computershare S.p.A. in qualità di Rappresentante Designato, informando, a tal proposito, che la stessa Computershare S.p.A. ha comunicato di non avere ricevuto nei termini di legge previsti alcuna delega con relative istruzioni di voto;
- il capitale sociale ammonta, alla data odierna, a euro 90.314.162
(novantamilionitrecentoquattordicimilacentosessantadue),
interamente versato, ed è suddiviso in n. 36.125.665 (trentaseimilionicentoventicinquemilaseicentosessantacinque) azioni ordinarie prive di valore nominale espresso, tutte con diritto di intervento e di voto nella presente Assemblea;
- è stata verificata, a mezzo di personale all'uopo incaricato, l'identità personale e la legittimazione dei soggetti intervenuti ai fini della partecipazione all'Assemblea, nonché la regolarità delle deleghe presentate, documenti che sono acquisiti agli atti della Società ed il cui elenco dettagliato in ottemperanza

all'allegato 3E del Regolamento di attuazione del D.Lgs. 58/1998, adottato dalla Consob con deliberazione 11.971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, e dell'art. 2375 cod. civ., si allega al presente atto **sub A);**
- considerato che, con riferimento alle norme di legge vigenti, l'Assemblea ordinaria in unica convocazione è regolarmente costituita e delibera qualunque sia la parte di capitale rappresentata dai soci partecipanti e l'Assemblea straordinaria in unica convocazione è validamente costituita quando è rappresentato almeno un quinto del capitale sociale;
- constatata la presenza in Assemblea di azioni aventi diritto al voto, il cui elenco nominativo è riportato nel predetto allegato A),
il Presidente dichiara, in base ai poteri conferitigli dall'art. 11 dello Statuto e dall'art. 8 del Regolamento Assembleare, l'Assemblea regolarmente costituita e atta a deliberare sugli argomenti di cui al seguente

ORDINE DEL GIORNO

PARTE STRAORDINARIA

1. Modifica dell'art. 13 dello statuto sociale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. relativo alla composizione e alla nomina del Consiglio di Amministrazione. Delibere inerenti e conseguenti.

PARTE ORDINARIA

1. Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2024. Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione. Deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2024;

2. Destinazione del risultato di esercizio 2024;

3. Approvazione della Politica di remunerazione ai sensi dell'art. 123-ter, comma 3-bis, del D.Lgs. n. 58/1998;

4. Voto consultivo sui "Compensi corrisposti nell'esercizio 2024" riportati nella seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, ai sensi dell'art. 123-ter, comma 6 del D.Lgs. n. 58/1998;

5. Nomina del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, come modificato dall'odierna Assemblea straordinaria:

5.1 Determinazione del numero dei componenti;

5.2 Determinazione durata in carica;

5.3 Nomina dei componenti con voto di lista e conseguente nomina del Presidente;

5.4 eventuale Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 del codice civile;

5.5 Determinazione del compenso dei componenti;

6. Nomina del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 24 dello Statuto:

6.1 Nomina di un Sindaco effettivo e di due Sindaci supplenti con voto di lista, previa ricognizione e verifica

delle designazioni ministeriali per le cariche di Presidente del Collegio e di un membro effettivo;

6.2 Determinazione del compenso dei componenti il Collegio Sindacale.

Sulla base di quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, gli argomenti all'ordine del giorno verranno trattati nella sequenza sopra indicata.

Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, il Presidente:

a) dà inoltre atto che, in base alle risultanze del Libro dei Soci e tenuto conto degli aggiornamenti relativi all'odierna Assemblea, delle comunicazioni pervenute e delle altre informazioni a disposizione, gli azionisti che risultano partecipare, direttamente o indirettamente, al capitale sociale in misura superiore al 5% (cinque per cento) sono i seguenti:

Camera di Commercio Industria Agricoltura Artigianato di Bologna: n. 15.916.808 azioni per una quota del 44,06%;

Edizione Holding, attraverso Mundys S.p.A. – Azionista Diretto: n. 10.613.628 azioni per una quota del 29,38%;

Camera di Commercio Industria Agricoltura Artigianato di Modena: n. 2.094.549 azioni per una quota del 5,80%;

b) dopo aver invitato gli intervenuti a indicare se vi siano altre partecipazioni rilevanti (cioè superiori al 5%) oltre alle suddette partecipazioni, note alla Società, constata che nessun'altra partecipazione rilevante viene segnalata;

c) dopo aver invitato gli intervenuti a indicare se vi sia l'esistenza di ulteriori patti parasociali, non noti alla Società, constata che nessun patto parasociale viene segnalato.

Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, ricorda ai delegati in rappresentanza dei Soci ed al Rappresentante Designato di esporre con chiarezza e precisione le manifestazioni di volontà dei Soci.

Ricorda inoltre a coloro che intendessero allontanarsi prima di una votazione dalla sala della riunione di segnalarlo presso la postazione dedicata al rilevamento delle presenze, onde consentire una corretta rilevazione delle presenze.

Precisa, inoltre, che, come previsto dalla normativa vigente, gli interventi eventuali dei delegati dei Soci saranno riportati nel verbale in forma sintetica, con l'indicazione nominativa degli intervenuti, delle risposte fornite e delle eventuali repliche.

Il Presidente informa che è consentita la registrazione dei lavori assembleari secondo quanto previsto dall'art. 6 del Regolamento assembleare al solo fine di agevolare la verbalizzazione, laddove ciò occorresse.

Il Presidente dà atto che, prima della presente assemblea, non sono pervenute alla Società domande da parte degli azionisti, ai sensi dell'art. 127-*ter* TUF.

Prima di passare alla trattazione del primo argomento all'ordine del giorno, il Presidente ricorda, con riferimento alle norme di legge e statutarie vigenti, che:
- ai sensi dell'art. 2369, primo comma, del codice civile, nelle società che fanno ricorso al mercato del capitale di rischio l'assemblea straordinaria in unica convocazione è regolarmente costituita quando è rappresentato almeno un quinto del capitale sociale e delibera con il voto favorevole di almeno i due terzi del capitale rappresentato in assemblea;
- inoltre, l'assemblea ordinaria in unica convocazione è regolarmente costituita qualunque sia la parte di capitale rappresentata;
e che le votazioni avverranno con dichiarazione espressa del voto.
Invita pertanto gli azionisti e i delegati ed il rappresentante di Computershare S.p.A. presente all'odierna Assemblea ad esprimere chiaramente il voto in base alle istruzioni di voto ricevute relativamente a ciascuna proposta, e a dichiarare il numero di azioni per le quali viene espresso voto favorevole ovvero contrario, oppure, alternativamente astensione.
Rivolge, infine, un vivo invito a non uscire dalla sala e a non entrare nella stessa durante le operazioni di voto per consentire una corretta rilevazione delle presenze.
Il Presidente dichiara conclusi gli adempimenti relativi alla costituzione dell'Assemblea e, a nome dell'intero Consiglio di Amministrazione, ringrazia gli azionisti della loro partecipazione e passa alla trattazione del primo ed unico punto all'ordine del giorno della parte straordinaria dell'odierna Assemblea.

1. Modifica dell'art. 13 dello statuto sociale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. relativo alla composizione e alla nomina del Consiglio di Amministrazione. Delibere inerenti e conseguenti.

Ricorda che l'Assemblea straordinaria odierna è chiamata ad approvare la modifica dell'art. 13 dello Statuto sociale relativo alla composizione e alla nomina del Consiglio di Amministrazione al fine di prevedere un numero variabile di amministratori compreso tra 9 e 11 (in luogo del numero fisso di 9 attualmente previsto) e di adeguare i meccanismi di voto di lista conseguentemente. Tale proposta di modifica nasce dall'esigenza emersa nella fase conclusiva del mandato del Consiglio di Amministrazione uscente di ampliare il numero di consiglieri al fine di dotare l'organo amministrativo di ulteriori risorse e competenze per gestire, anche a livello strategico, le più ampie responsabilità e i maggiori rischi gestionali derivanti dalla recente introduzione di nuove regolamentazioni di livello comunitario e nazionale, con particolare riguardo

agli ambiti della transizione digitale, dell'intelligenza artificiale e della cybersicurezza.
In quest'ottica, il Consiglio di Amministrazione uscente ha proposto agli Azionisti innanzitutto di introdurre nello Statuto (e in particolare nel relativo art. 13.1) la previsione di un numero variabile di componenti dell'organo amministrativo da 9 a 11 (rispetto ai 9 componenti fissi precedentemente indicati) e di modificare conseguentemente le disposizioni relative alla procedura per l'elezione degli amministratori previste dall'art. 13.3, lettera (a), dello Statuto, stabilendo che dalla lista che in sede di votazione abbia ottenuto il maggior numero di voti vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, i due terzi (con arrotondamento per eccesso all'unità superiore) degli amministratori da eleggere, in luogo dei 6 componenti fissi precedentemente previsti dalla clausola. L'introduzione di tale modifica è stata ritenuta funzionale ad adeguare il meccanismo di nomina per tener conto della variabilità del numero dei consiglieri mantenendo la possibilità per le minoranze di continuare a nominare 3 amministratori di propria espressione.
Segnala al riguardo, inoltre, che il Consiglio uscente negli "Orientamenti e raccomandazioni dell'organo amministrativo sulla composizione quantitativa e qualitativa del consiglio di amministrazione" pubblicati il 14 marzo 2025 in vista dell'Assemblea odierna sul sito internet della Società www.bologna-airport.it, sezione *Investor Relations*, così aggiornando il proprio precedente orientamento sulla composizione dell'organo amministrativo ritenuta appropriata ed esprimendosi nel senso di valutare nel numero di 10 Consiglieri la dimensione quantitativa ottimale del Consiglio per il mandato 2025-2027.
Prima di passare alla votazione, il Presidente richiama il testo dello Statuto della Società vigente raffrontato con il nuovo testo proposto, che si allega al presente atto **sub B)**, ricordando le proposte di modifica sopra illustrate, il tutto come altresì contenuto nella Relazione illustrativa in proposito redatta dal Consiglio di Amministrazione.
Segnala che tutte le proposte di modifica statutaria sopra riportate non attribuiscono il diritto di recesso nei confronti di coloro che non abbiano concorso alla loro approvazione, non rientrando in alcuna delle fattispecie di recesso previste dall'art. 2437 del codice civile.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Interviene il socio Mundys S.p.A., a mezzo del proprio delegato avv. Mario Colombo, il quale – preannunciando il proprio voto negativo in ordine alla proposta di deliberazione relativa all'unico punto di parte straordinaria, nonché, conseguentemente, a quella relativa al punto 5.1 di parte ordinaria – dà lettura del proprio intervento, il cui testo integrale, consegnato all'ufficio di Presidenza, si allega al presente verbale **sub C)**.

Al fine di consentire una replica all'intervento dell'azionista Mundys S.p.A., il Presidente, in assenza di opposizioni da parte dell'Assemblea, sospende i lavori per dieci minuti, decorsi i quali, preso atto che il preannunciato voto contrario dell'azionista Mundys S.p.A. non consentirebbe di raggiungere il *quorum* deliberativo di cui all'art. 2369, settimo comma, del codice civile, propone all'Assemblea di soprassedere dalla votazione di cui al presente punto all'ordine del giorno.Nel merito delle domande formulate dall'azionista Mundys S.p.A., il Presidente precisa che l'Emittente:

- non dispone di elementi atti a desumere l'esistenza di un Patto o intese tra i Soci Pubblici o tra alcuni di essi rilevanti ai fini dell'art. 122 TUF.

L'onere di dichiarazione della sussistenza di Patti o intese tra Azionisti sussiste, peraltro, in capo ai soci secondo le vigenti disposizioni in materia;

- non dispone di elementi atti a desumere le modalità utilizzate nella definizione della Lista 1.

L'individuazione dei candidati e la presentazione delle liste è per altro di esclusiva competenza degli azionisti;

- ha sempre e puntualmente adempiuto alle prescritte pubblicità a seguito di indicazione e richiesta degli Azionisti aventi tra loro patti parasociali.

Il comunicato stampa dell'avvenuto scioglimento del Patto parasociale tra azionisti pubblici per decorrenza del termine triennale di durata e il relativo avviso di scioglimento, pubblicati il 5 agosto 2024, sono disponibili sul sito web dell'Emittente tra le "informazioni per gli azionisti", alla sezione Investor Relations/Borsa e Azionisti.

Riprende la parola l'avv. Colombo, in rappresentanza dell'azionista Mundys S.p.A., il quale richiede che venga in ogni caso messa in votazione l'originaria proposta di deliberazione di cui al presente punto all'ordine del giorno.

Interviene quindi il consigliere Valerio Veronesi, il quale ritiene che ci si debba limitare ad attenersi alle regole. Più precisamente, se sussiste l'obbligo di votare, chiede che la proposta in oggetto venga messa ai voti, se viceversa vi è la possibilità di ritirare la proposta, chiede che si proceda in tal senso soprassedendo alla votazione.

Segue una breve discussione all'esito della quale, anche

tenuto conto del fatto che non sono presenti tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, il Presidente comunica che si procederà alla votazione della proposta di modifica statutaria, come formulata dal Consiglio di Amministrazione nella Relazione Illustrativa e resa pubblica a norma di legge.
Non essendovi ulteriori interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea straordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., preso atto di quanto illustrato,

DELIBERA

a) di modificare lo Statuto sociale come indicato in narrativa;
b) di conferire all'Amministratore Delegato e al Presidente, in via disgiunta tra di loro, ogni più ampio potere al fine di effettuare gli adempimenti richiesti per dare esecuzione alla deliberazione sopra adottata, ivi incluso il deposito dello statuto sociale riportante le modifiche approvate."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al primo e unico argomento posto all'ordine del giorno di parte straordinaria.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo ed unico argomento all'ordine del giorno di parte straordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio

1999, nel documento che si allega al presente atto **sub D)**.
Non avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano almeno i due terzi del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 3.153.956 azioni, pari al 10,623708% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 10.613.628 azioni, pari al 35,750684% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 15.920.318 azioni, pari al 53,625608% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata non approvata.

Il Presidente, quindi, dà atto che è terminata la trattazione del primo ed unico argomento posto all'ordine del giorno della parte Straordinaria dell'odierna assemblea e passa alla trattazione del primo punto della parte Ordinaria.

1. Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2024. Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione. Deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2024.

Ricorda che l'Assemblea odierna è chiamata ad approvare il bilancio d'esercizio della Società al 31 Dicembre 2024. AdB ha al riguardo messo a disposizione degli Azionisti, nei modi e termini di legge, il bilancio d'esercizio di AdB ed il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 del Gruppo, nonché la Relazione degli amministratori sulla gestione consolidata, comprensiva della Rendicontazione di sostenibilità ai sensi del D.Lgs. 125/2024. Congiuntamente a tali documenti è stata messa a disposizione del pubblico, con le stesse modalità, anche la Relazione sul governo societario e sugli assetti proprietari *ex* art. 123-*bis* TUF. Entro i modi ed i termini previsti dalla normativa vigente, sono stati altresì messi a disposizione del pubblico, la Relazione della Società di revisione (sul bilancio d'esercizio e consolidato) e la Relazione del Collegio Sindacale *ex* art. 153 TUF.
Il Presidente, con il consenso degli intervenuti, e in conformità a quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, si astiene dal dare lettura integrale Relazioni tutte summenzionate, provvedendo a rinviare al testo riprodotto nei fascicoli contenenti la documentazione di bilancio, come pubblicati a' termini di vigente regolamentazione.
Cede dunque la parola all'Amministratore Delegato, il quale illustrerà l'andamento della Società nell'esercizio 2024.
L'Amministratore Delegato Nazareno Ventola procede a riferire all'Assemblea l'andamento della Società,

soffermandosi sui fatti di rilievo dell'esercizio 2024 e commentando le informazioni contenute nei grafici che vengono contestualmente proiettati sugli schermi alle sue spalle e la cui stampa viene allegata al presente atto **sub E).**

Riprende la parola il Presidente.

In riferimento alla comunicazione Consob del 18 aprile 1996, precisa che la società PWC per la revisione e la certificazione del bilancio civilistico e del consolidato – esercizio 2024, ha impiegato n. 3.254 ore per un corrispettivo di 148.500 euro.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Prende la parola l'azionista Comune di Bologna, a mezzo del proprio delegatodott. Sergio Lo Giudice, il quale in primo luogo ringrazia il Consiglio di Amministrazione per i risultati raggiunti.

Informa che in data 14 aprile 2025 il Consiglio comunale ha approvato un ordine del giorno, il cui testo viene consegnato all'ufficio di Presidenza, con il quale si invita a sollecitare AdB affinché siano previsti investimenti mirati e strategie puntuali per affrontare con maggiore efficacia le problematiche di compatibilità ambientale e di abbattimento del rumore aeroportuale; a fornire i dati delle centraline di rilevamento del rumore, di proprietà stessa di AdB, in modo più trasparente e tempestivo, compresi i dati "grezzi" e non solo quelli aggregati, le informazioni riguardanti la manutenzione ordinaria e straordinaria delle centraline stesse; a sostenere e rendere operativo l'Osservatorio cittadino sul rumore aeroportuale; a verificare che siano garantite da AdB misure concrete per migliorare l'accessibilità e la fruizione dell'aeroporto da parte degli utenti con mobilità ridotta; a monitorare che sia garantito il completamento della fascia boscata a nord dell'Aeroporto, quale misura compensativa ambientale prioritaria per il territorio e per la mitigazione degli impatti; a verificare il percorso di neutralizzazione delle proprie emissioni CO_2 entro il 2030 in vista del progetto Bologna Città *Carbon Neutral* entro il 2030; a verificare che siano eseguiti interventi per il miglioramento dei servizi di parcheggio temporanei, assicurando una gestione ordinata ed efficace in attesa del completamento del nuovo parcheggio multipiano; a verificare che sia garantito il completamento nei tempi previsti dei lavori afferenti e connessi all'effettiva funzionalità del sottopasso di Via del Vivaio,

infrastruttura fondamentale per migliorare l'accessibilità all'area aeroportuale e il collegamento con il sistema della mobilità urbana.
Riprende la parola il Presidente, il quale assicura che il Consiglio di Amministrazione prenderà atto delle sollecitazioni, trattandosi di aspetti che è giusto che l'ente territoriale ricordi alla Società aeroportuale, dato che i soci territoriali servono anche a garantire una sensibilità in questo senso. Precisa, in ogni caso, che sono tutti argomenti monitorati da anni dalla Società, per i quali ci sono delle tempistiche ben stabilite ma che sono in corso di definizione. Assicura che il dialogo tra la Società e le Amministrazioni pubbliche, ivi incluso il Comune, sarà mantenuto nel tempo.
Non essendovi ulteriori interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., esaminato il progetto di bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 Dicembre 2024 e presa visione delle Relazioni tutte del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione;

DELIBERA

l'approvazione del Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 Dicembre 2024."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al primo argomento posto all'ordine del giorno di parte ordinaria.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno di parte

ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub F).**

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 29.687.902 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Bilancio approvato viene allegato al presente verbale **sub G).**

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del primo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del secondo punto all'ordine del giorno di parte ordinaria.

2. Destinazione del risultato di esercizio 2024.

Il Presidente ricorda che la presente Assemblea è altresì chiamata a deliberare in merito alla destinazione del risultato dell'esercizio al 31 dicembre 2024.

Al riguardo ricorda che il Consiglio di Amministrazione, nella riunione del 14 Marzo 2025, ha valutato che il quadro di piena ripresa del traffico e la solida struttura finanziaria del Gruppo consentono di proporre la distribuzione dei dividendi pur in una misura che tenga altresì conto della ormai strutturale incertezza dello scenario macroeconomico e dello sfidante piano investimenti pluriennale dell'Aeroporto di Bologna ed ha deliberato di proporre all'Assemblea di destinare l'utile netto di esercizio realizzato da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2024, pari ad Euro 22.693.745,96 come segue:

(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 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, al lordo delle imposte in capo al percipiente e

(c) il residuo, per Euro 4.543.870,44 a riserva straordinaria.

Il dividendo eventualmente deliberato dall'Assemblea sarà messo in pagamento, in conformità alle norme di legge e regolamentari applicabili, il giorno 14 maggio 2025, con

data di stacco della cedola (la numero 6) il giorno 12 maggio 2025. Ai sensi dell'art. 83-*terdecies* del TUF, saranno, pertanto, legittimati a percepire il dividendo coloro che risulteranno azionisti in base alle evidenze dei conti relative al termine della giornata contabile del 13 maggio 2025 (*record date*).

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,

- preso atto che il Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2024, testé approvato, evidenzia un utile di Euro 22.693.745,96;

- valutata la motivata proposta consiliare in materia di destinazione dell'utile dell'esercizio 2024;

DELIBERA

di destinare l'utile netto di esercizio realizzato da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2024, pari ad Euro 22.693.745,96:

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 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, al lordo delle imposte in capo al percipiente;

c) il residuo per Euro 4.543.870,44 a riserva straordinaria;

stabilendo altresì che il dividendo verrà messo in pagamento il giorno 14 maggio 2025, con data di stacco della cedola n. 6 il giorno 12 maggio 2025 a favore di coloro che risulteranno azionisti in base alle evidenze dei conti relative al termine della giornata contabile del 13 maggio 2025 (record date)."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al secondo argomento posto all'ordine

del giorno di parte ordinaria.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al secondo argomento all'ordine del giorno di parte ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub H).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 29.687.902 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del secondo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del terzo punto all'ordine del giorno di parte ordinaria.

3. Approvazione della Politica di remunerazione ai sensi dell'art. 123-ter, comma 3-bis, del D.Lgs. n. 58/1998.

Il Presidente ricorda che la presente Assemblea è altresì chiamata a deliberare, ai sensi dell'articolo 123-*ter* comma 6, TUF in merito alla sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-*ter*, comma 3, TUF, vale a dire quella riguardante la Politica della società in materia di remunerazione degli Amministratori, dei Direttori Generali, e degli altri dirigenti con responsabilità strategiche e, fermo quanto previsto dall'art. 2402 del codice civile, dei Sindaci, nonché le procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale Politica.
Ricorda al riguardo che ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 3-*bis*, del TUF, la Politica in materia di remunerazione

viene sottoposta al voto dell'assemblea dei soci con la cadenza richiesta dalla durata della Politica, e comunque ogni tre anni ovvero in occasione di modifiche della Politica stessa.
La Relazione sulla remunerazione del gruppo AdB prevista dall'art. 123-*ter* del TUF, che contiene la proposta di aggiornamento della Politica e le procedure per la sua adozione e attuazione, è stata messa a disposizione del pubblico nei termini di legge e di regolamento.
Precisa che la proposta di aggiornamento della Politica a valere per il triennio 2025 - 2027 si pone sostanzialmente in continuità con quella del triennio 2022 – 2024, salvo (i) taluni aggiornamenti volti a precisare le buone pratiche in uso in tema di obiettivi in ambito sostenibilità ed innovazione per la componente variabile della remunerazione e (ii) la forfetizzazione del compenso dell'organo di controllo definita anche avuto riguardo alle norme vigenti in materia di equo compenso, altresì con previsione di un incremento tra il 20% ed il 40% del compenso del Presidente rispetto a quelli degli altri componenti il Collegio Sindacale, in considerazione del suo ruolo e del suo impegno nell'ambito dei Comitati endoconsiliari.
Con il consenso dell'Assemblea, il Presidente omette l'integrale lettura della Relazione contenente proposta per l'aggiornamento della Politica, come pubblicata a' termini di vigente regolamentazione.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., preso di atto di quanto illustrato dal presidente e della documentazione sottopostale,

DELIBERA

di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 123-ter, comma 6, del D.Lgs. 58/1998 la sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-ter, comma 3, del D.Lgs. 58/1998 e, con essa, la Politica in materia di remunerazione di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna s.p.a. per la remunerazione degli Amministratori, dei Direttori Generali, e degli altri dirigenti con responsabilità strategiche e, fermo quanto previsto

dall'art. 2402 del codice civile, dei Sindaci, nonché le procedure utilizzate per l'adozione e l'attuazione di tale Politica."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al terzo argomento posto all'ordine del giorno di parte ordinaria.

Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.

Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.

Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al terzo argomento all'ordine del giorno di parte ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub I)**.

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 29.682.902 azioni, pari al 99,983158% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 5.000 azioni, pari allo 0,016842% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del terzo punto all'ordine del giorno e passa alla trattazione del quarto punto all'ordine del giorno.

4. Voto consultivo sui "Compensi corrisposti nell'esercizio 2024" riportati nella seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, ai sensi dell'art. 123-ter, comma 6 del D.Lgs. n. 58/1998.

Informa che gli Azionisti sono chiamati ad esprimersi con

votazione non vincolante, ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 6, del TUF, in merito alla seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, che fornisce, in modo chiaro e comprensibile, un'adeguata rappresentazione di ciascuna delle voci della remunerazione relativamente all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2024. Ciò in considerazione ed attuazione della "Politica in materia di remunerazione", (contenuta nella prima sezione della Relazione sulla remunerazione), approvata dall'Assemblea dei soci in data 26 aprile 2022, vigente anche per l'anno 2024.
La Relazione sulla remunerazione del gruppo AdB prevista dall'art. 123-*ter* del TUF, comprendente la seconda sezione (art. 123-*ter*, comma 4, del TUF), è stata messa a disposizione del pubblico nei termini di legge e di regolamento.
Pertanto, con il consenso dell'Assemblea, omette l'integrale lettura della citata Relazione.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., preso atto di quanto illustrato dal Presidente e della documentazione sottopostale,

DELIBERA

di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 123-ter, comma 6, del D.Lgs. 58/1998, la seconda sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-ter, comma 4, del D.Lgs. 58/1998."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al quarto argomento posto all'ordine del giorno di parte ordinaria.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la

mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al quarto argomento all'ordine del giorno di parte ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub J).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 29.682.902 azioni, pari al 99,983158% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 5.000 azioni, pari allo 0,016842% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

La Relazione sulla remunerazione, come sopra approvata, viene allegata al presente verbale **sub K).**
Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del quarto punto all'ordine del giorno e passa alla trattazione del quinto punto all'ordine del giorno.

5. Nomina del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, come modificato dall'odierna Assemblea straordinaria:

5.1 Determinazione del numero dei componenti;

5.2 Determinazione durata in carica;

5.3 Nomina dei componenti con voto di lista e conseguente nomina del Presidente;

5.4 eventuale Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 del codice civile;

5.5 Determinazione del compenso dei componenti.

Il Presidente informa che con l'approvazione odierna del Bilancio d'esercizio al 31 Dicembre 2024 viene a scadere il Consiglio di Amministrazione attualmente in carica e l'Assemblea ordinaria è quindi chiamata a rinnovare l'organo amministrativo.
Il Consiglio uscente ha segnalato agli Azionisti che, ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 4, del TUF, sarebbe stato necessario che - alla luce del numero dei componenti del Consiglio definito dallo Statuto Sociale, nella sua versione

che è stata sottoposta all'approvazione degli azionisti sull'unico punto all'ordine del giorno in sede straordinaria dell'odierna Assemblea, pari a un minimo di 9 e un massimo di 11 membri - almeno due nuovi amministratori posseggano i requisiti di indipendenza previsti per i sindaci dall'art. 148, comma 3, del TUF.
Il Consiglio uscente ha altresì sottolineato che AdB aderisce al Codice di Corporate Governance della società quotate (il "Codice di Corporate Governance") e che, pertanto, in ossequio alla Raccomandazione 5, ivi contenuta, il numero degli amministratori indipendenti non può essere inferiore a due.
Il Consiglio ha segnalato agli Azionisti altresì che, ai sensi dell'art. 13.3 dello Statuto sociale, ciascuna lista presentata per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati.
Il Consiglio uscente ha invitato gli Azionisti a prendere visione degli "Orientamenti e raccomandazioni dell'Organo Amministrativo sulla composizione quantitativa e qualitativa del Consiglio di Amministrazione" deliberati dal Consiglio di Amministrazione il 14 marzo 2025 e pubblicati sul sito internet della Società www.bologna-airport.it, sezione *Investor Relations.*
Il Consiglio uscente ha proposto, poi, che il nuovo organo amministrativo sia nominato per tre esercizi, con scadenza pertanto con l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2027.
Il Consiglio ha evidenziato, infine, che, con il rinnovo degli organi sociali per il triennio 2025-2027, previsto nel corso dell'odierna assemblea, l'organo amministrativo dovrà avere almeno due quinti dei consiglieri appartenenti al genere meno rappresentato ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 1-*ter,* del TUF nel testo vigente.
Il rinnovo del Consiglio di Amministrazione avverrà con il meccanismo del voto di lista, secondo quanto previsto dagli artt. 13 e 14 dello Statuto sociale, che si riportano qui di seguito (per le parti relative alle modalità di nomina del Consiglio).
In Relazione alle deliberazioni di competenza assembleare si richiamano le disposizioni di rilievo dello Statuto, come modificato a esito della delibera sull'unico punto all'ordine del giorno in sede straordinaria dell'odierna Assemblea:
"Articolo 13
13.1 La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri variabile tra un minimo di nove (9) e un massimo di undici (11), determinato dall'Assemblea dei Soci in sede di nomina.

13.2 Il Consiglio di Amministrazione è nominato per un periodo fino a tre esercizi ed è rieleggibile.

13.3 Gli amministratori vengono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo ed essere in numero non superiore ai componenti da eleggere. Ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati.

Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, secondo quanto indicato nell'avviso di convocazione dell'assemblea, in modo da garantire una composizione del Consiglio di Amministrazione rispettosa di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi.

Le liste devono essere depositate presso la sede sociale e pubblicate in conformità con la normativa vigente. Ogni azionista può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista e ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità.

Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli azionisti che, da soli o insieme ad altri azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento. Unitamente a ciascuna lista devono depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti prescritti dalla normativa vigente e dal presente statuto per le rispettive cariche. Gli amministratori nominati devono comunicare senza indugio al Consiglio di Amministrazione la perdita dei requisiti da ultimo indicati, nonché la sopravvenienza di cause di ineleggibilità o di incompatibilità. Ogni avente diritto al voto può votare una sola lista.

Alla elezione degli amministratori si procede come segue:

a) dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, i due terzi (con arrotondamento per eccesso all'unità superiore) degli amministratori da eleggere;

b) i restanti amministratori vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle

stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati.

Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun amministratore o che abbia eletto il minor numero di amministratori.

Nel caso in cui nessuna di tali liste abbia ancora eletto un amministratore ovvero tutte abbiano eletto lo stesso numero di amministratori, nell'ambito di tali liste risulta eletto il candidato di quella che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti di lista e sempre a parità di quoziente, si procede a nuova votazione da parte dell'intera assemblea risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti;

c) ai fini del riparto degli amministratori da eleggere, non si tiene conto dei candidati indicati nelle liste che abbiano ottenuto un numero di voti inferiore alla metà della percentuale richiesta per la presentazione delle liste stesse;

d) qualora, ad esito delle votazioni e delle operazioni di cui sopra, non risulti rispettata la normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, i candidati che risulterebbero eletti nelle varie liste vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente, formata secondo il sistema di quozienti indicato nella lettera b). Si procede quindi alla sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in tale graduatoria, con il primo dei candidati del genere meno rappresentato che risulterebbe non eletto e appartenente alla medesima lista. Se in tale lista non risultano altri candidati, la sostituzione di cui sopra viene effettuata dall'assemblea con le maggioranze di legge secondo quanto previsto al successivo punto f) e nel rispetto del principio di una proporzionale rappresentanza delle minoranze nel Consiglio di Amministrazione. In caso di parità di quozienti, la sostituzione viene effettuata nei confronti del candidato tratto dalla lista che risulti avere ottenuto il maggior numero di voti.

Qualora la sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in graduatoria non consenta, tuttavia, il raggiungimento della soglia minima prestabilita dalla normativa vigente per l'equilibrio tra i generi, l'operazione di sostituzione sopra indicata viene eseguita anche con riferimento al candidato del genere più rappresentato avente il penultimo quoziente, e così via risalendo dal basso della graduatoria;

e) al termine delle operazioni sopra indicate, il presidente procede alla proclamazione degli eletti;

f) per la nomina di amministratori, che per qualsiasi ragione non vengono eletti ai sensi del procedimento sopra previsto, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge in modo da assicurare comunque la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti in indipendenza stabiliti dalla legge, nonché il rispetto della normativa vigente in materia di rappresentanza delle minoranze e di equilibrio tra i generi.

Il procedimento del voto di lista si applica solo in caso di rinnovo dell'intero Consiglio di Amministrazione.

13.4 Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 del codice civile. Se uno o più degli amministratori cessati erano stati tratti da una lista contenente anche nominativi di candidati non eletti, la sostituzione viene effettuata nominando, secondo l'ordine progressivo, persone tratte dalla lista cui apparteneva l'amministratore venuto meno e che siano tuttora eleggibili e disposte ad accettare la carica. In ogni caso la sostituzione dei consiglieri cessati viene effettuata da parte del Consiglio di Amministrazione assicurando la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti di indipendenza stabili dalla legge, nonché garantendo il rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Gli amministratori così nominati restano in carica fino alla successiva assemblea che delibererà con le modalità previste per la nomina. Se viene meno la maggioranza dei consiglieri nominati dall'assemblea, si intende dimissionario l'intero consiglio e l'assemblea deve essere convocata senza indugio dagli amministratori rimasti in carica per la ricostruzione dello stesso."

"Articolo 14

14.1 La presidenza del consiglio di amministrazione spetta al primo candidato della lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi. Il consiglio può eleggere un vice presidente, che sostituisce il presidente nei casi di assenza o impedimento."

Riguardo quanto sopra il Consiglio uscente ha invitato, quindi, gli Azionisti a presentare le liste per la nomina del Consiglio di Amministrazione tenendo conto delle dimensioni dell'organo amministrativo e dei requisiti di genere e d'indipendenza sopra raccomandati nonché dei predetti "Orientamenti e raccomandazioni dell'Organo Amministrativo sulla composizione quantitativa e qualitativa del Consiglio di Amministrazione", sottolineando che, in vista delle prospettate modifiche statutarie oggetto di delibera sull'unico punto all'ordine del giorno in sede straordinaria dell'odierna Assemblea e tenuto conto delle ricordate Osservazioni, il numero dei Consiglieri da eleggere sarebbe stato previsto in 10 (dieci) e che, quindi,

nelle liste avrebbero dovuto essere indicati candidati in numero adeguato e che il soddisfacimento dei requisiti di genere e l'adeguato livello di professionalità dei componenti dell'organo amministrativo deve essere valutato in funzione di tale numero.
Il Consiglio di Amministrazione uscente ha espresso, in particolare, raccomandazione ai Soci affinché sia assicurato all'Emittente un organo amministrativo con la presenza di soggetti: a. pienamente consapevoli degli obblighi e dei poteri inerenti alle funzioni che ciascuno di essi è chiamato a svolgere (funzione amministrazione e gestione aziendale; funzioni esecutive e non; componenti indipendenti, ecc.); b. aventi professionalità ed esperienze adeguate al ruolo da ricoprire, anche all'interno dei Comitati endoconsiliari, e calibrate in relazione alle caratteristiche operative e dimensionali dell'Emittente; c. con competenze diffuse tra tutti i componenti, altresì opportunamente diversificate, in modo da consentire che ciascun consigliere, sia all'interno dei Comitati di cui sia parte sia nelle decisioni collegiali, possa effettivamente contribuire, tra l'altro, a individuare e perseguire idonee strategie, e ad assicurare un governo efficace dei rischi in tutte le aree dell'Emittente; d. aventi tempo e risorse adeguate per il diligente e consapevole espletamento dell'incarico di amministratore; e. che indirizzino la loro azione al perseguimento dell'interesse complessivo dell'Emittente, indipendentemente dalla compagine Societaria che li ha votati o dalla lista da cui sono tratti; operando con senso di responsabilità e con autonomia di giudizio. È quindi fondamentale che anche la compagine dei consiglieri non esecutivi possegga complessivamente, ed esprima, complessivamente, anche con diversificazione di competenze, adeguata conoscenza in materia di profili di regolamentazione e/o di attività e/o di business di rilievo per le attività dell'Emittente, e/o in materia tecnico-infrastrutturale, e/o in ambito di nuove tecnologie digitali, intelligenza artificiale e/o gestione e governo della *cybersecurity* e/o economico-finanziaria e/o altresì in materia di gestione e controllo dei rischi, in quanto conoscenze essenziali per l'efficace svolgimento dei compiti loro affidati. Anche le diverse conoscenze e competenze negli ambiti ESG potranno, in termini anche di complementarietà, essere di utile garanzia per il proseguimento e implementazione delle strategie a supporto del successo sostenibile dell'impresa.
Segnala che la quota di partecipazione necessaria per presentare le liste per l'elezione del Consiglio di Amministrazione è stata confermata al 2,50% del capitale sociale dalla determinazione dirigenziale Consob n. 123 del 30 gennaio 2025.

Dà atto, quindi, che sono state depositate nel rispetto delle modalità e dei termini di cui all'art. 13.3 dello Statuto n. 2 liste come di seguito specificato:

LISTA 1

Tale lista è stata presentata in data 4 aprile dall'azionista CCIAA di Bologna, avente il 44,06% delle azioni aventi diritto di voto e contiene l'indicazione dei seguenti candidati elencati mediante numero progressivo:

1. Enrico Postacchini;
2. Nazareno Ventola;
3. Claudia Bugno;
4. Valerio Veronesi;
5. Giada Grandi;
6. Andrea Piero Bargiacchi;
7. Annarita Bove.

Unitamente alla lista sono stati depositati presso la Sede sociale i *curricula* contenenti le caratteristiche personali e professionali dei candidati, le accettazioni della candidatura e dell'incarico (condizionate alle loro nomine), le attestazioni relative all'insussistenza di cause di ineleggibilità e/o decadenza, nonché le attestazioni afferenti al possesso dei requisiti di onorabilità stabiliti per i sindaci ai sensi dell'art. 148 comma 4 del D.Lgs. n. 58/1998.

Claudia Bugno, Andrea Piero Bargiacchi ed Annarita Bove dichiarano di essere in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148 comma 3 del D.lgs. 58/1998 e di quelli previsti dalla Raccomandazione 7 del Codice di Corporate Governance.

LISTA 2

Tale lista è stata presentata in data 4 aprile dall'azionista Mundys S.p.A. avente il 29,38% delle azioni aventi diritto di voto e contiene l'indicazione dei seguenti candidati elencati mediante numero progressivo:

1. Carlo Schiavone;
2. Francesco Minnetti;
3. Monica Biccari.

Unitamente alla lista sono state depositate presso la sede sociale la dichiarazione attestante l'assenza di rapporti di collegamento, anche indiretti, con gli azionisti che detengono, anche congiuntamente, una partecipazione di controllo o di maggioranza, nonché i *curricula* contenenti le caratteristiche personali e professionali dei candidati, le accettazioni della candidatura e dell'incarico (condizionate alle loro nomine), le attestazioni relative all'insussistenza di cause di ineleggibilità e/o decadenza, nonché le attestazioni afferenti al possesso dei requisiti di onorabilità stabiliti per i sindaci ai sensi dell'art. 148 comma 4 del D.Lgs. n. 58/1998.

Carlo Schiavone, Francesco Minnetti e Monica Biccari

dichiarano di essere in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148 comma 3 del D.lgs. 58/1998 e di quelli previsti dalla Raccomandazione 7 del Codice di Corporate Governance.
Il Presidente dà atto, infine, che non essendo stata approvata dall'odierna Assemblea in sede straordinaria la proposta di modifica dello Statuto sociale, non avrà luogo la votazione di cui al punto 5.1 all'ordine del giorno di parte ordinaria, dal momento che il vigente Statuto sociale non prevede alcuna discrezionalità in ordine al numero di consiglieri da eleggere, fissato nella misura fissa di 9 componenti.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

Il Presidente presenta a questo punto la proposta di deliberazione inerente il punto 5.2 all'ordine del giorno.
"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,

DELIBERA

di fissare in tre esercizi, e dunque fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 Dicembre 2027, la durata del mandato."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.2 di parte ordinaria.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in

proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.2 di parte ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub L)**.
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 29.687.902 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Votazione delle liste

Quanto al punto 5.3 all'ordine del giorno, il Presidente procede a mettere in votazione le liste 1 e 2 come sopra indicate ai fini della nomina del consiglio di amministrazione per il mandato triennale 2025-2027.
Ricorda che, ai sensi dell'art. 13.3 dello Statuto sociale, ogni socio può votare una sola lista. I voti espressi in violazione a tale divieto non sono attribuiti ad alcuna lista.
Al riguardo ricorda che, in base alle previsioni del vigente Statuto sociale, n. 6 Consiglieri saranno tratti dalla lista che otterrà il maggior numero di voti, mentre i restanti Consiglieri saranno, invece, tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati.
Ricorda che la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione, come previsto dall'art. 14 dello Statuto Sociale, verrà ricoperta dal primo candidato della lista che ha ottenuto il maggior numero di voti.
Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti legittimati a votare presenti, dichiara quindi aperta la

procedura di votazione in merito al voto di lista posto al punto 5.3 dell'ordine del giorno di parte ordinaria.
Il Presidente informa che gli Azionisti possono restare al proprio posto ed esprimere il proprio voto sulle liste mediante alzata di mano.
Invita gli Azionisti e i portatori di deleghe che intendano esprimere voti diversificati relativamente alla stessa proposta, di dichiarare il numero di azioni per le quali intendono esprimere il voto diversificato.
Invita:
- chi intende esprimere voto favorevole alla lista 1 ad alzare la mano;
- chi intende esprimere voto favorevole alla lista 2 ad alzare la mano;
- chi intende esprimere voto contrario ad entrambe le liste ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega;
- chi intende astenersi su entrambe le liste ad alzare la mano e di fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Dichiara quindi chiusa la votazione in ordine all'indicata proposta sull'argomento posto al punto 5.3 dell'ordine del giorno per ed invita un addetto a fornire l'esito delle votazioni.

Comunicazione dei risultati della votazione

Il Presidente comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub M)**:
- la **LISTA 1** presentata dall'azionista CCIAA di Bologna, risulta avere conseguito il voto di n. 19.069.274 azioni, corrispondente al 64,232474% del capitale sociale presente;
- la **LISTA 2** presentata dall'azionista Mundys S.p.A., risulta avere conseguito il voto di n. 10.618.628 azioni, corrispondente al 35,767526% del capitale sociale presente.
Risultano altresì essere stati espressi:
- Voti di astensione a entrambe le liste: n. 0 azioni;
- Voti contrari a entrambe le liste: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni.
Ai fini del rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, il Presidente dà atto che, a norma dell'art. 13.3, lettera d), del vigente Statuto sociale, deve procedersi alla sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso nella graduatoria formata all'esito della presente votazione (*i.e.*, il candidato Andrea Piero Bargiacchi), con il primo dei candidati del genere meno rappresentato che risulterebbe non eletto e appartenente alla medesima lista (*i.e.*, il

candidato Annarita Bove).
A conclusione delle operazioni di voto il Presidente proclama, pertanto, eletto il nuovo Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2025, 2026 e 2027 nelle persone dei signori:

1. Enrico POSTACCHINI, nato a Bologna (BO) il giorno 17 luglio 1958, domiciliato per la carica presso la sede sociale, codice fiscale PST NRC 58L17 A944F;

2. Nazareno VENTOLA, nato a Roma (RM) il giorno 13 giugno 1966, domiciliato per la carica presso la sede sociale, codice fiscale VNT NRN 66H13 H501H;

3. Claudia BUGNO, nata a Roma (RM) il giorno 16 settembre 1975, domiciliata per la carica presso la sede sociale, codice fiscale BGN CLD 75P56 H501W;

4. Valerio VERONESI, nato a Bologna (BO) il giorno 21 settembre 1958, domiciliato per la carica presso la sede sociale, codice fiscale VRN VLR 58P21 A944T;

5. Giada GRANDI, nata a Bologna (BO) il giorno 20 ottobre 1960, domiciliata per la carica presso la sede sociale, codice fiscale GRN GDI 60R60 A944H;

6. Annarita BOVE, nata a Roccapiemonte (SA) il giorno 29 settembre 1977, domiciliata per la carica presso la sede sociale, codice fiscale BVO NRT 77P69 H431P;

7. Carlo SCHIAVONE, nato a Fasano (BR) il giorno 3 giugno 1960, domiciliato per la carica in Roma (RM), Via C.Monteverdi n. 16, codice fiscale SCH CRL 60H03 D508W;

8. Francesco MINNETTI, nato a Roma (RM) il giorno 24 gennaio 1964, domiciliato per la carica presso la sede sociale, codice fiscale MNN FNC 64A24 H501Z;

9. Monica BICCARI, nata a Napoli (NA) il giorno 15 luglio 1973, domiciliata per la carica presso la sede sociale, codice fiscale BCC MNC 73L55 F839B.

La carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione, come previsto dall'art. 14 dello Statuto Sociale, verrà ricoperta dal Consigliere Enrico Postacchini, che risulta essere il primo candidato della lista che ha ottenuto il maggior numero di voti.
Al riguardo il Presidente Postacchini ringrazia i Soci per la fiducia espressa nei suoi confronti.
Dà atto che i nominati Amministratori hanno dichiarato, prima della Assemblea, di accettare la carica, ove deliberata dall'Assemblea medesima.
Precisa che l'accertamento del possesso dei requisiti di indipendenza e, in generale, di legge da parte dei Consiglieri neonominati sarà effettuato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nella prima riunione utile, così come indicato nel Codice di Corporate Governance adottato dalla Società.
Dà atto che è terminata la trattazione del punto 5.2 posto all'ordine del giorno e rivolge al nuovo organo

amministrativo i migliori auguri di buon lavoro.
Il Presidente prosegue la trattazione dell'ordine del giorno con l'esame del punto 5.5 non trattando, con il consenso dell'Assemblea, il punto 5.4 in materia di autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 del codice civile, vista la composizione del nuovo organo amministrativo che non presenta situazioni di neppur potenziale conflitto di interessi. Tratta, quindi, il tema della determinazione del compenso dei componenti del consiglio di amministrazione per il mandato 2025-2027 e sottopone al voto assembleare la proposta dell'organo amministrativo uscente tesa a confermare la semplificazione e determinare in modo forfetario il compenso per la carica degli amministratori non esecutivi, con lievissimo aggiornamento degli emolumenti in virtù di un'aggiornata riconsiderazione dell'articolazione delle attività e dei perimetri ed ambiti di operatività del Gruppo, ulteriormente considerando gli ambiti regolati ed i profili nuovi di rischio rilevanti e significativi per l'Emittente e, quindi, le nuove sfide e responsabilità dell'organo di amministrazione.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.
Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,

DELIBERA

a. di stabilire in Euro 20.000,00 (ventimila) il compenso lordo annuo per ciascun componente del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 2389, comma 1, c.c., ferma restando la facoltà del Consiglio stesso di stabilire i compensi per gli amministratori investiti di particolari cariche, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, prima parte, c.c.;
b. di riconoscere a ciascun componente del Consiglio di Amministrazione il rimborso delle spese vive sostenute nell'esercizio dell'incarico, laddove debitamente documentate come di prassi per la Società e le coperture assicurative previste dalla politica di remunerazione di AdB S.p.A. di tempo in tempo vigente.
In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'emolumento è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica.
Tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.5 di parte ordinaria.

Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.

Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.

Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.

Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 5.5 di parte ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub N).**

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 29.592.219 azioni, pari al 99,677704% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 95.683 azioni, pari allo 0,322296% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del quinto argomento all'ordine del giorno per la Parte Ordinaria e passa alla trattazione del sesto punto all'ordine del giorno.

6. Nomina del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 24 dello Statuto:

6.1 Nomina di un Sindaco effettivo e di due Sindaci supplenti con voto di lista, previa ricognizione e verifica delle designazioni ministeriali per le cariche di Presidente del Collegio e di un membro effettivo;

6.2 Determinazione del compenso dei componenti il Collegio

Sindacale.

Il Presidente rammenta che con l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 viene a terminare altresì il mandato del Collegio sindacale e l'Assemblea ordinaria è quindi chiamata a rinnovare l'organo di controllo.

Il rinnovo del Collegio sindacale avverrà con il meccanismo previsto dall'art. 24 dello Statuto sociale, che si riporta qui seguito (per la parte relativa alle modalità di nomina del Collegio).

"Articolo 24

24.1 L'assemblea elegge il Collegio sindacale, costituito da 3 (tre) sindaci effettivi, e ne determina il compenso. L'assemblea elegge altresì due sindaci supplenti.

24.2 Ai sensi dell'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia della Finanza nominano ciascuno un sindaco effettivo. Il sindaco nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze assume la funzione di presidente Collegio sindacale.

L'efficacia delle nomine ministeriali suddette, laddove esse siano tempestive e, dunque, precedenti all'assemblea degli Azionisti avente ad oggetto la nomina dell'organo di controllo, decorre dalla data dell'assemblea medesima.

In difetto di nomine ministeriali, provvede l'assemblea con le maggioranze di legge senza osservare il procedimento di cui al successivo articolo 24.3, nel rispetto comunque della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi e fermo restando che in tale ipotesi la presidenza del Collegio sindacale spetterà al sindaco effettivo tratto dalla lista classificata seconda di cui infra.

24.3 Il sindaco effettivo restante e i sindaci supplenti sono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli Azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo e devono risultare in numero pari ai posti restanti da coprire. Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli Azionisti che, da soli o insieme ad altri Azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento per la presentazione delle liste di candidati per la nomina del Consiglio di Amministrazione.

Per la presentazione, il deposito e la pubblicazione delle liste si applica la normativa vigente. Le liste si articolano in due sezioni: una per i candidati alla carica di sindaco effettivo e l'altra per i candidati alla carica di sindaco supplente. Il primo dei candidati di ciascuna sezione deve essere iscritto nel registro dei revisori legali ed avere esercitato l'attività di controllo legale dei conti per un periodo non inferiore a tre anni.

Nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente in

materia di equilibrio tra i generi, le liste devono in ogni caso includere, al primo posto di ciascuna sezione della lista, candidati di genere diverso.
Dalla lista che ha ottenuto il maggior numero dei voti viene tratto, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nelle sezioni della lista stessa, un sindaco supplente. Dalla lista classificata seconda in base ai voti espressi dagli Azionisti e che non sia collegata in alcun modo neppure indirettamente né con la lista che ha ottenuto il maggior numero di voti né con i soci che hanno presentato o votato quella lista, vengono tratti un sindaco effettivo e un sindaco supplente ai sensi della normativa vigente e con le modalità previste dall'art. 13.3, lettera b), da applicare distintamente a ciascuna delle sezioni in cui le altre liste sono articolate.
24.4 I componenti il Collegio sindacale sono scelti tra coloro che siano in possesso dei requisiti di professionalità e di onorabilità indicati nel decreto del Ministero della giustizia 30 marzo 2000, n. 162. Ai fini di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, lettere b) e c) di tale decreto, si considerano strettamente attinenti all'ambito di attività della Società le materie inerenti il diritto della navigazione aerea, il diritto commerciale, l'economia aziendale e la finanza aziendale, nonché le materie e i settori di attività connessi o inerenti all'attività esercitata dalla Società e di cui all'articolo 4 dello statuto. Per quanto riguarda la composizione del Collegio sindacale, le situazioni di ineleggibilità ed i limiti al cumulo degli incarichi di amministrazione e controllo che possono essere ricoperti da parte dei componenti il Collegio sindacale, trovano applicazione le disposizioni di legge e di regolamento vigenti.
24.5 Per la nomina di sindaci che abbia luogo al di fuori delle ipotesi di rinnovo dell'intero Collegio sindacale, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge e senza osservare il procedimento previsto all'articolo 24.3, ma comunque in modo tale da assicurare una composizione del Collegio sindacale conforme a quanto disposto dall'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521, dall'art. 1, comma 1, del Decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162, nonché il rispetto del principio di rappresentanza delle minoranze e della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. In caso di sostituzione di un sindaco subentra il sindaco supplente appartenente alla medesima lista e dello stesso genere di quello dimissionario o decaduto.
24.6 I sindaci uscenti sono rieleggibili."
Ricorda che, ai sensi di Statuto, a fronte di tempestive nomine ministeriali, antecedenti l'Assemblea, l'elezione

mediante liste avrebbe avuto ad oggetto esclusivamente la nomina di un Sindaco effettivo e dei due Sindaci supplenti.
Si segnala al riguardo che la quota di partecipazione necessaria per presentare le liste per l'elezione del Collegio sindacale è stata stabilita al 2,50% dalla determinazione dirigenziale Consob n. 60 del 28 gennaio 2022.
Si rammenta inoltre che, con il rinnovo degli organi sociali per gli esercizi 2025 - 2027, l'organo di controllo dovrà avere almeno due quinti di Sindaci appartenenti al genere meno rappresentato ai sensi dell'art. 148, comma 1-bis, del TUF, nel testo vigente.
Comunica che sono state depositate n. 2 liste per la nomina dei componenti il Collegio Sindacale.
Tali liste risultano presentate nel rispetto delle modalità e dei termini previsti dalle vigenti disposizioni statutarie di cui all'articolo 24.
In particolare:
- la **LISTA 1** è stata presentata in data 4 aprile 2025 dall'azionista CCIAA di Bologna avente il 44,06% delle azioni aventi diritto di voto, e contiene l'indicazione dei seguenti candidati, elencati mediante numero progressivo, al fine di assicurare il rispetto – in ogni caso – dell'art. 148, comma 1-*bis*, del TUF, nel testo vigente:

Sindaco supplente

1. Luca Moscatiello;
2. Mara Marmocchi.

Unitamente alla lista sono stati depositati presso la Sede sociale il *curriculum*, contenente le caratteristiche personali e professionali del candidato e corredato da tutti gli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società, l'accettazione della candidatura e dell'incarico (condizionato alla nomina), l'attestazione relativa all'insussistenza di cause di incompatibilità e ineleggibilità, l'attestazione afferente al possesso dei requisiti previsti dalla legge di onorabilità, professionalità e di indipendenza stabiliti per i Sindaci dall'art. 148 comma 3, del D.Lgs. n. 58/1998, e di quelli previsti dal codice di autodisciplina redatto dal Comitato per la Corporate Governance.
- la **LISTA 2** è stata presentata in data 4 aprile 2025 dall'Azionista Mundys S.p.A., rappresentante il 29,38% delle azioni aventi diritto di voto, e contiene l'indicazione dei seguenti candidati elencati mediante numero progressivo:

Sindaco effettivo

1) Olivo Vittorio Calselli

Sindaco supplente

1) Andrea Collalti

Unitamente alla lista sono state depositate presso la Sede sociale la dichiarazione attestante l'assenza di rapporti di collegamento, anche indiretti, con gli azionisti che

detengono, anche congiuntamente, una partecipazione di controllo o di maggioranza, nonché apposite dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura dichiarando l'inesistenza di cause di ineleggibilità, decadenza ed incompatibilità previste dalla Legge, nonché l'esistenza dei requisiti di onorabilità, indipendenza e professionalità prescritti dalla legge per i membri del Collegio Sindacale. E' stato altresì fornito, per ogni candidato, il *curriculum*, contenente le caratteristiche personali e professionali del candidato e corredato da tutti gli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società.

Ricorda che:

- ogni Azionista ha diritto di votare una sola lista;
- le attribuzioni, i doveri e la durata in carica dei Sindaci sono quelli stabiliti per legge. Non possono essere eletti Sindaci, e se eletti decadono, coloro per i quali ai sensi di legge o di regolamento, ricorrono cause di ineleggibilità e di decadenza o che non siano in possesso dei necessari requisiti. Il requisito di cui all'articolo 1, comma 2, lettere b) e c), e comma 3 del decreto del Ministero di Grazia e Giustizia n. 162 del 30 marzo 2000 sussiste qualora la professionalità maturata attenga rispettivamente: (i) al settore di operatività dell'impresa; (ii) alle materie giuridiche, economiche, finanziarie e tecnico scientifiche, relative ai settori di cui alla lettera (i) che precede. Oltre che negli altri casi previsti dalla legge, non possono essere eletti Sindaci e se eletti decadono dall'ufficio, coloro che ricoprano la carica di sindaco effettivo in più di 5 (cinque) società italiane quotate nei mercati regolamentati italiani. Si applicano le ulteriori previsioni sui limiti al cumulo degli incarichi previste dall'art. 144-*terdecies* del TUF.

Per la nomina di un Sindaco Effettivo, che assumerà la carica di Presidente del Collegio Sindacale, e di due Sindaci Supplenti passa ora a mettere in votazione le liste presentate.

Ricorda che ogni socio può votare una sola lista. I voti espressi in violazione a tale divieto non saranno attribuiti ad alcuna lista.

Rispetto a tutto quanto sopra, il Presidente Postacchini ricorda che l'Emitttente, con apposito comunicato stampa in data 28 aprile 2025 ha informato gli azionisti ed il mercato del mancato pervenimento a tale data delle nomine ministeriali. Il Presidente informa quindi che, anche all'esito di un'ulteriore apposita verifica effettuata da parte della segreteria societaria in apertura dell'odierna Assemblea, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pur se tempestivamente richiesti e sollecitati all'esercizio dei

rispettivi diritti di nomina dei sindaci, secondo le previsioni di cui all'articolo 24.2 dello Statuto Sociale e all'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521, non hanno fatto pervenire alla Società alcuna nomina, dovendosi quindi ora necessariamente procedere secondo le disposizioni di cui all'articolo 24.2, ultimo periodo, dello Statuto Sociale, a norma del quale alla nomina provvede l'assemblea con le maggioranze di legge senza osservare il procedimento del voto di lista, nel rispetto comunque della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi e la carica di Presidente del Collegio Sindacale verrà attribuita al sindaco effettivo tratto dalla lista classificata seconda.
Il Presidente chiede ai presenti se vi siamo al riguardo proposte e chiede la parola il dr. Franco Baraldi, delegato dell'azionista CCIAA di Bologna, il quale propone, per ciò che attiene ai sindaci effettivi, che i nominativi indicati nella lista 1 per la carica di Sindaci supplenti - Luca Moscatiello e Mara Marmocchi - siano nominati come Sindaci effettivi di AdB, altresì proponendo la nomina a Presidente del Collegio Sindacale dell'unico candidato alla carica di Sindaco effettivo della lista 2 (presentata dall'azionista di minoranza Mundys S.p.A.), Olivo Vittorio Calselli, ulteriormente proponendo che quali sindaci supplenti siano nominati:

1. Federica Nannucci;
2. Andrea Alessandri.

L'azionista CCIAA di Bologna, a mezzo del proprio delegato, consegna all'ufficio di Presidenza, affinché si provveda al deposito presso la Sede sociale e alla pubblicazione sul sito *internet* della Società, il *curriculum*, contenente le caratteristiche personali e professionali dei candidati e corredato da tutti gli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società, l'accettazione della candidatura e dell'incarico (condizionato alla nomina), l'attestazione relativa all'insussistenza di cause di incompatibilità e ineleggibilità, l'attestazione afferente al possesso dei requisiti di onorabilità, professionalità e di indipendenza stabiliti dall'art. 148, comma 3, del D.Lgs. n. 58/1998, e di quelli previsti dal codice di autodisciplina redatto dal Comitato per la Corporate Governance.
Non essendoci ulteriori proposte da sottoporre al voto assembleare il Presidente dichiara di sottoporre al voto, da esprimersi con le maggioranze di legge in applicazione delle previsioni di cui allo Statuto, la proposta unitaria di nominare un Collegio Sindacale composto dai Signori:

- Olivo Vittorio Calselli, Presidente del Collegio Sindacale (tratto dalla lista 2, quale presentata dall'azionista di minoranza Mundys S.p.A.);

- Luca Moscatiello, Sindaco effettivo, in data 4 aprile 2025 proposto come supplente dalla Lista 1 dell'azionista CCIAA di Bologna ed in data odierna dal medesimo azionista proposto come effettivo;
- Mara Marmocchi, Sindaco effettivo, in data 4 aprile 2025 proposta come supplente dalla Lista 1 dell'azionista CCIAA di Bologna ed in data odierna dal medesimo azionista proposta come effettivo;
- Federica Nannucci, Sindaco supplente;
- Andrea Alessandri, Sindaco supplente.

Presentazione delle richieste di intervento ed apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Interviene il socio Mundys S.p.A., a mezzo del proprio delegato avv. Mario Colombo, il quale contesta la decisione di non inserire, tra i Sindaci supplenti, il candidato a tal fine proposto nella lista 2, dott. Andrea Collalti, precisando che l'azionista si rende disponibile a proporre un diverso nominativo, ove ciò fosse necessario ai fini del rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi.

Ritiene, inoltre, che si debba procedere con una votazione separata per ciascun candidato sindaco poiché, diversamente, ciò costringerebbe l'azionista da esso rappresentato a non poter esprimere voto positivo in ordine a una proposta contenente un insieme di nominativi tra cui è presente anche quello proposto dall'azionista medesimo (*i.e.*, il dott. Olivo Vittorio Calselli, proposto ad assumere la carica di Presidente del Collegio Sindacale).

Interviene la dott.ssa Francesca Aielli, Sindaco effettivo giunto a scadenza del mandato, la quale ritiene che, con riferimento ai due sindaci la cui nomina spetterebbe ai Ministeri, non si debba procedere con alcuna votazione lasciando i due attuali componenti in *prorogatio*, al fine di rispettare la previsione normativa di cui all'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 12 novembre 1997 n. 521 e in attesa delle relative designazioni ministeriali, che immagina perverranno seppur tardivamente, di seguito all'odierna assemblea.

Riprende la parola il Presidente il quale dichiara che si troverà sicuramente il modo di assicurare alla minoranza la possibilità di esprimere un sostituto del sindaco Calselli, con altra professionalità espressione della stessa minoranza, nell'ipotesi di cessazione del dr. Calselli per qualsivoglia antecedente al termine del mandato triennale. Ciò al fine di improntare allo spirito collaborativo la

relazione tra gli attori coinvolti e mantenere garanzia di rappresentanza della minoranza nell'ambito dell'organo di controllo dell'Emittente.
Il Presidente, quindi, si esprime riguardo alle considerazioni sopra riportate sulla proposta dell'azionista CCIAA di Bologna formulata in data odierna a fronte di una situazione senza precedenti dalla quotazione dell'Emittente, ritenendo che si debba in data odierna, in questa sede assembleare, in assenza del pervenimento delle designazioni pur tempestivamente e reiteratamente sollecitate ai Ministeri di riferimento, dare applicazione alle previsioni statutarie, senza possibilità alternativa. Almeno alla data odierna e sulla base degli elementi di fatto e di diritto sussistenti nel presente momento.
Cede, quindi, la parola al sottoscritto notaio, il quale dà ancora una volta lettura dell'articolo 24.2 dello Statuto sociale, come sopra integralmente riportato, che a chiusura del confronto assembleare prevede un preciso procedimento da seguire in difetto di nomine ministeriali, a norma del quale alla nomina provvede l'assemblea con le maggioranze di legge senza osservare il procedimento del voto di lista di cui al successivo articolo 24.3.
Non essendovi ulteriori interventi, dichiara chiusa la discussione.
Il Presidente passa quindi alla votazione, proponendo all'assemblea di deliberare, per prima cosa, in merito al all'elezione del Collegio Sindacale secondo la composizione sopra proposta e poi di procedere con la votazione sul compenso dei Sindaci.
Per la nomina del Collegio Sindacale passa ora a mettere in votazione la proposta per la nomina dei signori:
- Olivo Vittorio Calselli, Presidente del Collegio Sindacale;
- Luca Moscatiello, Sindaco effettivo;
- Mara Marmocchi, Sindaco effettivo;
- Federica Nannucci, Sindaco supplente;
- Andrea Alessandri, Sindaco supplente.

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.
Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito al sesto argomento posto all'ordine del giorno di parte ordinaria.
Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario di alzare la

mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'indicata proposta sull'argomento posto all'ordine del giorno al punto 6.1 di parte ordinaria ed invita un addetto a fornire l'esito delle votazioni.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub O).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 18.988.447 azioni, pari al 63,960219% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 10.694.455 azioni, pari al 36,022940% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Non votanti: n. 5.000 azioni, pari allo 0,016842% delle azioni ordinarie rappresentate;

la proposta è dichiarata approvata.

A conclusione delle operazioni di voto, il Presidente proclama nominato, per effetto di tale votazione, il nuovo Collegio Sindacale, in carica per i tre esercizi 2025, 2026 e 2027, nelle persone di:
- Olivo Vittorio CALSELLI, nato a Roma (RM) il giorno 4 gennaio 1987, domiciliato per la carica in Roma (RM), in Piazza Rondanini, 45, codice fiscale CLS LVT 87A04 H501U, iscritto al Registro dei Revisori Legali al n. 176338 D.M. 7 marzo 2016, G.U. n. 22 del 18 marzo 2016, Presidente del Collegio Sindacale;
- Mara MARMOCCHI, nata a Bologna (BO) il giorno 15 gennaio 1962, domiciliata per la carica presso la sede della società, codice fiscale MRM MRA 62A55 A944N, iscritta al Registro dei Revisori Legali al n. 35768 D.M. 12 aprile 1995, G.U. n. 31 bis del 21 aprile 1995, Sindaco effettivo;
- Luca MOSCATIELLO, nato a Bologna (BO) il giorno 9 marzo 1966, domiciliato per la carica presso la sede della società, codice fiscale MSC LCU 66C09 A944C, iscritto al Registro dei Revisori Legali al n. _____ D.M. 27 luglio 1995, G.U. n. 59 bis del 1° agosto 1995, Sindaco effettivo;
- Federica NANNUCCI, nata a Bologna (BO) il giorno 1 gennaio 1991, domiciliata per la carica Bologna (BO), Via Paolo

Nanni Costa n. 9, codice fiscale NNN FRC 91A41 A944Z, iscritta al Registro dei Revisori Legali al n. 187428 D.M. 31 luglio 2023, G.U. n. 61 dell'11 agosto 2023, Sindaco supplente;

- Andrea ALESSANDRI, nato a Bologna (BO) il giorno 20 gennaio 1969, domiciliato per la carica in Bologna (BO), Via Farini n. 3, codice fiscale LSS NDR 69A20 A944D, iscritto al Registro dei Revisori Legali al n. 120288 D.M. 19 aprile 2001, G.U. n. 36 dell'8 maggio 2001, Sindaco supplente.

Dà atto che i nominati Sindaci hanno dichiarato, prima della Assemblea, di accettare la carica, ove deliberata dall'Assemblea medesima.

Il nuovo Collegio scadrà con l'approvazione del bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2027.

Precisa che l'accertamento del possesso dei requisiti di indipendenza e, in generale, di legge da parte dei Sindaci neonominati sarà effettuato dallo stesso Collegio nella prima riunione utile, così come indicato nel Codice di Corporate Governance adottato dalla Società.

Al fine di sottoporre alle decisioni dell'Assemblea l'ultimo argomento odierno, il Presidente passa alla trattazione del punto 6.2 all'ordine del giorno al riguardo ricordando in proposito la proposta dell'organo amministrativo uscente. Più precisamente, in tema di compensi dell'organo di controllo il Consiglio uscente ha proposto che l'Assemblea provveda a determinare gli emolumenti per i Sindaci sulla base della proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea dei Soci che richiamo anche qui all'attenzione degli Azionisti.

La nuova proposta consiliare, precisa il Presidente, ha preso in considerazione la vigente normativa e la struttura ed i parametri da essa suggeriti in relazione alle dimensioni del Gruppo, altresì valutando l'articolazione delle attività e dei perimetri ed ambiti del Gruppo, ulteriormente considerando gli ambiti regolati ed i profili di rischio significativi per l'Emittente e, quindi, gli aggiornati ambiti di responsabilità dell'organo di controllo. La proposta consiliare tiene in considerazione altresì gli "Orientamenti agli Azionisti sul rinnovo del Collegio Sindacale" espressi dall'organo di controllo uscente.

Propone, quindi, che i compensi dei Sindaci dell'Emittente siano determinati per il mandato relativo agli esercizi 2025 – 2027 in termini forfetari ed omnicomprensivi, per tutte le attività previste dalla vigente legislazione ed altresì dal Codice di Corporate Governance cui l'Emittente aderisce, come segue:

1. in euro 45.000,00 il compenso annuo lordo da attribuire a ciascun Sindaco effettivo;

2. in euro 58.500,00 il compenso annuo lordo da attribuire al Presidente del Collegio Sindacale;

oltre al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno sostenute per l'espletamento dell'incarico, laddove debitamente documentate come di prassi per la Società ed al riconoscimento delle coperture assicurative previste dalla politica di remunerazione di AdB S.p.A. di tempo in tempo vigente.

3. in caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;

4. tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente.

Presentazione delle richieste di intervento e apertura della discussione

Il Presidente invita tutti coloro che fossero interessati a presentare richiesta di intervento, a segnalarlo tramite alzata di mano invitandoli, quindi, a recarsi, nell'ordine dallo stesso indicato, presso la postazione dedicata a lato del tavolo della Presidenza.

Non essendovi interventi, dichiara chiusa la discussione.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,

DELIBERA

a) di stabilire in euro 45.000,00 (quarantacinquemila) il compenso annuo lordo da attribuire a ciascun Sindaco effettivo;

b) di stabilire in euro 58.500,00 (cinquantottomilacinquecento) il compenso annuo lordo da attribuire al Presidente del Collegio Sindacale;

c) di riconoscere a ciascun componente del Collegio Sindacale il rimborso delle spese vive sostenute nell'esercizio dell'incarico, laddove debitamente documentate come di prassi per la Società e le coperture assicurative previste dalla politica di remunerazione di AdB S.p.A. di tempo in tempo vigente.

In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'emolumento è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica.

Tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente invita gli intervenuti a non uscire dalla sala per tutta la durata delle operazioni di voto.

Accertato che non sono intervenute variazioni nei soggetti presenti legittimati a votare, dichiara aperta la procedura di votazione in merito all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 6.2 di parte ordinaria.

Invita gli azionisti e i portatori di deleghe ad esprimere i

voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Invita chi intende esprimere voto favorevole ad alzare la mano.
Invita chi intende esprimere voto contrario ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Invita, infine, chi intende esprimere voto astenuto ad alzare la mano e a fornire indicazione delle proprie generalità e del numero di azioni portate in assemblea, in proprio o per delega.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine all'argomento posto all'ordine del giorno al punto 6.2 di parte ordinaria.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni, le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub P).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 29.592.219 azioni, pari al 99,677704% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 95.683 azioni, pari allo 0,322296% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del sesto punto all'ordine del giorno.
Non essendovi ulteriori interessati e nessuno degli aventi diritto opponendosi, dichiara chiusa la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.
Prima di concludere, il Presidente rivolge un vivo ringraziamento all'Amministratore Delegato, al Segretario dell'Assemblea e altresì al Notaio e, più in generale, a tutti coloro che hanno collaborato per l'organizzazione e lo svolgimento di questa Assemblea.
Rivolge, infine, a tutti i presenti un sentito ringraziamento per aver partecipato ai lavori assembleari.
Dichiara, quindi, chiusi i lavori assembleari alle ore 13.35.
Il comparente, sotto la sua personale responsabilità, consapevole della rilevanza penale del suo comportamento ai sensi dell'art. 55 d. lgs. 231 del 2007, dichiara:
- di essere a conoscenza che le informazioni e gli altri dati forniti in occasione dell'istruttoria e della stipula del presente atto saranno impiegati dal notaio verbalizzante

ai fini degli adempimenti previsti dal citato d. lgs.;
- che tali informazioni e dati sono aggiornati.
Le spese di questo atto e quelle inerenti e conseguenti si assumono dalla Società.
La parte comparente mi dispensa dalla lettura della documentazione allegata.
Io notaio
dell'atto ho dato lettura alla parte comparente che lo approva e conferma.
Scritto da persona di mia fiducia e completato da me notaio su undici fogli per quarantadue pagine.
Sottoscritto alle ore 15.15.
F.ti Enrico Postacchini - FEDERICO TASSINARI

Assemblea Straordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

Allegato A) al N. 32451/53603 di Rep.

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 29.687.902 azioni ordinarie

pari al 82,179531% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.

Sono presenti in aula numero 10 azionisti , di cui

numero 2 presenti in proprio e numero 8

rappresentati per delega.

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 29.687.902 azioni ordinarie

pari al 82,179531% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.

Sono presenti in aula numero 10 azionisti , di cui

numero 2 presenti in proprio e numero 8

rappresentati per delega.

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Aeroporto di Bologna S.p.A.

29/04/2025 11:06:04

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Straordinaria/Ordinaria

Badge	Titolare / Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria	Straordinaria
1		COLOMBO MARIO CARLO	0	0
	1 D	MUNDYS SPA	10.613.628	10.613.628
		Totale azioni	**10.613.628** 29,379744%	**10.613.628** 29,379744
2		MISSONI ELETTRA	3.000 0,008304%	3.000 0,008304%
3		GUBERTI SIMONE	0	0
	1 D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000	5.000
		Totale azioni	**5.000** 0,013841%	**5.000** 0,013841
4		BONACINI PAOLO	510 0,001412%	510 0,001412%
5		BARALDI FRANCO	0	0
	1 D	CCIAA BOLOGNA	15.916.808	15.916.808
	2 D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL'EMILIA	95.683	95.683
	3 D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827	80.827
		Totale azioni	**16.093.318** 44,548157%	**16.093.318** 44,548157
6		AGRIESTI CARMELINA	0	0
	1 D	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201	836.201
		Totale azioni	**836.201** 2,314701%	**836.201** 2,314701
7		LO GIUDICE SERGIO	0	0
	1 D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590	1.400.590
		Totale azioni	**1.400.590** 3,876994%	**1.400.590** 3,876994
8		PRIOLO IRENE	0	0
	1 D	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655	735.655
		Totale azioni	**735.655** 2,036378%	**735.655** 2,036378

Totale azioni in proprio	3.510	3.510
Totale azioni in delega	29.684.392	29.684.392
Totale azioni in rappresentanza legale	0	0
TOTALE AZIONI	29.687.902	29.687.902
	82,179531%	82,179531%
Totale azionisti in proprio	2	2
Totale azionisti in delega	8	8
Totale azionisti in rappresentanza legale	0	0
TOTALE AZIONISTI	10	10
TOTALE PERSONE INTERVENUTE	8	8

Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

Allegato B) al n. 82451/53603 di rep.

Si riporta qui di seguito il testo dello Statuto della Società vigente raffrontato con il nuovo testo proposto, con evidenziata le proposte di modifica sopra illustrate:

Testo Vigente	Nuovo Testo Proposto
Art. 13	**Art 13**
13.1 La Società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da (9) nove membri.	13.1 La Società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto **da un numero di membri variabile tra un minimo di nove (9) e un massimo di undici (11), determinato dall'Assemblea dei Soci in sede di nomina.**
13.2 Il consiglio di amministrazione è nominato per un periodo fino a tre esercizi ed è rieleggibile.	13.2 Il consiglio di amministrazione è nominato per un periodo fino a tre esercizi ed è rieleggibile.
13.3 Gli amministratori vengono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo ed essere in numero non superiore ai componenti da eleggere. Ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati. Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, secondo quanto indicato nell'avviso di convocazione dell'assemblea, in modo da garantire una composizione del consiglio di amministrazione rispettosa di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Le liste devono essere depositate presso la sede sociale e pubblicate in conformità con la normativa vigente. Ogni azionista può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista e ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità. Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli azionisti che, da soli o insieme ad altri azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento. Unitamente a ciascuna lista devono depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti prescritti dalla normativa vigente e dal presente statuto per le rispettive cariche. Gli amministratori nominati devono comunicare senza indugio al consiglio di amministrazione la perdita dei requisiti da ultimo indicati, nonché la	13.3 Gli amministratori vengono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo ed essere in numero non superiore ai componenti da eleggere. Ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati. Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, secondo quanto indicato nell'avviso di convocazione dell'assemblea, in modo da garantire una composizione del consiglio di amministrazione rispettosa di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Le liste devono essere depositate presso la sede sociale e pubblicate in conformità con la normativa vigente. Ogni azionista può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista e ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità. Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli azionisti che, da soli o insieme ad altri azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento. Unitamente a ciascuna lista devono depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti prescritti dalla normativa vigente e dal presente statuto per le rispettive cariche. Gli amministratori nominati devono comunicare senza indugio al consiglio di amministrazione la perdita dei requisiti da ultimo indicati, nonché la

sopravvenienza di cause di ineleggibilità o di incompatibilità. Ogni avente diritto al voto può votare una sola lista. Alla elezione degli amministratori si procede come segue: a) dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, 6 (sei) amministratori;	sopravvenienza di cause di ineleggibilità o di incompatibilità. Ogni avente diritto al voto può votare una sola lista. Alla elezione degli amministratori si procede come segue: a) dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi in Assemblea vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, **i due terzi (con arrotondamento per eccesso all'unità superiore) degli amministratori da eleggere;**
b) i restanti amministratori vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun amministratore o che abbia eletto il minor numero di amministratori. Nel caso in cui nessuna di tali liste abbia ancora eletto un amministratore ovvero tutte abbiano eletto lo stesso numero di amministratori, nell'ambito di tali liste risulta eletto il candidato di quella che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti di lista e sempre a parità di quoziente, si procede a nuova votazione da parte dell'intera assemblea risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti; c) ai fini del riparto degli amministratori da eleggere, non si tiene conto dei candidati indicati nelle liste che abbiano ottenuto un numero di voti inferiore alla metà della percentuale richiesta per la presentazione delle liste stesse; d) qualora, ad esito delle votazioni e delle operazioni di cui sopra, non risulti rispettata la normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, i candidati che risulterebbero eletti nelle varie liste vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente, formata secondo il sistema di quozienti indicato nella lettera b). Si procede quindi alla sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in tale graduatoria, con il primo dei candidati del genere meno rappresentato che risulterebbe non eletto e appartenente alla medesima lista. Se in tale lista non risultano altri candidati, la sostituzione di cui sopra viene effettuata dall'assemblea con le maggioranze	b) i restanti amministratori vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun amministratore o che abbia eletto il minor numero di amministratori. Nel caso in cui nessuna di tali liste abbia ancora eletto un amministratore ovvero tutte abbiano eletto lo stesso numero di amministratori, nell'ambito di tali liste risulta eletto il candidato di quella che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti di lista e sempre a parità di quoziente, si procede a nuova votazione da parte dell'intera assemblea risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti; c) ai fini del riparto degli amministratori da eleggere, non si tiene conto dei candidati indicati nelle liste che abbiano ottenuto un numero di voti inferiore alla metà della percentuale richiesta per la presentazione delle liste stesse; d) qualora, ad esito delle votazioni e delle operazioni di cui sopra, non risulti rispettata la normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, i candidati che risulterebbero eletti nelle varie liste vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente, formata secondo il sistema di quozienti indicato nella lettera b). Si procede quindi alla sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in tale graduatoria, con il primo dei candidati del genere meno rappresentato che risulterebbe non eletto e appartenente alla medesima lista. Se in tale lista non risultano altri candidati, la sostituzione di cui sopra viene effettuata dall'assemblea con le maggioranze

di legge secondo quanto previsto al successivo punto f) e nel rispetto del principio di una proporzionale rappresentanza delle minoranze nel consiglio di amministrazione.
In caso di parità di quozienti, la sostituzione viene effettuata nei confronti del candidato tratto dalla lista che risulti avere ottenuto il maggior numero di voti.
Qualora la sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in graduatoria non consenta, tuttavia, il raggiungimento della soglia minima prestabilita dalla normativa vigente per l'equilibrio tra i generi, l'operazione di sostituzione sopra indicata viene eseguita anche con riferimento al candidato del genere più rappresentato avente il penultimo quoziente, e così via risalendo dal basso della graduatoria;
e) al termine delle operazioni sopra indicate, il presidente procede alla proclamazione degli eletti;
f) per la nomina di amministratori, che per qualsiasi ragione non vengono eletti ai sensi del procedimento sopra previsto, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge in modo da assicurare comunque la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti in indipendenza stabiliti dalla legge, nonché il rispetto della normativa vigente in materia di rappresentanza delle minoranze e di equilibrio tra i generi.
Il procedimento del voto di lista si applica solo in caso di rinnovo dell'intero consiglio di amministrazione.
13.4 Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 del codice civile. Se uno o più degli amministratori cessati erano stati tratti da una lista contenente anche nominativi di candidati non eletti, la sostituzione viene effettuata nominando, secondo l'ordine progressivo, persone tratte dalla lista cui apparteneva l'amministratore venuto meno e che siano tuttora eleggibili e disposte ad accettare la carica. In ogni caso la sostituzione dei consiglieri cessati viene effettuata da parte del consiglio di amministrazione assicurando la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti di indipendenza stabili dalla legge, nonché garantendo il rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Gli amministratori così nominati restano in carica fino alla successiva assemblea che delibererà con le modalità previste per la nomina. Se viene meno la maggioranza dei consiglieri nominati dall'assemblea, si intende dimissionario l'intero consiglio e l'assemblea deve essere convocata senza indugio dagli amministratori rimasti in carica per la ricostruzione dello stesso.

di legge secondo quanto previsto al successivo punto f) e nel rispetto del principio di una proporzionale rappresentanza delle minoranze nel consiglio di amministrazione.
In caso di parità di quozienti, la sostituzione viene effettuata nei confronti del candidato tratto dalla lista che risulti avere ottenuto il maggior numero di voti.
Qualora la sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in graduatoria non consenta, tuttavia, il raggiungimento della soglia minima prestabilita dalla normativa vigente per l'equilibrio tra i generi, l'operazione di sostituzione sopra indicata viene eseguita anche con riferimento al candidato del genere più rappresentato avente il penultimo quoziente, e così via risalendo dal basso della graduatoria;
e) al termine delle operazioni sopra indicate, il presidente procede alla proclamazione degli eletti;
f) per la nomina di amministratori, che per qualsiasi ragione non vengono eletti ai sensi del procedimento sopra previsto, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge in modo da assicurare comunque la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti in indipendenza stabiliti dalla legge, nonché il rispetto della normativa vigente in materia di rappresentanza delle minoranze e di equilibrio tra i generi.
Il procedimento del voto di lista si applica solo in caso di rinnovo dell'intero consiglio di amministrazione.
13.4 Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 del codice civile. Se uno o più degli amministratori cessati erano stati tratti da una lista contenente anche nominativi di candidati non eletti, la sostituzione viene effettuata nominando, secondo l'ordine progressivo, persone tratte dalla lista cui apparteneva l'amministratore venuto meno e che siano tuttora eleggibili e disposte ad accettare la carica. In ogni caso la sostituzione dei consiglieri cessati viene effettuata da parte del consiglio di amministrazione assicurando la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti di indipendenza stabili dalla legge, nonché garantendo il rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Gli amministratori così nominati restano in carica fino alla successiva assemblea che delibererà con le modalità previste per la nomina. Se viene meno la maggioranza dei consiglieri nominati dall'assemblea, si intende dimissionario l'intero consiglio e l'assemblea deve essere convocata senza indugio dagli amministratori rimasti in carica per la ricostruzione dello stesso.

mundys
Improve moving life

Allegato C) al N. 9245/5360 di Rep.

Intervento in Assemblea Straordinaria e Ordinaria di Aeroporto di Bologna da parte del socio Mundys S.p.A.

Il socio Mundys dichiara di volere intervenire in assemblea e porre domande sul punto 1) di parte straordinaria - **Modifica dell'art. 13 dello statuto sociale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. relativo alla composizione e alla nomina del Consiglio di Amministrazione. Delibere inerenti e conseguenti.**

e

sulla conseguente proposta di delibera di cui al punto **5.1)** all'ordine del giorno della parte ordinaria: **Determinazione del numero dei componenti**

***

Punto 1) di parte straordinaria.

Interviene il socio Mundys S.p.A. per evidenziare preliminarmente che l'Assemblea è stata convocata anche in sede straordinaria per deliberare in merito ad una proposta di modifica statutaria che - stante la Relazione del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea - è volta a:

i) introdurre nello Statuto la previsione di un numero variabile di componenti dell'organo amministrativo da 9 a 11 (rispetto ai 9 componenti fissi indicati nello Statuto vigente); e

ii) modificare conseguentemente le disposizioni relative alla procedura per l'elezione degli amministratori, stabilendo che dalla lista che in sede di votazione abbia ottenuto il maggior numero di voti vengano tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, i due terzi (con arrotondamento per eccesso all'unità superiore) degli amministratori da eleggere, in luogo dei 6 componenti previsti attualmente nel vigente Statuto.

In merito il **Socio Mundys** in primo luogo evidenzia che le modifiche statutarie proposte - ove approvate - pur mantenendo la possibilità per i soci di minoranza di nominare 3 amministratori, consentirebbero al socio che presenta la lista di maggioranza (nel caso di specie Camera di Commercio di Bologna) di nominare fino a 8 Consiglieri (dagli attuali 6) con l'effetto di diluire la rappresentanza consiliare del/i socio/i di minoranza.

Tale proposta, sulla base di quanto emerge dalla Relazione del Consiglio di Amministrazione, nascerebbe dall'esigenza "*di dotare l'organo amministrativo di* ***ulteriori risorse e competenze per gestire, anche a livello strategico, le più ampie responsabilità e i maggiori rischi gestionali derivanti dalla recente introduzione di nuove regolamentazioni di livello comunitario e nazionale, con particolare riguardo agli ambiti della transizione digitale, dell'intelligenza artificiale e della cybersicurezza***".

In merito, si rileva innanzitutto che:

- l'esigenza evidenziata dal Consiglio uscente sarebbe realizzabile anche in assenza di modifiche statutarie; e che
- anche la regola dell'arrotondamento per eccesso all'unità superiore a favore della lista che abbia ottenuto il maggior numero di voti inclusa nella proposta di modifica statutaria in esame non trova giustificazione nelle motivazioni alla base della medesima proposta.

Nel merito, il socio Mundys rileva, inoltre, che l'esigenza evidenziata dal Consiglio uscente, posta a fondamento della proposta di modifica statutaria in esame, non risulta soddisfatta avuto riguardo ai profili dei candidati indicati nella lista presentata dal socio di maggioranza.

Questi ultimi infatti non comprendono le competenze in ambito di nuove tecnologie digitale, intelligenza artificiale e gestione e governo della cyber security indicati dal Consiglio di Amministrazione uscente nei propri "*Orientamenti e Raccomandazioni dell'Organo Amministrativo sulla Composizione Quantitativa e Qualitativa del Consiglio di Amministrazione*" e considerate essenziali per l'efficace svolgimento dei compiti affidati al Consiglio di Amministrazione.

Ciò risulta dalla mera illustrazione dei profili dei candidati presentata dal socio di maggioranza, nella quale Camera di Commercio di Bologna, nel presentare la propria lista ("Lista di Maggioranza") ha dichiarato quanto segue.

" *La lista è ritenuta pienamente rispondente agli orientamenti e raccomandazioni espressi dall'organo amministrativo uscente e pubblicati in data 14 marzo 2025 e, più precisamente:*

... ...

consigliere, sulla base del patto scaduto era di designazione del Comune e della Città Metropolitana di Bologna); e

ii) l'aggiunta di un **settimo candidato** destinato ad essere nominato solo se dovesse essere approvata nell'odierna Assemblea la modifica statutaria che incrementerebbe il numero dei Consiglieri.

I due elementi novità rispetto al Consiglio di Amministrazione uscente sono le candidature di:
- Andrea Piero Bargiacchi
- Annarita Bove

Pertanto, ove la modifica statutaria venisse approvata e venisse approvata la proposta di determinazione in 10 del numero dei consiglieri, di cui al punto 5.1 all'ordine del giorno della parte ordinaria dell'odierna Assemblea, il nuovo Consiglio di Amministrazione vedrebbe la conferma di competenze già rappresentate e, come unico effetto concreto, **la diluizione della rappresentanza dei soci di minoranza** che non si riconoscono nella lista presentata dalla Camera di Commercio di Bologna, e in particolare
- da 3 Consiglieri su 9 a 3 Consiglieri su 10 e
- potenzialmente da 3 Consiglieri su 11 (visto che la proposta per l'Assemblea è di nominare 10 Consiglieri ma, come sopra rappresentato, la modifica statutaria prevede di ampliare il numero di Consiglieri fino a 11).

Le ipotizzate modifiche dello Statuto, a maggior ragione alla luce dei profili delle candidature presentate dalla Lista di Maggioranza che non rivestono nessuna delle specifiche competenze poste alla base della proposta di incremento del numero dei Consiglieri, si rivelano, quindi, come **meramente strumentali agli interessi del socio di maggioranza Camera di Commercio di Bologna e dei soci che con tale socio di maggioranza intendono accordarsi.**

Tenuto, quindi, conto di quanto evidenziato il socio Mundys esprime voto contrario alla proposta di modifica dell'art. 13 dello Statuto di cui all'unico punto all'ordine del giorno dell'odierna Assemblea convocata in sede straordinaria.

***

Per i motivi testè illustrati il Socio intende anticipare il voto contrario rispetto al Punto 5.1) OdG parte ordinaria: Determinazione del numero dei componenti relativo alla proposta del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea di determinare in 10 il numero dei Consiglieri da nominare.

Stante quanto emerge dalla Relazione del Consiglio, la proposta ha la finalità "*di garantire l'efficace funzionamento del Consiglio stesso, **evitando che si possano creare situazioni di stallo dei processi decisionali***".

In merito si rappresenta che la proposta di adottare un numero pari di Consiglieri, oltre che inconsueta, non appare, peraltro, coerente con la finalità rappresentata nella Relazione all'Assemblea e negli Orientamenti e Raccomandazioni dell'Organo Amministrativo sulla Composizione Quantitativa e Qualitativa del Consiglio di Amministrazione, tenuto conto del fatto che lo Statuto della società ai sensi dell'art. 17.2 già prevede, in caso di parità di voti in Consiglio di Amministrazione, **la prevalenza del voto di chi presiede.**

Come già evidenziato commentando la proposta di modifica statutaria, l'ampliamento del numero dei Consiglieri a 10, pur mantenendo la possibilità per i soci di minoranza di nominare 3 amministratori, consentirebbe al socio che presenta la lista di maggioranza di nominare 7 Consiglieri (dagli attuali 6) con l'effetto di diluire la rappresentanza consiliare del/i socio/i di minoranza, rivelandosi quindi, come **meramente strumentali agli interessi del socio di maggioranza del Camera di Commercio di Bologna (e dei soci che con tale socio di maggioranza intendono accordarsi)** anche a valle del perfezionamento da parte della stessa dell'acquisto del 4,5% del capitale sociale detenuto da F2i appreso da alcune notizie di stampa pubblicate a partire del 25 gennaio 2025. Dette notizie fanno riferimento a più riprese alla vigenza del Patto Parasociale tra i Soci Pubblici, sebbene scaduto lo scorso 1 agosto 2024, come da comunicato stampa della Società pubblicato in data 5 agosto e disponibile sul sito della stessa.

Alla luce di quanto esposto, il Socio Mundys, oltre ad anticipare il voto contrario sulla proposta di determinare in 10 il numero dei Consiglieri , intende sottoporre alla Società nella persona del Presidente, le seguenti domande:

i) **Constano alla Società, al Presidente e/o ai membri dei suoi organi sociali elementi, desumibili anche dalla presentazione della lista dell'azionista di maggioranza e dai profili dei candidati di tale lista, per desumere l'esistenza di un Patto o di intese tra i Soci Pubblici o tra alcuni di essi rilevanti ai fini dell'art. 122 TUF ("Patti Parasociali")?**

ii) **In particolare constano alla Società, al Presidente e/o ai membri dei suoi organi sociali elementi per ritenere che alcuni dei candidati indicati nella lista di maggioranza della Camera di Commercio di Bologna siano presenti in tale lista (in particolare la candidata Annarita Bove) come rappresentanti di altri Soci Pubblici (in particolare il Comune e la Città Metropolitana di Bologna), come indicato anche recentemente da alcuni media (Resto del Carlino di Bologna del 15 aprile 2025)?**

iii) **A fronte dei numerosi articoli di stampa pubblicati tra il 26 gennaio e il 30 gennaio 2025, a seguito del trasferimento della partecipazione detenuta da F2i a Camera di Commercio di Bologna e a Comune di Modena, che hanno riportato la persistente vigenza di un patto tra i soci pubblici, perché la Società non ha ritenuto di precisare che gli stessi erano scaduti a far data dall'1 agosto 2024 e non risultavano altrimenti rinnovati?**

Assemblea Straordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Modifica dell'Art. 13 dello statuto sociale**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni

ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto,

pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	3.153.956	10,623708	10,623708	8,730513
Contrari	10.613.628	35,750684	35,750684	29,379744
Sub Totale	13.767.584	46,374392	46,374392	38,110258
Astenuti	15.920.318	53,625608	53,625608	44,069273
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	15.920.318	53,625608	53,625608	44,069273
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Straordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Modifica dell'Art. 13 dello statuto sociale**

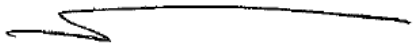
CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
**D	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628

Totale voti	10.613.628
Percentuale votanti %	35,750684
Percentuale Capitale %	29,379744



Azionisti: 1 Persone: 1
Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega: 1



DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero delle scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Straordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Modifica dell'Art. 13 dello statuto sociale**

ASTENUTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
**D	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808

Totale voti	15.920.318
Percentuale votanti %	53,625608
Percentuale Capitale %	44,069273

Azionisti:	3	Persone:	3
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	1

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Straordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Modifica dell'Art. 13 dello statuto sociale**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
3	GUBERTI SIMONE	5.000		5.000
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	95.683		95.683
5	BARALDI FRANCO	80.827		80.827
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL'EMILIA	836.201		836.201
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	1.400.590		1.400.590
6	AGRIESTI CARMELINA	735.655		735.655
DE*	CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA			
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA			
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	3.153.956
Percentuale votanti %	10,623708
Percentuale Capitale %	8,730513

Azionisti:	6	Persone:	5
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	6

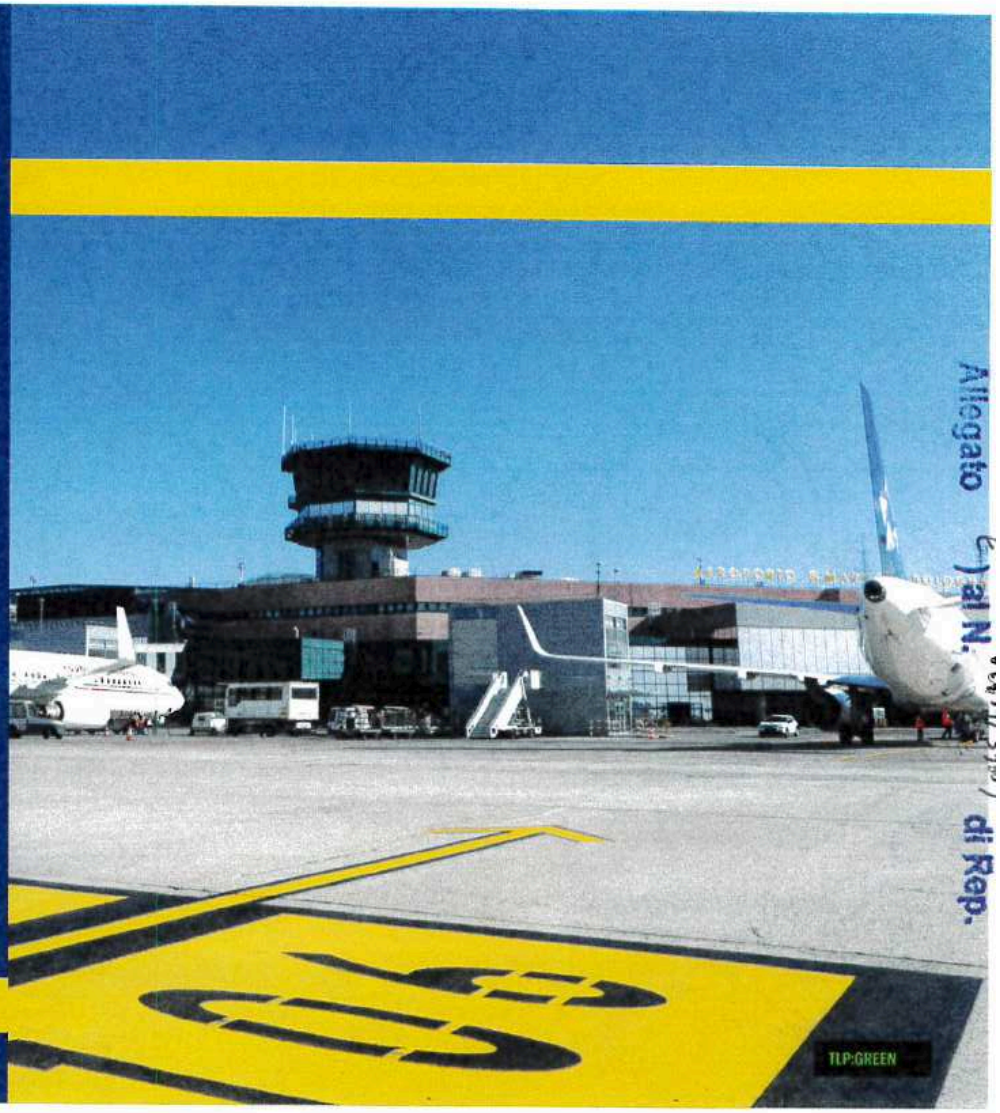
DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

BILANCIO 2024: ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Bologna, 29 Aprile 2025

Aeroporto di Bologna

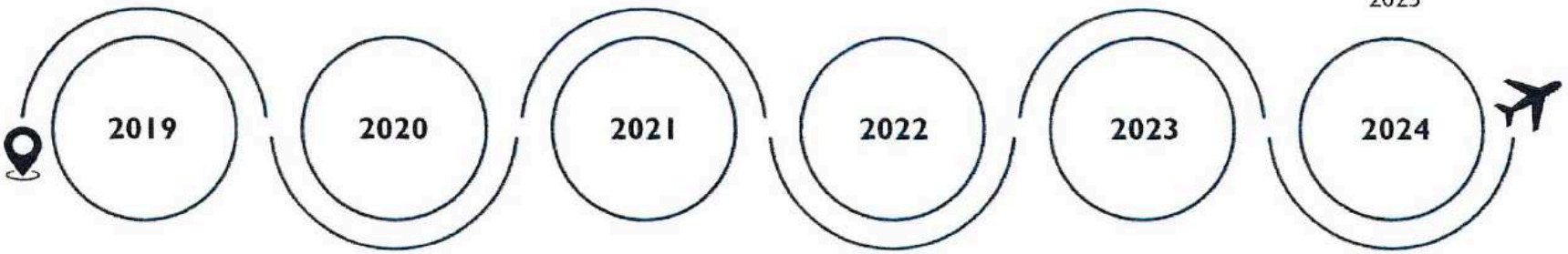
BLQ Innovability



Allegato B) al N. [illegible] di Rep.

IL PERCORSO DI ADB NEGLI ULTIMI ANNI

TLP:GREEN



2019

Si registrano i **volumi più alti** dalla fondazione di Aeroporto di Bologna (1933)

AdB si impegna formalmente a raggiungere gli obiettivi di emission **Net Zero Carbon al 2030**

2020

Proclamazione dello stato di Emergenza Sanitaria Globale, inizio della **pandemia Covid-19**

2021

Parte la **ripresa** per AdB, con una *Summer Season* da record (sfiorato il milione di passeggeri a luglio)

Feb21: ENAC approva in via definitiva il **Masterplan al 2030**

Dic21: firmato con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) un contratto di finanziamento di lunga durata fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale

2022

*Registrati **volumi record** per lo scalo, superando i 10 milioni di passeggeri*

Feb23: firma del nuovo contratto pluriennale con **Ryanair**

6Ott23: siglato Contratto di Programma con ENAC per il quadriennio 2023-2026

2023

Status di "**aeroporto coordinato**" a partire dalla *Winter Season* 2024-2025

2024

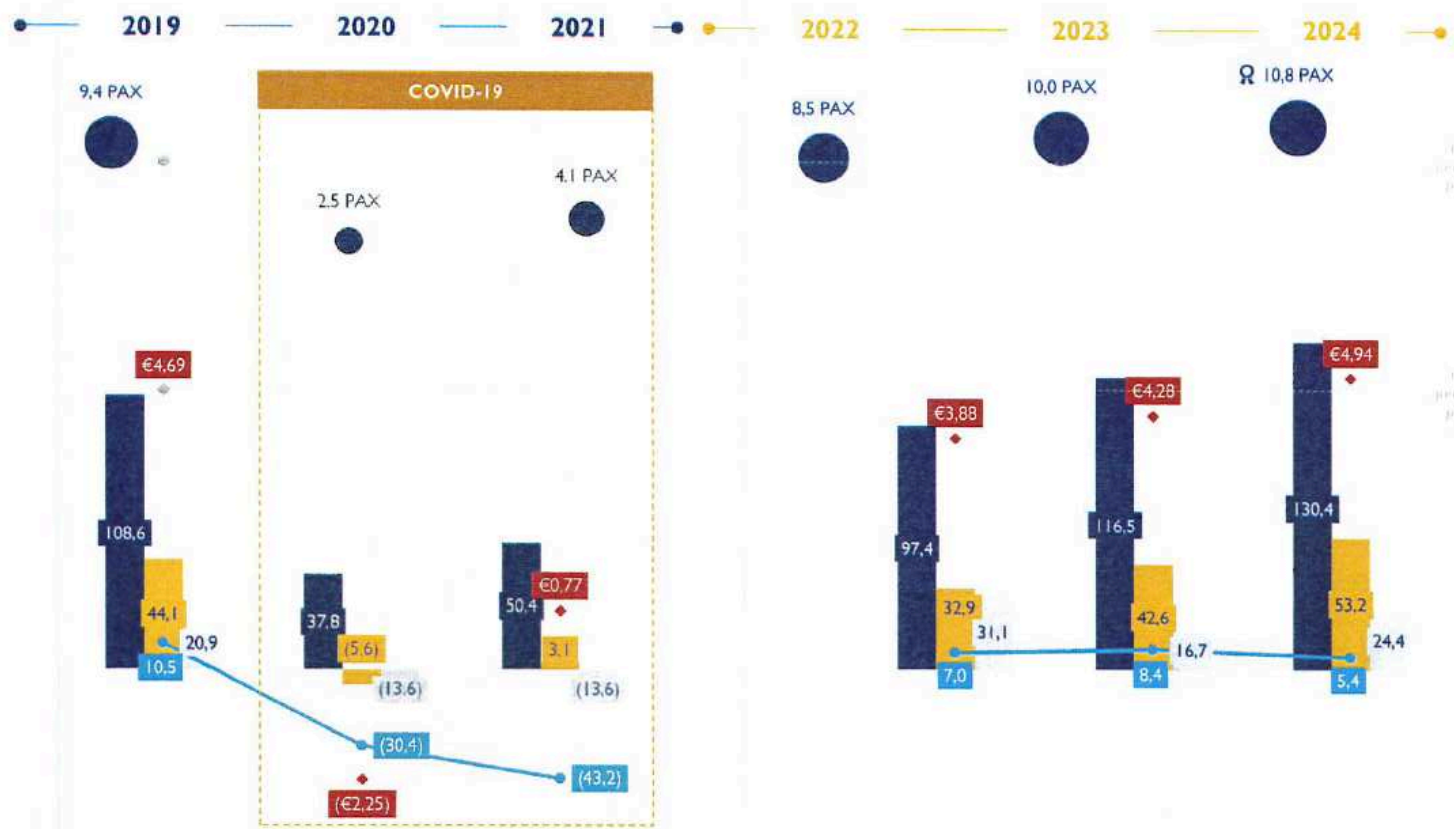
I RISULTATI DEL GRUPPO: PIENA RIPRESA POST-PANDEMIA

TLP:GREEN

VOLUMI DI TRAFFICO
(in mln)

RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI
(in mln €)

- *Ricavi (escl. Servizi di Costruzione)*
- *EBITDA gestionale*
- *Risultato netto*
- *EBITDA conso gest/Pax*
- *Posizione Finanziaria Netta*



GLI INVESTIMENTI DI ADB NEL CORSO DEGLI ANNI (1/4)

TLP:GREEN

STEP A — **INVESTIMENTI COMPLETATI**

B — **INVESTIMENTI IN CORSO**



2019 **2020** **2021** **2022**

OLTRE IL 2026

ESPANSIONE TERMINAL



	2019	2020	2021	2022
COMPLETATI	NUOVA PIAZZOLA DE-ICING ED EDIFICIO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA PISTA AMPLIAMENTO PARCHEGGIO EXPRESS		
IN CORSO	EDIFICIO CARGO		APRON III AREA CARGO CONTROLLI SICUREZZA	NUOVA VASCA DI LAMINAZIONE

2023 & 2024

Completati

- Nuova vasca di laminazione
- Riconfigurazione e riqualifica *curbside*
- Rifunzionalizzazione area cargo
- Riqualifica pavimentazione Apron I
- Miglioramento accessibilità lungo la viabilità perimetrale

2025&2026

In corso

RIQUALIFICA AREA SCHENGEN
Ampliamento della sala imbarchi Schengen e il miglioramento dell'assetto esistente dei flussi

RIQUALIFICA CONTROLLI SECURITY
Efficientamento dei sottosistemi di controllo principali ed aumento del livello di qualità e di servizio offerti al passeggero

PARCHEGGIO MULTIPIANO
Realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano

GLI INVESTIMENTI DI ADB NEL CORSO DEGLI ANNI (2/4)

TLP:GREEN

1 RIQUALIFICA AREA SCHENGEN

Ampliamento della sala imbarchi Schengen e il miglioramento dell'assetto esistente dei flussi passeggeri

+750 mq aperti ad ottobre 2024

Nuovi spazi *retail* per migliorare l'offerta commerciale

Nuovo corridoio di collegamento fra i banchi check-in e i controlli di sicurezza

THEN



NOW



GLI INVESTIMENTI DI ADB NEL CORSO DEGLI ANNI (3/4)

TLP:GREEN

2 RIQUALIFICA CONTROLLI SECURITY

Efficientamento dei sottosistemi di controllo principali ed aumento del livello di qualità e di servizio offerti al passeggero

8 nuove macchine radiogene «standard 3» di nuova generazione

Aumento del livello della qualità del servizio offerto al passeggero

THEN



NOW



GLI INVESTIMENTI DI ADB NEL CORSO DEGLI ANNI (4/4)

TLP:GREEN

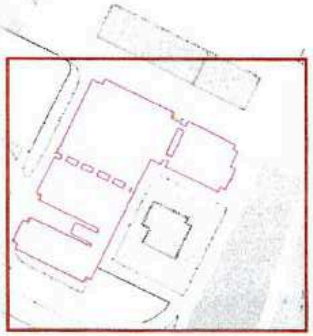
3 PARCHEGGIO MULTIPIANO
Realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano

+2.200 posti auto

Nuovo parcheggio multipiano costituito da due blocchi su 8 piani

THEN

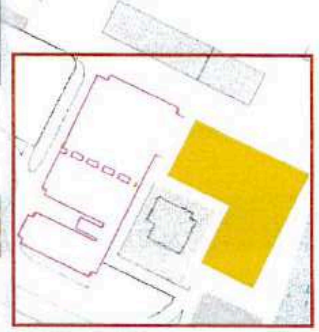




NOW







LO SVILUPPO DEL TRAFFICO SULLO SCALO

TLP:GREEN

RECENTI SVILUPPI

Gli **investimenti** svolti nel corso degli anni hanno come obiettivi principali:

- **aumentare e migliorare la capacità infrastrutturale;**
- **accogliere** sempre maggiori **volumi di traffico**;
- **migliorare** la **qualità** del **servizio offerto**.

Per raggiungere questi obiettivi, AdB ha rchiesto lo **status** di **aeroporto coordinato**.

SUMMER 2025

In questo contesto, i **vettori** con i quali AdB opera hanno recentemente mostrato il loro **interesse** attraverso la **conferma degli slot per la *Summer Season* 2025,** nonostante la necessità di alcune riprogrammazioni.



PRINCIPALI RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI



Aeroporto di Bologna

BLQ Innovability

I PRINCIPALI RISULTATI DEL GRUPPO NEL 2024

TLP:GREEN

Nel 2024 il **traffico passeggeri è cresciuto dell'8,1% rispetto** al **2023** (+5,9% i movimenti). Il *load factor* medio risulta in aumento con l'83,4% nel 2024 rispetto all'82,5% del 2023.

Il traffico **low cost** ha registrato una crescita rispetto ai volumi del 2023 (+7,8%), tuttavia il traffico di **linea** ha mostrato un'**accelerazione più sostenuta** (+9,0%) grazie a maggiori movimenti ed un *load factor* in aumento. I diversi trend di crescita hanno determinato una sostanziale stabilità delle incidenze, con la **quota *low cost*** di 68,1% del FY 2023 e 68,0% del FY 2024.

I **ricavi** del 2024 risultano in aumento del 14,5% rispetto al 2023, grazie ad un incremento di tutte le voci di ricavo ad eccezione degli altri ricavi e proventi della gestione. I **ricavi gestionali** aumentano dell'11,8% rispetto al 2023 a fronte di una crescita del traffico dell'8,1%.

I **ricavi aeronautici** crescono del 15,9% rispetto al 2023 per effetto dell'**andamento positivo** del **traffico** e della **contrazione dell'incentivo a passeggero**, determinata dalle **condizioni dei rinnovati contratti di incentivazione**.

I **ricavi non aeronautici** crescono del 7,8% rispetto al 2023 grazie ad una **buona tenuta di tutti i segmenti**. In particolare, hanno registrato buone performance il *retail* con buoni risultati del *duty free*, ed i parcheggi, anche a seguito della nuova strategia commerciale. Sono cresciuti anche i servizi ai passeggeri, in particolare grazie al buon andamento dei servizi *premium* e alla crescita del *business* autonoleggi per un incremento delle *royalties* ed una maggior penetrazione dei servizi *car rental* sullo scalo.

I **costi operativi gestionali** crescono del 4,1% rispetto al 2023 per l'aumento del costo del personale e dei canoni e noleggi, legati alla crescita del traffico.

Investimenti e manutenzione infrastrutture **pari a €45,3M.**



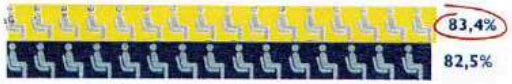
L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL 2024

TLP:GREEN

	2024	2023	Var.%
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%
CARGO	56.371.050	50.994.486	10,5%

LOAD FACTOR

▪ 2023 ▪ 2024



TONNELLAGGIO MEDIO

▪ 2023 ▪ 2024



73 tons



74 tons

PAX/MOV

▪ 2023 ▪ 2024



#135



#139

COMPOSIZIONE TRAFFICO PASSEGGERI

▪ Low Cost
▪ Linea
▪ Altro*





* Altro include charter, aviazione generale e transiti

ANDAMENTO DEI RICAVI E DELLA MARGINALITA' DEL GRUPPO

TLP:GREEN



FY 2024

8,1%

10,8 mln
PASSEGGERI

11,8%

€ 130,2 mln
RICAVI ADJ*

25,0%

€ 53,2 mln
EBITDA ADJ*

46,3%

€ 24,4 mln
RISULTATO NETTO

VS

FY 2023

10,0 mln
PASSEGGERI

€ 116,4 mln
RICAVI ADJ*

€ 42,6 mln
EBITDA ADJ*

€ 16,2 mln
RISULTATO NETTO

* I ricavi rettificati o gestionali, così come l'EBITDA, si intendono non inclusivi di poste straordinarie e ricavi per servizi di costruzione.

RISULTATI DEL BUSINESS AVIATION E NON AVIATION DI GRUPPO

TLP:GREEN

BU AVIATION

RICAVI





EBITDA





BU NON AVIATION

RICAVI





EBITDA



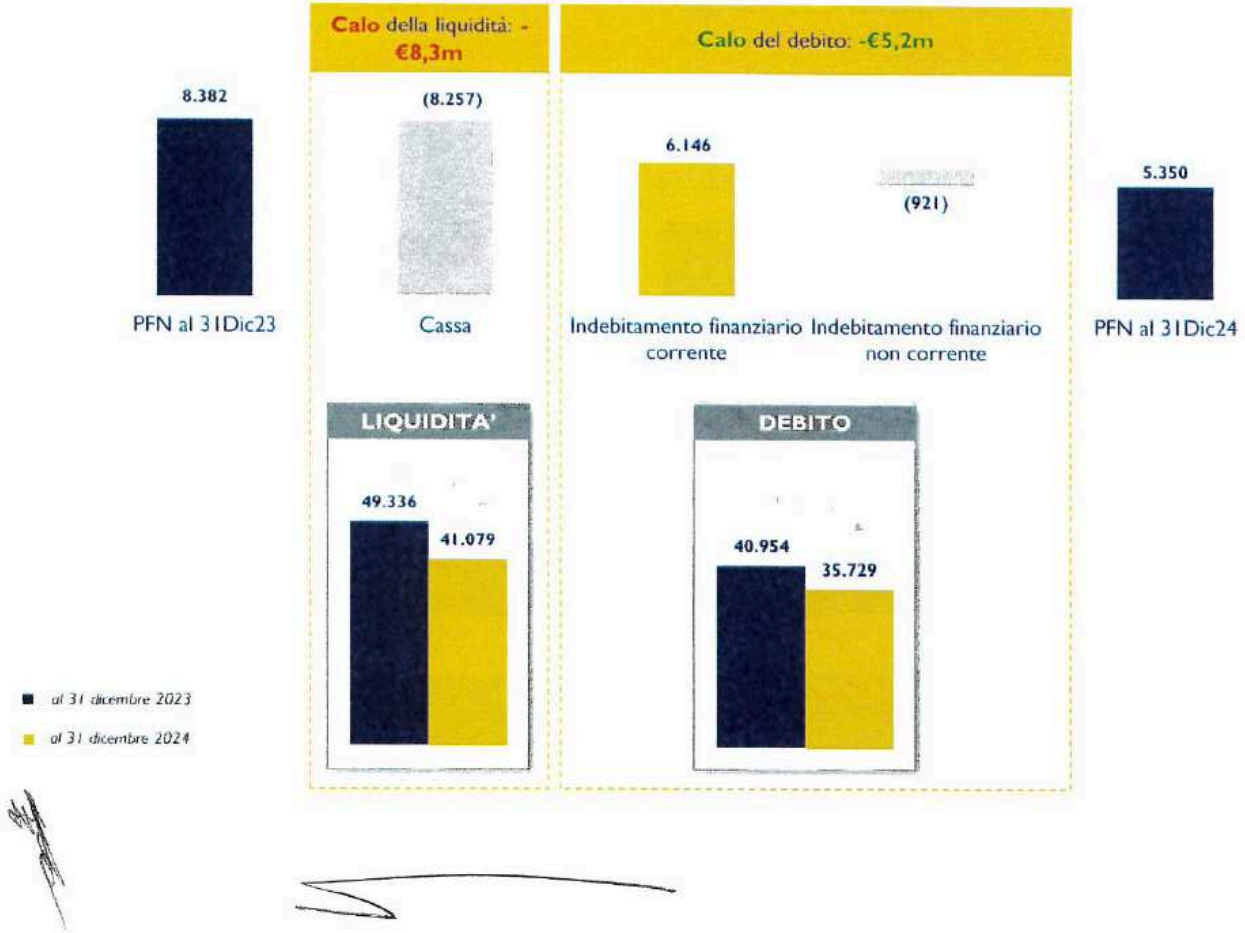


* Ricavi e EBITDA includono i servizi di costruzione (IFRIC 12)

INDICATORI FINANZIARI DEL GRUPPO

TLP:GREEN

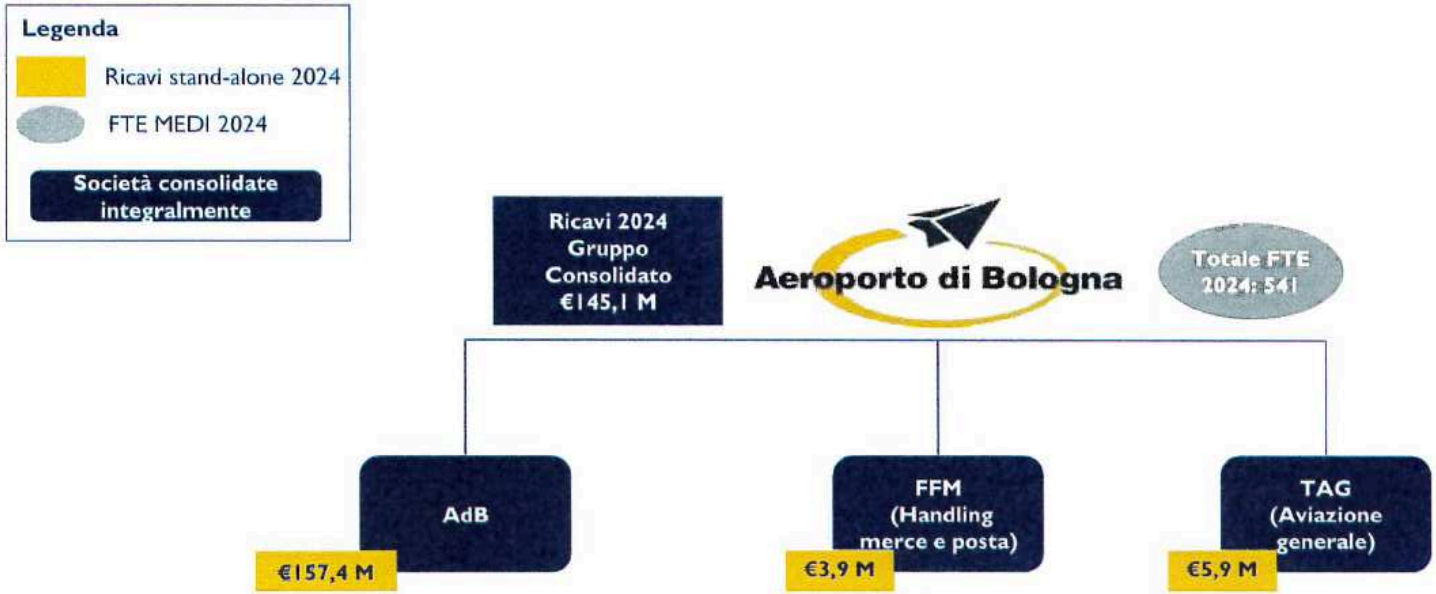
Posizione Finanziaria Netta positiva di € 5,4 mln al 31 dicembre 2024





STRUTTURA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2024

TLP:GREEN



CONTO ECONOMICO ADB FY 2024

TLP:GREEN

in migliaia di euro	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 altre attività immateriali	(1.150)	(691)	(459)	66,4%
Ammortamento 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'esecizio	**22.694**	**15.893**	**6.801**	**42,8%**

STATO PATRIMONIALE ADB AL 31 DICEMBRE 2024

TLP:GREEN

in unità di euro	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**

in unità di euro	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**

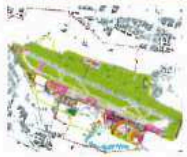
PRINCIPALI INTERVENTI NEL 2024

TLP:GREEN

Interventi su infrastrutture per 45,3 mln €

Investimenti: 42,6 mln €
Fondo di Rinnovo: 2,7 mln €

LAVORI CONCLUSI





Conclusi i lavori di:

(i) riqualifica profonda delle pavimentazioni comprensiva di opere idrauliche sul **piazzale Apron 1**,

(ii) realizzazione della nuova **viabilità perimetrale**.

RICONFIGURAZIONE SALA PARTENZE SCHENGEN



Proseguono i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen, dopo il completamento del corridoio di collegamento dell'area *check-in* con l'area dei controlli *security*, con espansione della sala partenze.

RIQUALIFICAZIONE AREA *SECURITY*



Proseguono i lavori di efficientamento dei controlli di sicurezza e dei controlli passaporti (6 nuove macchine radiogene e rulliere già installate e ulteriori 2 previste nel 2025).

PARCHEGGIO MULTIPIANO



Proseguono i lavori per la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano composto da due corpi distribuiti su 8 livelli che ospiterà 2.218 posti auto.

SALA ARRIVI EXTRA-SCHENGEN I° PIANO



In fase di completamento l'intervento per dotare il controllo passaporti Extra Schengen di un'area di accodamento addizionale.

AMPLIAMENTO TERMINAL



Ottenuta l'approvazione da ENAC del progetto esecutivo relativo all'area *airside* dell'ampliamento del terminal passeggeri. In corso l'attività di *re-engeneering* della progettazione esecutiva del *building*.

PRINCIPALI RISULTATI SU TEMI SOSTENIBILITA'



Aeroporto di Bologna

BLQ Innovability

LA STRATEGIA DI SOSTENIBILITA' DI ADB

TLP:GREEN

PLANET
Sostenibilità ambientale



- In corso **analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici**
- **Impianti fotovoltaici**: realizzato impianto fotovoltaico BHS, realizzazione dell'impianto terminal, completata il Progetto Esecutivo dell'impianto *air-side*
- Da ACA livello 2 a ACA livello 4+: **conferma del Livello 4+** dell'***Airport Carbon Accreditation program*** **di ACI World**
- Acquisto **auto elettriche** e installazione **punti di ricarica** (in corso)
- **Mobilità integrata**: in corso la realizzazione di percorsi ciclabili e introduzione del biglietto *air-rail* per lo spostamento multimodale
- Pianificato il raggiungimento degli **obiettivi di decarbonizzazione al 2030 (*Net Zero Carbon*)**

PEOPLE
Sostenibilità sociale



- **Certificazioni**: certificazione Standard ISO 30415 - ***Diversity & Inclusion***, rinnovo UNI PDR 125 – **Parità di Genere**
- «**Le radici e le ali**» - revisione valori, modello di *leadership* e sistema di *performance management*
- Prosecuzione del **processo di definizione del PICAR** (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore)

PROSPERITY
Sostenibilità economica



- **Aggiornamento temi materiali** e **SDG** ONU prioritari



- Progetto ***Plastic Free*** (subconcessionari)
- In corso la previsione del **Codice di Condotta Fornitori**
- **UE Taxonomy**: pubblicazione attività e KPI *eligible* e *aligned* (in corso)
- **CSRD**: *compliance* ai requisiti normativi

OCCUPAZIONE E PIL GENERATI SUL TERRITORIO DA ADB

TLP:GREEN



		2022 8,5 mln passeggeri	2023 9,9 mln passeggeri	2024 10,8 mln passeggeri
IMPATTO CATALITICO	PIL	1.672 mln €	1.672 mln €	1.672 mln €
	OCCUPATI	24.335	24.335	24.335
IMPATTO INDOTTO	PIL	138 mln €	142 mln €	154 mln €
	OCCUPATI	5.172	5.316	5.753
IMPATTO INDIRETTO	PIL	386 mln €	396 mln €	429 mln €
	OCCUPATI	6.428	6.607	7.150
IMPATTO DIRETTO	PIL	414 mln €	426 mln €	461 mln €
	OCCUPATI	7.389	7.594	8.218
TOTALE		**938 mln €**	**964 mln €**	**1.043 mln €**
		18.989	**19.517**	**21.121**

Fonte: stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTAS nel 2015

PRINCIPALI TREND E SFIDE PER IL SETTORE



Aeroporto di Bologna

BLQ Innovability

TREND GLOBALI E IMPLICAZIONI PER IL SETTORE

TLP:GREEN

TREND GLOBALI

Incertezza delle condizioni **macroeconomice** e **geopolitiche** (*VUCA world*)

Rischio rallentamento dell'**economia globale a causa dei dazi**

Rallentamento nella **crescita demografica**

La nuova "rivoluzione" della IA

SOSTENIBILITA'

Cambiamento climatico con **impatto** sull'**operatività *aviation*** e sulla **domanda**

Decarbonizzazione e politiche *green* con impatto sulla **capacità**

Opportunità di crescita e di business grazie alle **iniziative di sostenibilità**

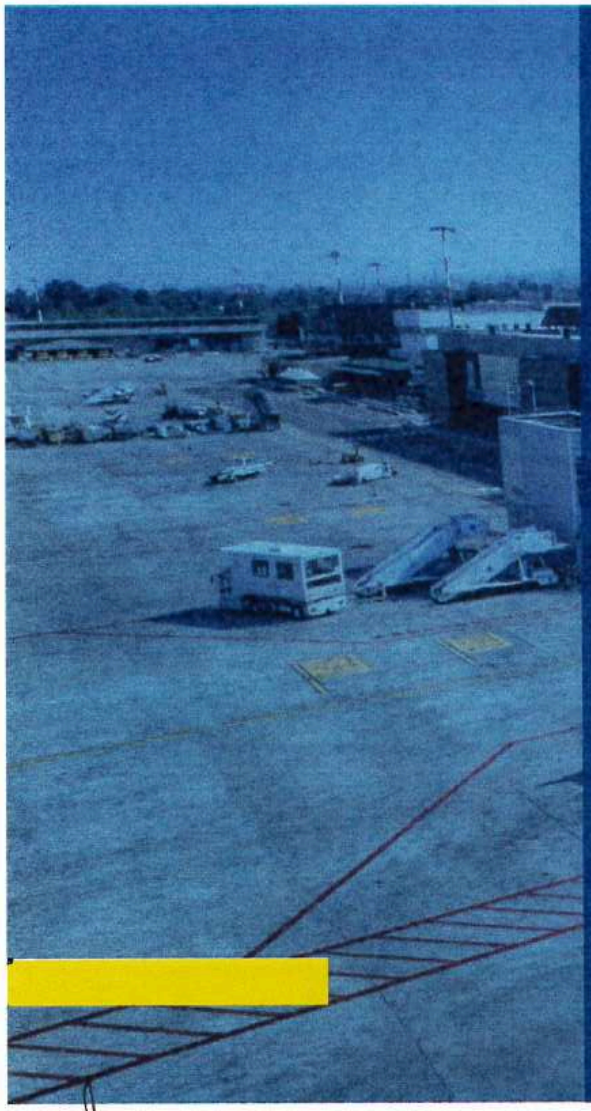
Accesso al capitale (i.e. *green finance*), portando ad una dicotomia fra la **sostenibilità finanziaria** e la **crescita dei volumi**, promuovendo **efficienza** nella gestione dei costi e degli investimenti

IMPLICAZIONI PER IL SETTORE

Rallentamento nella globalizzazione, con crescita della concorrenza e il posizionamento di nuovi *player* e forze sul mercato (i.e. Medio Oriente)

Possibile espansione dell'area europea (UE) come *driver* la crescita della domanda

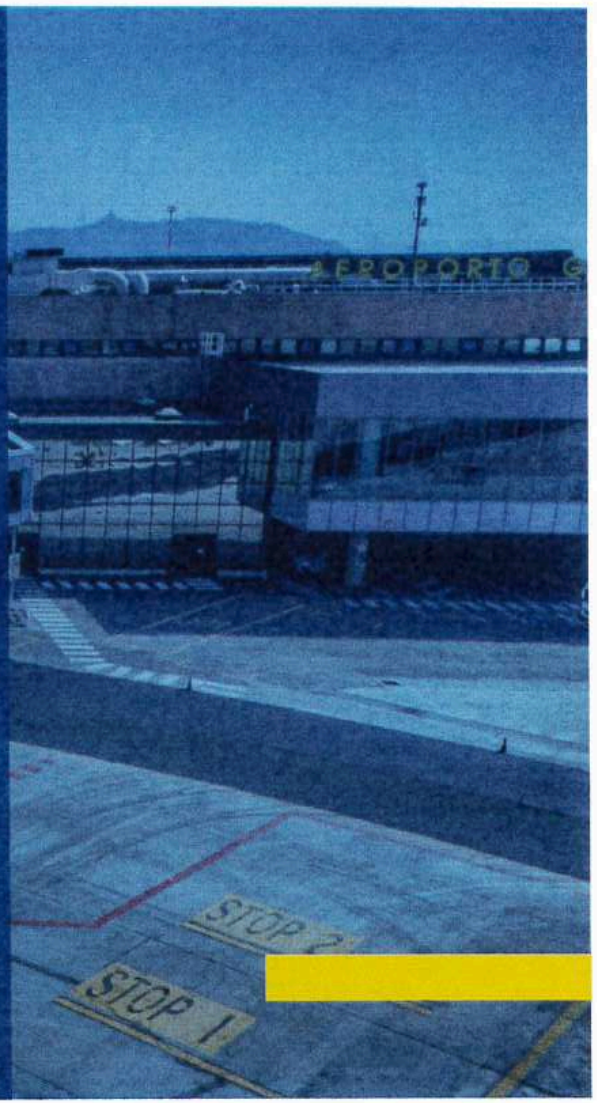
Necessità di un **progressivo "disaccoppiamento" tra crescita dei volumi e profittabilità** nel medio periodo



Aeroporto di Bologna

Grazie per l'attenzione

BLQ innovability
Better Living Quality



Allegato F) al N. 84451/53603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Bilancio di esercizio al 31.12.2024**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto, pari al **82,179531**% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Bilancio di esercizio al 31.12.2024**

CONTRARI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Bilancio di esercizio al 31.12.2024**

ASTENUTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Bilancio di esercizio al 31.12.2024**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
DE*	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000
4	BONACINI PAOLO			
5	BARALDI FRANCO	510	510	
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827
DE*	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
6	AGRIESTI CARMELINA			
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	29.687.902
Percentuale votanti %	100,000000
Percentuale Capitale %	82,179531

Azionisti:	10	Persone:	8
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	8

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato G) al N. 24451/53607 di Rep.

Bilancio 2024

Aeroporto di Bologna

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













BLQ Innovability

WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Bilancio Consolidato

Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e

Bilancio Esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.

Al 31 Dicembre 2024

SOMMARIO

Lettera agli azionisti	5
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	252
Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2024	253
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	254
• Conto Economico consolidato	255
• Conto Economico Complessivo consolidato	256
• Rendiconto finanziario consolidato	257
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	258
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2024	259
Dichiarazione Bilancio Consolidato ai sensi dell'art.154 bis del TUF	334
Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2024	335
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	336
• Conto Economico	337
• Conto Economico Complessivo	338
• Rendiconto finanziario	339
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	340
Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2024	341
Dichiarazione Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art.154 bis del TUF	396

Signori Azionisti,

Signori Azionisti,

Signori Azionisti,

Signori Azionisti,

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia

REA Bologna 268716

Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376

Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Premessa

Il Bilancio consolidato e Bilancio di esercizio di Aeroporto G. Marconi s.p.a. al 31 dicembre 2024 (di seguito anche "Bilancio Annuale") sono stati redatti ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

Il Bilancio Annuale è composto dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività, compresa la Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi del D.Lgs. 125/2024, dal Bilancio annuale consolidato e separato AdB al 31 dicembre 2024.

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche la "Capogruppo" o "AdB") con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 dicembre 2024 sono:

DICHIARANTE	**% Possesso**
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,57% (*)
MUNDYS S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99% (**)

(*) In data 20 settembre 2024 la Camera di Commercio di Bologna ha acquistato 170.000 azioni della Società con un conseguente aumento della quota di possesso da 39,10% a 39,57%.

(**) In data 21 gennaio 2025 F2i Fondi Italiani per le Infrastrutture SGR S.p.A. ha venduto la propria quota azionaria (pari a 3.609.343 azioni o il 9,99% del capitale sociale di AdB) a rispettivamente la Camera di Commercio di Bologna, la quale ha conseguentemente aumentato la propria quota di possesso da 39,57% a 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.

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2024



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

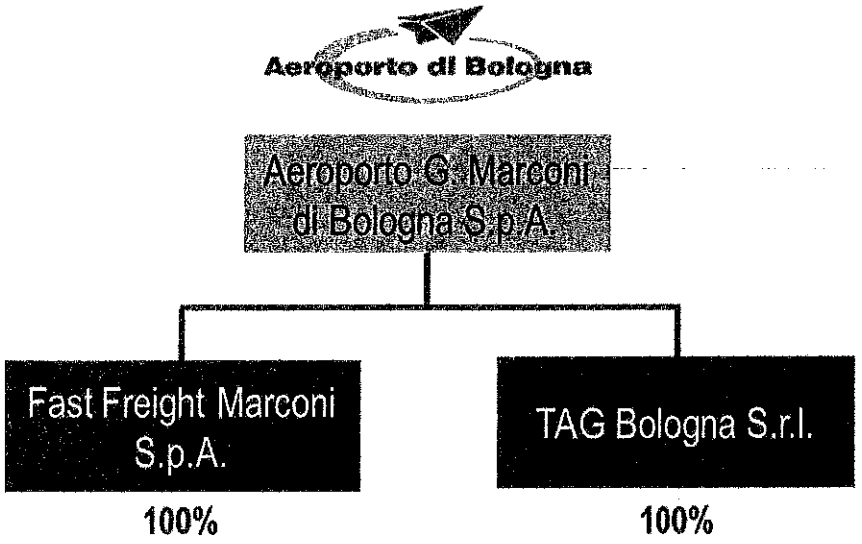
4.8 LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI....47

4.9 PACCHETTO OMNIBUS....47
5. IL CONTENZIOSO....48
6. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE....48
7. ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO....51
7.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO....51
7.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO....53
7.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO....53
8 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO....54
9 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE....55
10 GARANZIE PRESTATE....55
11 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO....56
12 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI....56
13 REGIME DI OPT-OUT....56
14 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE....56
15 RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITA' AI SENSI DEL D.LGS.125/2024....58

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.

Descrizione del Business

Le attività prestate dai gestori aeroportuali possono essere distinte in *aviation* e *non aviation*. La prima categoria comprende principalmente attività di gestione, manutenzione e sviluppo degli aeroporti, nell'ambito della quale si collocano i controlli di sicurezza e di vigilanza, oltre alla fornitura di servizi aeronautici ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali e all'attività di marketing per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci. La seconda comprende principalmente attività di sviluppo delle potenzialità immobiliari e commerciali degli aeroporti.

Coerentemente con la tipologia delle attività prestate, il Gruppo gestisce lo scalo attraverso le seguenti *Strategic Business Unit (SBU):*

- *Strategic Business Unit Aviation*
- *Strategic Business Unit Non Aviation.*

SBU Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della *SBU Aviation* riguardano la gestione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali ed in particolare consistono:

- nella messa a disposizione in efficienza ai clienti e operatori di tutte le infrastrutture, sia *land side* (*terminal*, smistamento bagagli, parcheggi auto, viabilità, magazzini merci) sia *air side* (pista e piazzali aeromobili);
- nella prestazione dei servizi di sicurezza e ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM);
- nell'informativa al pubblico e agli utenti aeroportuali;
- nello svolgimento di attività di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, finalizzate al rinnovamento o ampliamento delle infrastrutture, ivi inclusi gli impianti e le attrezzature, anche al fine di renderli conformi a quanto previsto dalla normativa vigente.

Le attività sono remunerate dalle compagnie aeree, dagli operatori aeroportuali e dai passeggeri attraverso il pagamento dei diritti aeroportuali che il gestore incassa dai vettori e dagli operatori aeroportuali, che possono essere distinti in:

- diritti di imbarco passeggeri: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in funzione del numero di passeggeri in partenza, tenendo conto della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori;
- diritti di approdo e partenza: questi diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e decolli e sono calcolati sulla base del peso massimo autorizzato al decollo dell'aeromobile e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale);
- diritti di sosta e ricovero degli aeromobili, calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo e della durata della sosta;
- diritti merci dovute in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili;
- diritti di rifornimento (c.d.*fueling*), dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili.

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*).

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 4.600 posti auto, che risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione.

Retail

Il *retail* presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e di brand e marchi iconici legati al territorio per fornire unicità e distintività all'offerta commerciale. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.000 mq e 30 punti vendita alla fine del mese di dicembre. A questi si aggiungono quattro punti vendita momentaneamente chiusi per effetto dei lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen.

Advertising

L'*advertising* è gestito mediante impianti digitali ed impianti retroilluminati di grande formato, sia all'interno che all'esterno dell'aerostazione, ubicati in aree di passaggio in cui è agevole cogliere il messaggio pubblicitario. In talune occasioni vengono sviluppate campagne che prevedono la personalizzazione di particolari zone o di elementi di arredo presenti in aeroporto.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri comprendono l'offerta di un servizio di *business lounge* presso la sala *Marconi Business Lounge* (MBL), riservata e confortevole, utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. Attraverso il servizio "*You First*" i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al *gate*. Per poter rispondere in modo migliore alle richieste dei propri passeggeri e in ottica di miglioramento della qualità del servizio offerto, AdB ha selezionato nel corso del 2024 un operatore caratterizzato da specifiche competenze nella gestione dell'*Hospitality* e dei servizi *premium*, attraverso *Beauty Contest,* in allineamento con la tendenza di mercato e cogliendo l'opportunità per rinnovare il proprio modello di business.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 12 compagnie rappresentanti un totale di 19 marchi specializzati, con un totale di 492 posti auto a disposizione.

Real Estate

Il *real estate* è caratterizzato da due macroaree: la prima relativa ai ricavi da subconcessione di spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica, in primis quelle dei corrieri espressi e la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di *handling* le cui tariffe sono regolamentate.

La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 100.000 metri quadrati, di cui oltre 75.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 30.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

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 mercato asiatico, mentre il traffico domestico cresce del 6% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci mondiale del 2024 risulta superiore rispetto al 2023 (+11,3%), scontando i primi mesi del 2023 lievemente in sofferenza. Prosegue quindi la crescita della domanda *air cargo*, che continua a registrare risultati record nell'anno, beneficiando delle restrizioni legate alla capacità del trasporto marittimo transoceanico e nonostante alcune condizioni macroeconomiche attuali, come (i) la stagnazione dell'economia cinese per il terzo mese consecutivo, (ii) una capacità produttiva europea in sofferenza ed (iii) l'andamento del prezzo del *jet fuel*. Le recenti attese prospettano un calo nell'export per i prossimi mesi, sottolineando la debolezza della domanda globale e l'elevata incertezza del contesto macroeconomico e geopolitico. *(Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, dicembre 2024*).

Il traffico passeggeri europeo nel 2024 è cresciuto del 7,4% rispetto all'anno precedente, pur risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali. Il traffico merci, in linea con il generale trend di crescita, è stato superiore del 13,2% rispetto al 2023 (*Fonte: ACI Europe, dicembre 2024*).

Dopo aver definitivamente archiviato il periodo pandemico, anche il traffico passeggeri italiano ha fatto registrare volumi in sostanziale ripresa rispetto al 2023 (+11,0% nell'anno), trainato da *performance* positive del traffico internazionale. Nel singolo mese di dicembre il traffico passeggeri è stato superiore del 9,2% rispetto all'anno precedente. Per quanto concerne il traffico cargo, nel 2024 si è registrata una crescita del 15,0% rispetto al 2023 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, dicembre 2024*). Si segnala che lo sviluppo del mercato italiano nel 2025 potrebbe subire potenziali impatti derivanti dall'acquisizione di ITA Airways da parte di Lufthansa. Con questo accordo strategico, ITA entra a far parte di uno dei principali gruppi aerei europei, con la probabilità che ITA Airways passi dall'attuale alleanza SkyTeam a Star Alliance (di cui Lufthansa è uno dei principali membri) e portando ad una maggiore integrazione con le principali compagnie aeree mondiali.

Con un maggior focus sull'area geografica in cui AdB si inserisce fornendo a persone e imprese i propri servizi di connettività nazionale e internazionale (definita "*catchment area*"), si rileva che la stessa ha registrato un aumento dei passeggeri nel 2024 rispetto all'anno precedente (+6,3%), con differenze sensibili fra gli scali. Anche nel singolo mese di dicembre si registra un miglioramento rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando +9,8% rispetto all'ultimo mese del 2023 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, dicembre 2024*). Mediante l'offerta di soluzioni avanzate in termini di destinazioni raggiungibili e qualità del servizio, AdB contribuisce quindi allo sviluppo economico e sociale del territorio che si estende tradizionalmente oltre i confini regionali, arrivando a coprire 20 province italiane e circa 11 milioni di residenti (circa il 18% del totale della popolazione italiana) e che presenta importanti potenzialità di crescita, anche grazie ai mezzi di trasporto che permettono un facile collegamento fra la Città e l'Aeroporto.

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il 2024 con una crescita importante rispetto al 2023 (+8,1%). L'andamento risulta ora più omogeneo fra il traffico domestico e quello internazionale (+9,0% e +7,8% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel 2024 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, dicembre 2024*).

1.2 ANDAMENTO DEL TITOLO

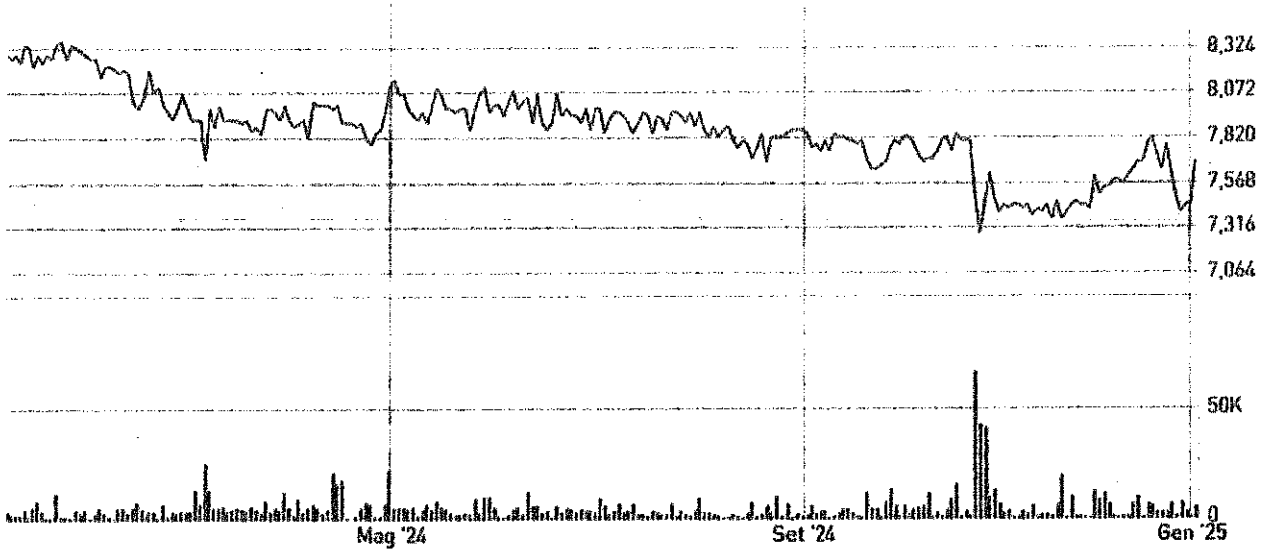
Il 14 luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Si riportano di seguito:

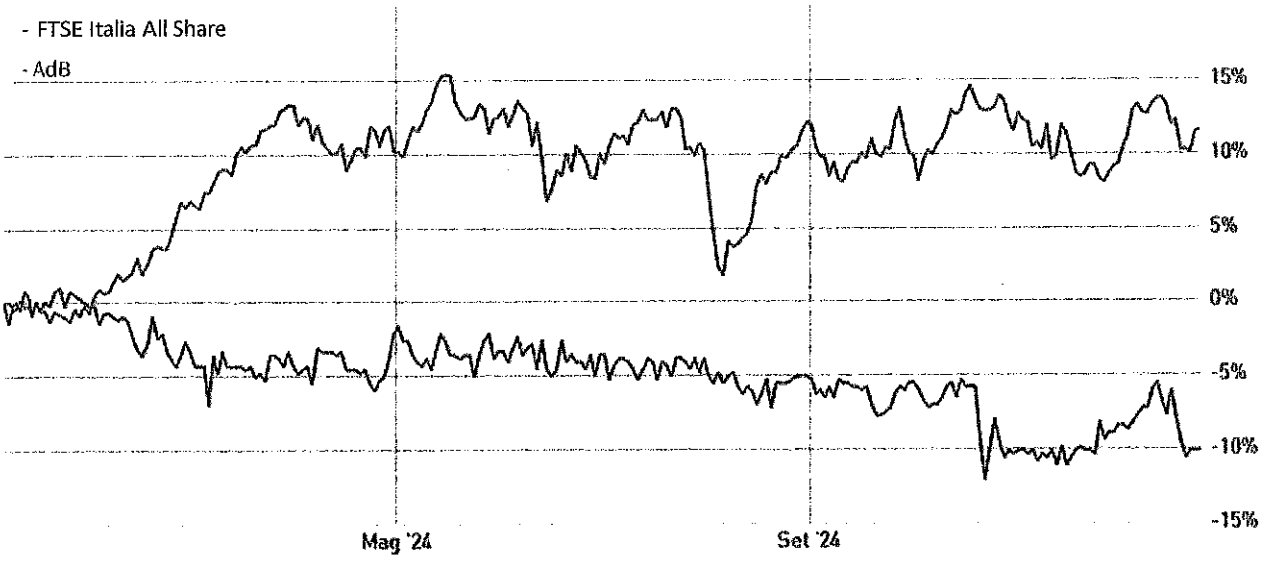
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2024 fino al 31 dicembre 2024;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

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.

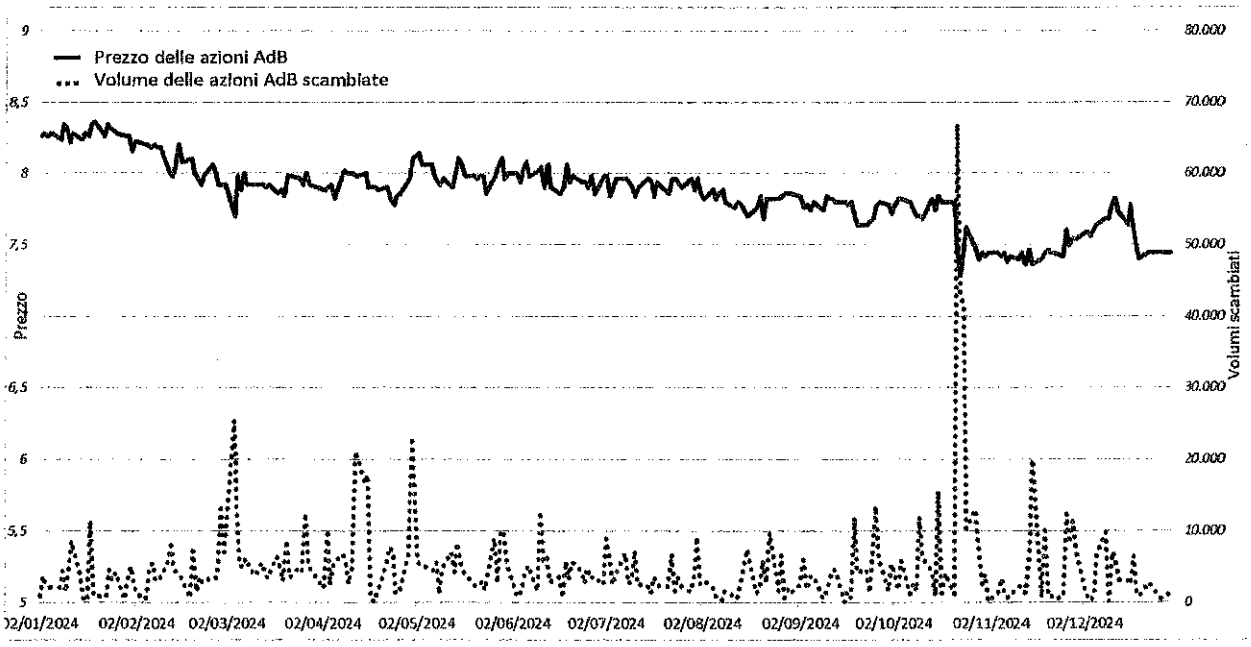
Andamento titolo AdB (01/01/2024-31/12/2024)



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



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2024-31/12/2024)



L'andamento del titolo nel corso del 2024 risente di una sostanziale stazionarietà a seguito di una fase ciclica di raffreddamento del primo trimestre dell'anno, scontando un progressivo rallentamento dell'economia mondiale in atto già a partire dalla fine del 2023. A seguito del calo segnato tra la fine di gennaio ed il mese di marzo, il titolo rimane stabile fino a fine luglio, con alcuni picchi in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati, mentre registra una nuova fase discendente a partire da inizio agosto. Un ulteriore trend ribassista si denota nel mese di novembre, in linea con quanto osservato a livello di mercato, per poi recuperare nell'ultimo mese dell'anno. A fronte di minori volumi scambiati, il prezzo ad azione medio risulta in calo sia rispetto ai valori del trimestre precedente che rispetto all'esercizio 2023, in cui si era beneficiato di una spinta positiva dei mercati.

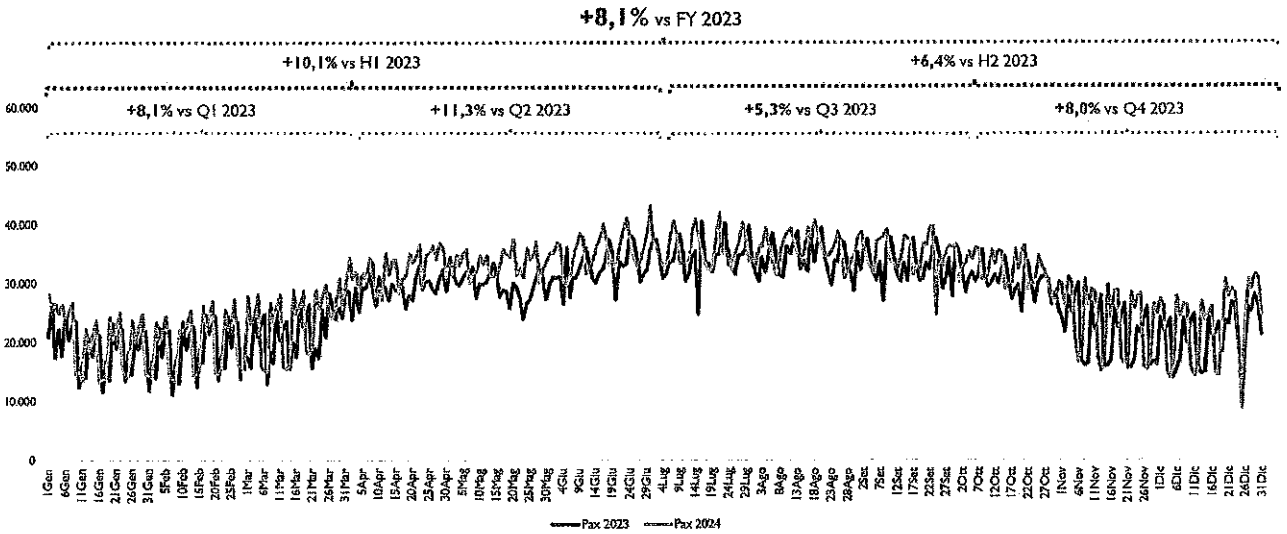
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

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-Dicembre2024



	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

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Dicembre 2024	*% sul totale*	Gennaio - Dicembre 2023	*% sul totale*	Var. % 2024 - 2023
Linea	3.397.236	*31,5%*	3.117.917	*31,3%*	9,0%
Low cost	7.323.956	*68,0%*	6.792.953	*68,1%*	7,8%
Charter	38.964	*0,4%*	42.686	*0,4%*	-8,7%
Transiti	4.531	*0,0%*	6.649	*0,1%*	-31,9%
Totale Aviazione Commerciale	**10.764.687**	***99,9%***	**9.960.205**	***99,9%***	**8,1%**
Aviazione Generale	11.285	*0,1%*	10.079	*0,1%*	12,0%
Totale complessivo	**10.775.972**	***100,0%***	**9.970.284**	***100,0%***	**8,1%**

La presenza di rischi al ribasso legati all'instabilità del complesso contesto macroeconomico e geopolitico degli ultimi anni ha consolidato una nuova composizione del traffico aereo sullo scalo. In particolare, il traffico di linea ha mostrato nel 2024 un'accelerazione sostenuta (+9,0% rispetto al 2023) a fronte di un aumento dei movimenti e del fattore di riempimento dei voli mentre il traffico *low cost*, caratterizzato da minor marginalità, è cresciuto in maniera più contenuta (+7,8% rispetto al 2023), pur confermando la propria preponderanza sullo scalo.

In questo contesto, il traffico internazionale mantiene stabile la propria incidenza sul volume totale dei passeggeri, nonostante sia il traffico nazionale a registrare un'accelerazione più rapida.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Dicembre 2024	*% sul totale*	Gennaio - Dicembre 2023	*% sul totale*	Var. % 2024 - 2023
Nazionale	2.657.532	*24,7%*	2.438.699	*24,5%*	9,0%
Internazionale	8.107.155	*75,2%*	7.521.506	*75,4%*	7,8%
Totale Aviazione Commerciale	**10.764.687**	***99,9%***	**9.960.205**	***99,9%***	**8,1%**
Aviazione Generale	11.285	*0,1%*	10.079	*0,1%*	12,0%
Totale complessivo	**10.775.972**	***100,0%***	**9.970.284**	***100,0%***	**8,1%**

Sebbene il traffico UE abbia mostrato una buona crescita rispetto al 2023, è il traffico Extra UE a registrare un importante aumento rispetto all'anno precedente (+12,0%) per effetto della crescita di alcuni importanti collegamenti da/per lo scalo bolognese (es. Regno Unito e Albania).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Dicembre 2024	*% sul totale*	Gennaio - Dicembre 2023	*% sul totale*	Var. % 2024 - 2023
UE	8.346.788	*77,5%*	7.800.631	*78,2%*	7,0%
Extra UE	2.417.899	*22,4%*	2.159.574	*21,7%*	12,0%
Totale Aviazione Commerciale	**10.764.687**	***99,9%***	**9.960.205**	***99,9%***	**8,1%**
Aviazione Generale	11.285	*0,1%*	10.079	*0,1%*	12,0%
Totale complessivo	**10.775.972**	***100,0%***	**9.970.284**	***100,0%***	**8,1%**

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.

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio - Dicembre 2024	*% sul totale*	Gennaio - Dicembre 2023	*% sul totale*	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.

Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna	*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.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio - Dicembre 2024	Gennaio - Dicembre 2023	Var. % 2024 - 2023
Catania	614.149	629.398	-2,4%
Tirana	469.311	306.724	53,0%
Barcellona	459.876	437.726	5,1%
Palermo	335.543	313.338	7,1%
Parigi CGD	291.414	287.610	1,3%
Madrid	290.816	274.949	5,8%
Istanbul	286.568	248.354	15,4%
Londra LHR	268.696	253.393	6,0%
Bucarest OTP	267.454	229.291	16,6%
Frankfurt	245.433	244.876	0,2%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Il *network* composto dalle principali compagnie aeree presenti sullo scalo risulta in lieve diminuzione rispetto al 2023 in considerazione del contesto geopolitico attuale.

L'evoluzione dell'offerta	*2024*	*2023*
Compagnie aeree	53	55

Analizzando le *performance* dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 53,8% del traffico totale seguita da Wizz Air con il 9,6% del traffico, in crescita del 3,9% rispetto al 2023. Tra le prime dieci compagnie dello scalo sono presenti anche le principali compagnie di linea, a conferma dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio - Dicembre 2024	*% sul totale*	Gennaio - Dicembre 2023	*% sul totale*	Var. % 2024 - 2023
Ryanair	5.802.108	*53,8%*	5.315.335	*53,3%*	9,2%
Wizz Air	1.004.398	*9,3%*	966.363	*9,7%*	3,9%
Air France	291.069	*2,7%*	287.290	*2,9%*	1,3%
Turkish Airlines	285.750	*2,7%*	248.546	*2,5%*	15,0%
British Airways	268.696	*2,5%*	253.444	*2,5%*	6,0%
Vueling	249.353	*2,3%*	242.521	*2,4%*	2,8%
ITA Airways	243.229	*2,3%*	159.411	*1,6%*	52,6%
Lufthansa	234.745	*2,2%*	244.398	*2,5%*	-3,9%
Klm Royal Dutch Airlines	230.341	*2,1%*	193.556	*1,9%*	19,0%
Air Dolomiti	221.067	*2,1%*	163.578	*1,6%*	35,1%
Altri	1.945.216	*18,1%*	1.895.842	*19,0%*	2,6%
Totale complessivo	**10.775.972**	***100,0%***	**9.970.284**	***100,0%***	**8,1%**

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

In migliaia di euro	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%**

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dagli utenti (vettori e passeggeri per tramite dei vettori) e dagli operatori aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti in esclusiva dal Gruppo per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, le operazioni relative ai passeggeri e le merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso esclusivo.

I Diritti Aeroportuali, in considerazione della natura di pubblica utilità dei servizi aeroportuali, sono oggetto di regolamentazione, anche sulla base di norme comunitarie. La nuova normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispongono che le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell'aeroporto dall'altro.

Nel 2024 i ricavi crescono rispetto al 2023 grazie al positivo andamento dei volumi di traffico e al calo degli incentivi allo sviluppo del traffico. La crescita è mitigata dai minori investimenti effettuati in Diritti di Concessione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una crescita del 7,3%. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-1,6%): malgrado la crescita del traffico passeggeri (+8,1%), i relativi ricavi sono inferiori rispetto all'esercizio 2023 per effetto di tariffe unitarie correlate al passeggero in partenza in contrazione;
- Ricavi da Vettori (+21,9%): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti e tonnellaggio e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2023;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+21,5%): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e anche grazie alla crescita delle tariffe per la subconcessione degli spazi operativi, per la messa a disposizione dei banchi check-in e per il fueling;
- Incentivi (-13,3%): malgrado la crescita del traffico incentivato, gli incentivi sono inferiori a quelli dell'esercizio 2023 grazie ad una contrazione dell'incentivo a passeggero in partenza conseguente ai rinnovati contratti di incentivazione;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (-13,6%): il calo di questa voce è da collegare ai minori investimenti realizzati nell'esercizio.

2.2 *STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION*

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	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 Advertisin

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

lounge. Tali fenomeni risultano legati anche ad una generale maggiore penetrazione del servizio nel segmento extra vettori (privati, agenzie di viaggio e aziende).

Subconcessione autonoleggiatori

I risultati dell'esercizio evidenziano gli effetti positivi dell'incremento del traffico passeggeri e delle condizioni contrattuali, che hanno visto un incremento della % delle royalties riconosciute al gestore, ma sono determinati anche dalla maggior penetrazione dei servizi car rental sullo scalo.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'andamento di questa voce è da collegare agli investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'esercizio precedente.

Altri ricavi

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2023 (-22,2%) è dovuta a minori ricavi da vendita liquido de-icing aeromobili e da service manutenzione mezzi, minori ricavi da penali e da efficientamento energetico e al mancato rinnovo per l'esercizio 2024 del contributo straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per energia elettrica e gas naturale, maturato invece negli esercizi 2022 e 2023.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

In migliaia di euro	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;

- altri **ricavi e proventi della gestione**: a determinare il calo rispetto al 2023 (-25,3%) è stato principalmente quanto descritto nella sezione non aviation.

I **costi** si incrementano complessivamente del 9,9% rispetto al 2023.

Analizzando nel dettaglio:

i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una crescita del 3,5% dovuta al maggior acquisto di materiale per imballaggio merce e di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale, conseguente all'incremento del traffico, solo in parte compensati da minori costi per liquido de-icing aeromobili, grazie al clima mite che ha interessato il 2024;

i **costi per servizi** sono inferiori al 2023 (-3,1%) per effetto dell'assenza del servizio esterno per l'assistenza PRM in air side, internalizzato a partire da dicembre 2023, e di minori costi per navette per parcheggi remoti, pubblicità e promozione, manutenzioni e assicurazioni, che vengono solo in parte compensati dai maggiori costi per pulizie, servizi di sicurezza, servizi MBL e consulenze e prestazioni professionali;

i **costi per servizi di costruzione** crescono (+25,6%), come i relativi ricavi, per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;

l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+5%) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;

gli **oneri diversi di gestione** crescono del 5,3% per effetto di incrementi dei costi per quote associative, oneri per indennizzi e risarcimenti e per penalità multe e ammende, oltre che per erogazioni liberali e contributi vari.

Per i commenti sull'andamento del **costo del lavoro** si rimanda all'apposita sezione della presente relazione.

Complessivamente il 2024 evidenzia una crescita del Margine Operativo Lordo (EBITDA) del 25%; 55 milioni di Euro contro 44,1 milioni di Euro del 2023.

Passando ai **costi di struttura**, la voce **"ammortamenti e svalutazioni"** si attesta a 13 milioni di Euro contro 11,7 milioni dell'esercizio di confronto: la crescita del 10,6% è coerente con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Anche gli **accantonamenti** presentano una crescita (9,1%) passando da 6,6 milioni a circa 7,2 milioni di Euro a causa prevalentemente di maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali parzialmente compensati da minori accantonamenti e da rilasci dei fondi oneri futuri.

Per quanto descritto sopra, il **Risultato Operativo (EBIT)** cresce del 35,5% e si attesta a **34,9 milioni di Euro** contro 25,8 milioni del 2023.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 0,6 milioni di Euro** in sensibile miglioramento rispetto al risultato 2023 (-2,4 milioni di Euro) grazie alla valutazione al *fair value through profit and loss* dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express Spa che determina una rivalutazione di 1,1 milioni di Euro ed ai minori oneri finanziari sui mutui in seguito al minor indebitamento del Gruppo e al progressivo calo dei tassi di interesse.

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:

In migliaia di euro	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%)

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento degli esercizi 2024 e 2023:

in migliaia di Euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	53.927	43.044	10.883
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	49.409	34.812	14.597
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(40.267)	11.217	(51.484)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(12.397)	(29.563)	17.166
Variazione finale di cassa	(3.255)	16.466	(19.721)
Disponibilità liquide inizio periodo	44.334	27.868	16.466
Variazione finale di cassa	(3.255)	16.466	(19.721)
Disponibilità liquide fine periodo	41.079	44.334	(3.255)

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative** prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 54 milioni di Euro contro 43 milioni di Euro nel 2023 (+10,9 milioni di Euro).

I **flussi di cassa del capitale circolante** dell'esercizio hanno assorbito cassa per 4,5 milioni di Euro per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per circa 4 milioni di Euro, oltre ad uscite per pagamento imposte per 5 milioni di Euro, al netto dei flussi di cassa in entrata per le variazioni dei crediti e debiti per 4,5 milioni di Euro.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **49,4 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 34,8 milioni del 2023.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **40,3 milioni di Euro** - contro una variazione positiva di 11,2 milioni del 2023 - è determinato:

dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **45,1 milioni di Euro** contro 28,8 milioni nell'esercizio di confronto;

dall'assorbimento di risorse per 0,2 milioni di Euro per la ricapitalizzazione della società partecipata Urban V;

dalla generazione di risorse per 5 milioni di Euro per l'incasso di *time deposit* contro 40 milioni del 2023.

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **12,4 milioni di Euro** contro 29,6 mililoni del 2023 per:

l'incasso della prima tranche di 10 milioni di Euro del finanziamento BEI al netto delle commissioni di istruttoria pari a 100 mila Euro

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.

in migliaia di euro		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.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito si riporta la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle "fonti" e degli "impieghi" per il biennio 2023-2024:

IMPIEGHI	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Var. Ass.	Var. %
-Crediti commerciali	17.134	19.072	(1.938)	-10%
-Crediti tributari	754	360	394	109%
- Altri Crediti	6.595	6.522	73	1%
- Rimanenze di magazzino	812	878	(66)	-8%
Subtotale	**25.295**	**26.832**	**(1.537)**	**-6%**
- Debiti commerciali	(31.716)	(26.897)	(4.819)	18%
- Debiti tributari	(8.033)	(2.664)	(5.369)	202%
- Altri debiti	(38.565)	(36.305)	(2.260)	6%
Subtotale	**(78.314)**	**(65.866)**	**(12.448)**	**19%**
Capitale circolante netto operativo	**(53.019)**	**(39.034)**	**(13.985)**	**36%**
- Immobilizzazioni	271.415	238.820	32.595	14%
- Attività fiscali differite	4.587	4.041	546	14%
- Altre attività non correnti	19.794	16.263	3.531	22%
Totale immobilizzazioni	**295.796**	**259.124**	**36.672**	**14%**
- Fondi rischi, oneri e TFR	(27.184)	(22.426)	(4.758)	21%
-Altre passività non correnti	(64)	(77)	13	-17%
Subtotale	**(27.248)**	**(22.503)**	**(4.745)**	**21%**
Capitale fisso operativo	**268.548**	**236.621**	**31.927**	**13%**
Totale Impieghi	**215.529**	**197.587**	**17.942**	**9%**

FONTI	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Var. Ass.	Var. %
Posizione finanziaria netta	**5.350**	**8.382**	**(3.032)**	**-36%**
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0%
-Riserve	(106.128)	(98.949)	(7.179)	7%
-Risultato dell'esercizio	(24.437)	(16.706)	(7.731)	46%
Totale Patrimonio Netto	**(220.879)**	**(205.969)**	**(14.910)**	**7%**
Totale Fonti	**(215.529)**	**(197.587)**	**(17.942)**	**9%**

Il **capitale investito netto** al 31 dicembre 2024 è pari a **215,5 milioni di Euro** contro 197,6 milioni di Euro in aumento di 17,9 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione: il capitale fisso aumenta di 31,9 milioni di Euro attestandosi a 268,5 milioni di Euro contro i 236,6 milioni del 31 dicembre 2023.
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	Attivita' 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.

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso del 2024 lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito con l'avanzamento di progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside*, in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" ("PSA") e con il "Piano per lo sviluppo funzionale e sostenibile dell'area terminal 2022-2026", successivamente aggiornato in Pi.Ter 2024-2026, quale strumento programmatico allegato al Contratto di Programma 2023-2026 ("CDP") per gli interventi di breve termine.

Durante il periodo residuo del CDP vigente, il sistema fisico più critico che limita la capacità dello scalo è costituito dal Terminal passeggeri.

I lavori di ampliamento ed ammodernamento del Terminal sono in corso attraverso la realizzazione di opere di progressivo ampliamento delle zone più ristrette e critiche e proseguiranno per tutto il periodo residuo del CDP vigente, anche in relazione agli aggiornamenti del piano interventi approvati da ENAC nell'agosto 2024.

I progressivi rilasci di infrastruttura consentiranno di garantire capacità per il mantenimento dei livelli di servizio durante il futuro cantiere dell'intervento Ampliamento Aerostazione, in linea con quanto presente a Masterplan 2016-2030.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al **31 Dicembre 2024** è pari a **42,6 milioni di Euro tra** investimenti di natura infrastrutturale ed investimenti destinati alla sostenibilità, innovazione, qualità e operatività aeroportuale.

Di seguito si evidenzia l'avanzamento dei principali interventi di natura infrastrutturale:

- **Riqualifica del piazzale Apron 1:** completato l'intervento relativo alla riqualifica profonda delle pavimentazioni comprensiva di opere idrauliche sul piazzale;
- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto**: si è in attesa dell'autorizzazione in capo all'autorità delle Dogane per la messa in esercizio del nuovo impianto di deposito carburanti per i voli di Aviazione Generale e conseguente inertizzazione del vecchio deposito;
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** proseguono i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen con il completamento del corridoio di collegamento dall'area check-in all'area dei controlli security e il proseguimento dei lavori relativi all'espansione della sala partenze: proseguono i lavori di riconfigurazione di 2 gate esistenti e di nuovi esercizi commerciali;
- **Nuova viabilità perimetrale:** completata la realizzazione della nuova viabilità perimetrale comprensiva delle attività afferenti agli oneri di urbanizzazione dell'area di deposito carburanti;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** proseguono i lavori per la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano composto da due corpi distribuiti su 8 livelli (piano terra + 7 piani) che ospiterà 2.218 posti auto;
- **Riqualifica area *security* e controllo passaporti:** proseguono i lavori finalizzati ad efficientare i sottosistemi di controllo principali dell'aerostazione, quali i controlli di sicurezza ed i controlli passaporti, con l'obiettivo di aumentare il livello di qualità e di servizio offerti al passeggero. In particolare, prosegue la riqualifica della zona dei controlli di sicurezza tramite l'installazione di complessive 6 linee di nuova generazione più veloci e performanti, mentre 2 linee risultano temporaneamente chiuse per consentirne il completamento entro marzo 2025;

- **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 CO_2, avviato il programma di decarbonizzazione su alcuni fabbricati dell'aeroporto.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 31 dicembre 2024 è pari a **2,7 milioni di Euro**, di cui 0,9 milioni di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (i.e. riqualifica pensilina esterna *curbside* al 1° piano del terminal, riqualifica di alcune *toilettes*, interventi sulle strutture di alcuni parcheggi, lavori di impermeabilizzazione sulle coperture del terminal propedeutici all'installazione dei pannelli fotovoltaici), 1 milione di Euro per interventi su impianti (i.e. gruppi refrigeratori, porte automatiche e portoni, impianti TVCC, impianti antincendio e monitor per informativa voli) e 0,7 milioni di Euro per interventi *airside* (ripristino di alcuni tratti ammalorati della via di rullaggio e del raccordo B, della strada di servizio e del piazzale *de-icing*).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
Organico medio Equivalenti Full Time	**541**	**491**	**50**	**10%**
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	45	41	4	10%
Impiegati	379	348	31	9%
Operai	108	94	14	15%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. VS 2023	Var. % VS 2023
Organico medio	**595**	**542**	**53**	**10%**
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	45	41	4	10%
Impiegati	427	393	34	9%
Operai	114	100	14	14%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2023 (+ 50 FTE) riguarda quasi esclusivamente il personale operativo ed è quindi legata all'andamento del traffico e all'internalizzazione del servizio PRM airside a partire dal mese di dicembre 2023.

Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Var. ass. vs 2023	Var. % vs 2023
Costo del Lavoro	34.396	31.418	2.978	9,5%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del 2024 si incrementa del 9,5% rispetto al 2023 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- maggior ricorso al lavoro somministrato, principalmente per l'assunzione di facilitatori al fine di mitigare gli impatti dei cantieri;
- maggiori costi per formazione e missioni.

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 SOCIETA' 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.

Per effetto dei fattori suesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia una crescita del 36% attestandosi a 1 milione di Euro contro 750 mila Euro del 2023 con conseguente aumento del risultato operativo caratteristico (EBIT; 963 mila Euro, +35%). Il risultato dell'esercizio 2024 infine, si attesta a 796 mila Euro contro 547 mila Euro, pari al +46% sul 2023 anche grazie all'adesione all'istituto del concordato preventivo biennale.

Si rimanda, infine, al capitolo contenziosi del Bilancio Consolidato per l'informativa sul contenzioso doganale che ha coinvolto FFM nel 2021, quale rappresentante indiretto, a seguito di accertamenti di dichiarazione doganale ad opera dell'Ufficio delle Dogane di Bologna.

Tag Bologna Srl

TAG ha avviato l'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. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 51%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing riguardante l'area legale e del personale ed al 31 dicembre 2024 operava con 16 dipendenti (17 dipendenti al 31 dicembre 2023).

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.

A livello nazionale i movimenti di Aviazione Generale nel 2024 hanno fatto registrare un aumento dell'1,5% (Fonte Assaeroporti). TAG ha registrato una crescita del 10% con un andamento, quindi, significativamente superiore alla media nazionale. In termini di tonnellaggio aeromobili l'aumento è stato del 15,4% e il traffico passeggeri nel 2024 è risultato superiore del 11,8% rispetto al 2023.

I ricavi complessivi del periodo sono stati superiori ai valori del 2023 (+12,4%) grazie al positivo andamento del traffico come commentato sopra che ha positivamente impattato anche sulle vendite di carburante.

I costi operativi crescono del 9% principalmente per il maggior acquisto di carburante e per l'aumento dei costi per servizi e del personale determinando un margine operativo lordo di 1,6 milioni di Euro con un aumento del 24 % sul 2023. Infine, il risultato di periodo si attesta a 947 mila Euro contro 266 mila del 2023 (+256%) a causa di due costi di struttura che nel 2023 avevano inciso notevolmente; da un lato il maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali e dall'altro a maggiori ammortamenti dei "Diritti di concessione" a causa dell'impianto di distribuzione del carburante di Aviazione Generale destinato alla demolizione nei primi mesi del 2025 nell'ambito dei lavori di realizzazione del piazzale c.d. terzo lotto.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del presente documento.

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 soprindicata è stata oggetto di impugnativa in sede giurisdizionale amministrativa come riferito al capitolo Contenziosi.

4.2 VARIAZIONE DI STATUS DA AEROPORTO AD ORARI FACILITATI AD AEROPORTO COORDINATO

A seguito dell'istanza di AdB di variazione di status da aeroporto ad orari facilitati ad aeroporto "coordinato" in data 22 marzo 2024 ENAC ha comunicato la variazione di status dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna classificando lo stesso come "coordinato" ai fini dell'assegnazione delle bande orarie a decorrere dalla stagione invernale 2024/25 (IATA Winter 2024).

4.3 FONDO ANTINCENDI

L'art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha istituito il versamento a carico delle società di gestione aeroportuale italiane di somme, da calcolarsi proporzionalmente al proprio traffico aereo, con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all'erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi). Tale finalità è stata modificata dall'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09, che ha spezzato il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziate, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale.

A seguito dell'entrata in vigore, in data 1° gennaio 2016, dell'art.1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016), il Legislatore ha, mediante decreto-legge 1º ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, introdotto la qualifica di "corrispettivi", con riferimento alle contribuzioni destinate al Fondo Antincendi. Quest'ultima previsione è stata oggetto di un giudizio di legittimità costituzionale, a seguito del rinvio operato dalle SS.UU. della Corte di Cassazione, mediante ordinanza motivata del 28 dicembre 2016. A partire dal 26 luglio 2018, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell'art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione.

Nel quadro giuridico di riferimento, deve, inoltre, menzionarsi l'importante sentenza delle Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che ha delineato una cornice di diritto entro la quale collocare e valutare la complessa fattispecie del Fondo Antincendi, in quanto è stata definitivamente accertata e dichiarata:

- la natura di tributo del contributo da versarsi;

- la giurisdizione competente tributaria.

Detta pronuncia della Cassazione richiama, inoltre, con una particolare rilevanza dal punto di vista dell'affermazione di un principio giuridico generale, il dispositivo della sentenza, passata in giudicato, della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/51/14, la quale ha accertato "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art. 4, comma 3 - bis, del D.L. n. 185 del 2008".

Nel corso del 2019 è stata, inoltre, emanata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019 la quale, riprendendo tutti gli accertamenti di fatto e di diritto già compiuti dai diversi giudici aditi (Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, CTP, ecc.) viene a delineare un compiuto quadro giuridico ed a rafforzare la giurisprudenza tributaria in materia di trattamento del Fondo Antincendi.

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).

Il nuovo Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della Legge "delega" 21.06.2022 n. 78, presenta profili di significativa novità e necessità di debito approfondimento e piena comprensione e legittima applicazione per gli appalti cd. strumentali della Capogruppo.

La Società ha adottato a fine 2023 una propria regolamentazione interna a livello di regolamento generale appalti e acquisti ed a livello di procedure interne e di sistemi a supporto dei processi di approvvigionamento.

Risultano valorizzati i "poteri di autorganizzazione" dei soggetti operanti nei settori speciali, con l'obiettivo di assicurare un carattere di piena autonomia alla relativa disciplina alla luce delle direttive comunitarie (Art. 141 e ss.) e maggiore flessibilità in coerenza con la natura essenziale dei servizi pubblici gestiti dagli enti aggiudicatori (acqua, energia, trasporti, ecc.). Le norme introdotte sono "autoconclusive", quindi prive di ulteriori rinvii ad altre parti del Codice. Si prevede la possibilità per le stazioni appaltanti di determinare le dimensioni dell'oggetto dell'appalto e dei lotti in cui eventualmente suddividerlo, senza obbligo di motivazione aggravata.

La digitalizzazione del ciclo degli appalti operativa dal 1° gennaio 2024 voluta dal Ministero competente e delegata ad ANAC per attuazione non risulta fin qui soddisfacente per gli operatori e rischia di determinare rallentamenti nel processo di *procurement* sopra soglia comunitaria. Sono in corso studi ed approfondimenti a livello tecnico ed a livello giuridico per assicurare *compliance* rispetto alle nuove norme, sempre tenuto conto delle specificità ed esigenze del servizio pubblico gestito e dei piani di sviluppo della società. Si stanno altresì valutando e gestendo a livello di *industry* e con confronti ed approfondimenti necessitanti di conforti a livello giurisprudenziale le interpretazioni di alcune norme di non piana lettura.

4.5 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata compliance aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (General Data Protection Regulation) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di privacy by design e privacy by default, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta compliance alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato.

In relazione ai temi della data protection, dell'utilizzo dell'intelligenza artificiale ed alle misure di sicurezza nell'ambito del piano aziendale di cybersecurity, non da ultimo l'adempimento ai requisiti imposti dal decreto legislativo n.138 del 4 settembre, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.230 del 1 ottobre 2024, di recepimento della direttiva (UE) 2022/2555 – la Direttiva NIS 2 – relativa a misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione, la Società accorda sempre la massima attenzione, tenuto conto dei tanti progetti a forte componente innovativa nei quali è impegnata ed in considerazione, da una parte, della costante strategicità e dall'altra dei crescenti rischi.

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 satisfattivo 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).

Il decreto, in particolare, prevede che:

gli AVL siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 18 mesi dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali;

i beni e aree e le sole aree siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.

Con specifico riferimento al profilo tariffario dei beni e delle aree che costituiscono AVL, l'atto stabilisce (art. 2) "[...] Fino alla presa in carico da parte dei suddetti gestori aeroportuali, e comunque fino allo scadere del citato termine, ENAV detiene i sistemi AVL al fine di garantirne la gestione e la manutenzione ed è autorizzata a riversare i relativi costi nella propria tariffa di terminale. 2. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, ENAV è autorizzata a riversare nella tariffa di terminale il valore contabile non ancora ammortizzato dei beni oggetto del presente decreto, secondo un meccanismo di gradualità condiviso con ENAC."

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali.

Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contradditorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.

In specie si dà atto della recente 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. E' 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.

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, difatti, 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.

5. IL CONTENZIOSO

Per le informazioni relative al contenzioso si rimanda alla Nota 29 del presente bilancio consolidato annuale.

6. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

I risultati economici del Gruppo AdB sono condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, dall'evoluzione del contesto nazionale ed internazionale dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori e dalle alleanze tra gli stessi oltre che dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.

Per le informazioni relative alla gestione dei rischi finanziari si rimanda al paragrafo "Tipologia e gestione dei rischi finanziari" della Nota 28 al Bilancio Consolidato.

Rischi derivanti dal conflitto in Ucraina e in Medio-Oriente

Il Gruppo è esposto al rischio della perdita dei volumi di traffico verso i paesi dell'Est Europa per effetto del conflitto tra Russia e Ucraina tuttora in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nell'area, che però non sono tuttora presenti a livello consuntivo e nelle stime del gestore a breve termine. Tali volumi, pur se molto ridotti, vengono inclusi nelle stime del Gruppo solo a partire dalla fine del prossimo quinquennio con impatto, quindi, marginale in caso di prolungamento del conflitto.

Tale conflitto potrebbe influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica, anche al di fuori dell'Europa orientale. Il conflitto in Ucraina potrebbe ulteriormente acuire la crescita dei prezzi delle materie prime, con impatto sui costi per utenze e sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Inoltre il rischio Cyber Security risulta ulteriormente acuito da una fase di conflitto a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti. Il Gruppo prosegue pertanto il monitoraggio delle evoluzioni del conflitto per l'identificazione degli eventuali ulteriori rischi e impatti sul business.

A quanto sopra si è aggiunto il conflitto in Medio-Oriente che potrebbe acuire le criticità aumentando le incertezze del contesto geopolitico mondiale.

Rischi relativi all'incidenza dei rapporti con Ryanair sui volumi di traffico

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 dicembre 2024, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 53,8%.

Nel solco della pluriennale intesa di successo AdB e Ryanair hanno consolidato la partnership, avviata nel 2008, con un nuovo accordo di 6 anni siglato a febbraio 2023. Particolarmente, AdB e Ryanair hanno sottoscritto l'intesa, nell'ambito dei rispettivi obiettivi di sviluppo, al fine di assicurare il mantenimento di una rete articolata e varia di collegamenti nell'ambito delle aree servite dal vettore ed altresì assicurare uno sviluppo del network in linea con la capacità ed in coerenza con i progetti di sviluppo infrastrutturale del Marconi. L'accordo persegue obiettivi di sostenibilità complessiva nel lungo termine e prevede uno schema di incentivazione collegato alla policy di sviluppo del traffico dell'aeroporto.

Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un 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 dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le recenti tensioni geopolitiche internazionali hanno infatti determinato un aumento dei prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati ed un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti.

Inoltre, per effetto dello status di aeroporto coordinato, in caso di mancata realizzazione del Piano degli Interventi nei tempi previsti, potrebbero generarsi ritardi nei rilasci di capacità infrastrutturale aggiuntiva e quindi limitazioni all'evoluzione del traffico futuro.

Il piano investimenti come rimodulato di tempo in tempo, sempre garantendo debita e costante informativa ad ENAC, sarà implementato con risorse finanziarie in gran parte già disponibili derivanti dal finanziamento BEI.

Rischi relativi al quadro normativo

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, svolge la propria prevalente attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera, per tale principale ragione, in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale, sovranazionale e, pure, internazionale. Eventuali mutamenti dell'attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell'ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli *slots*, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull'operatività e sui risultati economici della Società e del Gruppo ad essa facente capo.

Rischio relativo alla rilevanza delle attività immateriali sul totale dell'attivo patrimoniale e del patrimonio netto del Gruppo

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2024 per 255 milioni di Euro, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di impairment sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza consente.

Il test di impairment e le relative sensitivity rispetto alle assunzioni caratterizzate da maggiore aleatorietà non hanno evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2024 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).

Sul tema della verificabilità della recuperabilità del valore delle attività si rimanda anche alla nota 4 – altre attività finanziarie non correnti e alla nota 8 – crediti commerciali.

Stagionalità dei ricavi

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera, generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel terzo trimestre dell'anno, piuttosto che nei primi e negli ultimi mesi. Le vendite più elevate si concentrano, infatti, nel periodo giugno-settembre, momento di picco delle vacanze estive, in cui si registra il massimo livello di utenza. A questo si aggiunge una forte componente di passeggeri *business*, per le caratteristiche del tessuto imprenditoriale del territorio e per la presenza di eventi fieristici di richiamo internazionale, che tempera i picchi stagionali dell'attività turistica. Pertanto, i dati economici e finanziari 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

In migliaia di euro	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'esecizio	**22.694**	**15.893**	**6.801**	**42,8%**

Nel biennio l'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (*) è stato il seguente:

In migliaia di euro	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%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.258	1.574	(316)	-20,1%
Ricavi rettificati	**121.556**	**108.986**	**12.570**	**11,5%**
Materiali di consumo e merci	(1.275)	(1.339)	64	-4,8%
Costi per servizi	(22.386)	(23.489)	1.103	-4,7%
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 rettificati	**(71.026)**	**(68.508)**	**(2.518)**	**3,7%**
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA rettificato)	**50.530**	**40.478**	**10.052**	**24,8%**
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 TV su Fondo di rinnovo	198	173	25	14,5%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	**52.427**	**42.004**	**10.423**	**24,8%**

(*) per approfondimenti sul Terminal Value si rimanda al commento sui principi contabili alla voce attività immateriali della nota

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo.

	1° TRIM 2024	Var % vs 2023	2° TRIM 2024	Var % vs 2023	3° TRIM 2024	Var % vs 2023	4° TRIM 2024	Var % vs 2023
Traffico Passeggeri	1.949.775	8,1%	3.095.490	11,3%	3.297.447	5,3%	2.433.260	8,0%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)								
RICAVI RETTIFICATI	**24.940**	**18,5%**	**32.658**	**11,7%**	**33.998**	**6,2%**	**29.960**	**12,2%**
Ricavi per servizi aeronautici	13.107	23,6%	17.414	15,3%	18.372	9,5%	16.266	18,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	11.452	12,4%	14.969	10,3%	15.330	2,9%	13.388	7,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	381	53,6%	275	-50,5%	296	-6,0%	306	-32,7%
COSTI RETTIFICATI	**(16.518)**	**5,0%**	**(17.940)**	**3,1%**	**(17.997)**	**2,4%**	**(18.571)**	**4,4%**
Costo del personale	(7.737)	11,7%	(8.299)	10,1%	(8.131)	11,2%	(8.619)	7,4%
Altri costi operativi	(8.781)	-0,4%	(9.641)	-2,2%	(9.866)	-3,9%	(9.952)	1,9%
MOL RETTIFICATO	**8.422**	**58,8%**	**14.718**	**24,4%**	**16.001**	**10,9%**	**11.389**	**27,7%**
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	**33,8%**	**n.s.**	**45,1%**	**n.s.**	**47,1%**	**n.s.**	**38,0%**	**n.s.**

7.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	in migliaia di euro	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%**

FONTI	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Var. Ass.	Var. %
Posizione finanziaria netta	(3.760)	1.596	(5.356)	-336%
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0%
-Riserve	(98.184)	(91.823)	(6.361)	7%
-Risultato dell'esercizio	(22.694)	(15.893)	(6.801)	43%
Totale Patrimonio Netto	(211.192)	(198.030)	(13.162)	7%
Totale Fonti	(214.952)	(196.434)	(18.518)	9%

8 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO

Si riportano di seguito i prospetti di riconciliazione tra Patrimonio Netto e Risultato netto della Capogruppo e Patrimonio Netto e Risultato netto consolidato:

migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2024	Risultato Netto 31.12.2024
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	211.192	22.694
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	4.930	947
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	7.904	796
Patrimonio netto e risultato aggregato	***224.026***	***22.437***
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.192)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	***220.879***	***22.437***
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	220.879	22.437

migliaia di euro	Patrimonio Netto 31.12.2023	Risultato Netto 31.12.2023
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	198.030	15.893
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	3.978	266
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	7.109	547
Patrimonio netto e risultato aggregato	***209.117***	***16.706***
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	***205.969***	***16.706***
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	205.969	16.706

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.

10 GARANZIE PRESTATE

Per le informazioni relative alle garanzie prestate dal Gruppo si rimanda alla Nota 28 del Bilancio consolidato.

11 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO

Ai sensi dell'articolo 2428, comma n. 2, n. 3 e n. 4, del Codice Civile si dà atto che Adb e il Gruppo non possiedono azioni proprie alla data del 31 dicembre 2024.

12 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI

Sulla base delle comunicazioni effettuate ai sensi di legge, gli Amministratori ed i Sindaci di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, che alla data del 31 dicembre 2024 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

- l'amministratore esecutivo Nazareno Ventola n° 4.000 azioni.

13 REGIME DI OPT-OUT

In data 13 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, ai sensi degli articoli 70, comma 8 e 71, comma 1-bis, del Regolamento Emittenti ha deliberato di aderire al regime di opt-out previsto dai predetti articoli avvalendosi della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi previsti dall'Allegato 3B del Regolamento Emittenti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

14 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.

Andamento del traffico

Nei primi due mesi del 2025 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 1.317.961 passeggeri (in crescita del 9,0% sul 2024), con 9.855 movimenti complessivi (+4.4% sullo stesso periodo del 2024), mentre le merci trasportate sono state 6.767 tonnellate (+5,1% sul 2024).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

A livello globale il settore del trasporto aereo ha confermato nel 2024 un importante percorso di crescita, segnando una crescita del traffico passeggeri del 10,4% rispetto al 2023 e superando del 3,8% i volumi del 2019. La crescita è stata guidata sia dalla ripresa del segmento internazionale (+13,6% rispetto al 2023), che 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 Bullettin, 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.

Sommario

15 LA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITA' AI SENSI DEL D.LGS.125/2024 1

Sommario 1

ESRS 2–INFORMAZIONI GENERALI 8

1. METODOLOGIA E CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 8

2. MODELLO DI BUSINESS, STRATEGIA E CATENA DEL VALORE 11

2.1. Modello di business 11

2.2. Strategia 12

2.3. Catena del valore 16

2.4. Interessi e opinioni degli stakeholders 17

3. ANALISI DI DOPPIA RILEVANZA 20

3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti 20

3.2. Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 21

3.3. Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 29

4. GOVERNANCE 34

4.1. Modello di Corporate Governance 34

4.1.1. Governance della Sostenibilità 39

4.2. Gestione etica del Business 42

4.2.1. Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità 42

4.3. Dichiarazione sul dovere di diligenza 43

INFORMAZIONI AMBIENTALI 46

5. INFORMATIVA A NORMA DELL'ARTICOLO 8 DEL REGOLAMENTO (UE) 2020/852 (REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA) 46

5.1. Nota metodologica fatturato 48

5.2. Nota metodologica CapEx 48

5.3. Nota metodologica OpEx 51

5.4. Valutazione delle Clausole Minime di Salvaguardia 51

6. ESRS E1 – CAMBIAMENTI CLIMATICI 57

6.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima 57

6.2. Piano di transizione 58
6.3. Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici 60
6.4. Politiche 62
6.5. Azioni 63
6.6. Target 68
6.7. Metriche 69
7. ESRS E2 – INQUINAMENTO 76
7.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento 76
7.2. Politiche 76
7.3. Azioni 77
7.4. Target 78
7.5. Metriche 78
8. ESRS E3 – ACQUA E RISORSE MARINE 80
8.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla gestione delle risorse idriche 80
8.2. Politiche 81
8.3. Azioni 81
8.4. Target 82
8.5. Metriche 82
9. ESRS E4 – BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI 83
9.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati a biodiversità ed ecosistemi 83
9.2. Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale 85
9.3. Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 85
9.4. Politiche 85
9.5. Azioni 86
9.6. Target 86
9.7. Metriche 86
10. ESRS E5 – USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE 88
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 88
10.2. Politiche 89
10.3. Azioni 89
10.4. Target 92
10.5. Metriche 93

INFORMAZIONI SOCIALI 99

11. ESRS S1 – FORZA LAVORO PROPRIA 99

11.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori propri e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 99

11.2. Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni 101

11.3. Politiche 103

11.4. Azioni 108

11.5. Target 113

11.6. Metriche 114

12. ESRS S2 – LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE 122

12.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 122

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 124

12.3. Politiche 126

12.4. Azioni 129

12.5. Target 131

13. ESRS S3 – COMUNITÀ INTERESSATE 133

13.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 133

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 135

13.3. Politiche 136

13.4. Azioni 138

13.5. Target 141

13.6. Metriche entity-specific 142

Gestione del rumore 142

Creazione di posti di lavoro 143

14. ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali 143

14.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali e loro interazione con la strategia e il modello aziendale 144

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 146

14.3. Politiche 150

14.4. Azioni 155

14.5. Target 160

INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE 164

15. ESRS G1 – Condotta d'impresa 164

15.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa 164

15.2. Politiche 165

15.3. Gestione delle relazioni con i fornitori 168

15.4. Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva 170

15.5. Target 171

15.6. Metriche 172

16. ESRS CONTENT INDEX 175

17. APPENDICE 191

Tabella degli elementi di informazione derivanti da altre norme UE 191

ESRS 2–INFORMAZIONI GENERALI

1. METODOLOGIA E CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (nel seguito anche "Adb" o la "Società") è la società per azioni, con sede legale a Bologna, che gestisce l'Aeroporto di Bologna, il settimo scalo italiano per numero di passeggeri nel 2024, ed è quotata al mercato regolamentato Euronext Star Milan di Borsa italiana.

A partire dal 2025, con riferimento ai dati relativi all'esercizio 2024, le società classificate come Enti di Interesse Pubblico di grandi dimensioni[1] sono tenute a redigere una Dichiarazione Annuale sulla Sostenibilità in conformità al D.Lgs. 125/2024 (nel seguito anche solo "il Decreto"), che recepisce la Direttiva UE 2464/2022, nota come "*Corporate Sustainability Reporting Directive*" (nel seguito anche solo "CSRD"). Tale Decreto rappresenta un rafforzamento dell'indirizzo tracciato dal superato D.Lgs. 254/2016 adottato per recepire la precedente Direttiva UE 95/2014, conosciuta come *Non-Financial Reporting Directive* ("NFRD"). Pertanto, in linea con quanto previsto dalle nuove predisposizioni normative, AdB redige una Dichiarazione Consolidata di Sostenibilità (nel seguito indicata anche come "Rendicontazione di Sostenibilità" o "RS"), costituente parte integrante della propria Relazione sulla Gestione.

La Rendicontazione di Sostenibilità 2024 rappresenta la prima applicazione dei nuovi *European Sustainability Reporting Standards Sector Agnostic* (nel seguito anche solo "ESRS"), pubblicati in via ufficiale il 31 luglio 2023 (Allegato I, Regolamento Delegato 2772/2023) e finalizzati a rendere complete, trasparenti e comparabili le informazioni sulla sostenibilità di tutte le imprese europee. (ESRS 2 BP-1_3)

AdB è anche la Società Capogruppo del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna (nel seguito anche solo "**Gruppo**" o "**Gruppo AdB**") che comprende le società controllate al 100%: Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito anche solo "**FFM**") che si occupa di *handling* cargo e merce e Tag Bologna S.r.l. (nel seguito anche solo "**TAG**") che gestisce il terminal Aviazione Generale e si occupa dei servizi di *handling* per l'Aviazione Generale sull'Aeroporto di Bologna.

I dati e le informazioni contenuti all'interno della presente Rendicontazione di Sostenibilità riguardano l'esercizio 2024, dal 1° gennaio al 31 dicembre, in linea con il periodo del Bilancio Consolidato e rendiconta la gestione, i processi, gli obiettivi e le performance del Gruppo inerenti alle questioni di sostenibilità rilevanti. Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni economiche corrisponde a quello del Bilancio Consolidato del Gruppo (la Capogruppo e le società controllate consolidate integralmente nel Bilancio Consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2024) (ESRS 2 BP-1_4,5(a,b))

Nella definizione e stesura del documento, sono stati considerati gli attori della catena del valore rilevanti per il Gruppo. A tal riguardo, per l'aggiornamento dell'analisi di Doppia Rilevanza sono stati analizzati impatti, rischi ed opportunità relativi alle operazioni proprie e alla catena del valore, sia a monte che a valle. Infine, si segnala che per questo primo esercizio di rendicontazione ai sensi della CSRD e del relativo Decreto di recepimento italiano, considerata la complessità della normativa e dei requisiti previsti dagli standard di rendicontazione-in particolar modo per quanto riguarda la catena del valore-, il Gruppo si è avvalso di quanto previsto e consentito dalle disposizioni transitorie elencate nell'Appendice C "Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente" dell'ESRS 1[2]. L'elenco completo delle misure transitorie di cui il Gruppo

[1] Emittenti di valori mobiliari ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati italiani e dell'UE, nonché imprese bancarie e assicurative che alla data di chiusura del bilancio, anche su base consolidata: i) superano il numero medio di 500 dipendenti; ii) abbiano superato almeno uno dei seguenti limiti: a) stato patrimoniale >20 mln €; b) ricavi netti >40 mln €.

[2] L'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.

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 3, 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))

Eventuali errori rilevanti nei periodi di rendicontazione precedenti vengono comunicati esplicitando la natura dell'errore, l'eventuale correzione e i potenziali effetti di quest'ultima sui dati contestuali precedentemente esposti. Se tale correzione non risulta possibile vengono comunque evidenziate le circostanze che hanno provocato l'errore. (ESRS 2 BP-2_14(a,b,c)). Si consideri, ad ogni modo, che il presente documento rappresenta la prima Rendicontazione di Sostenibilità redatta ai sensi dell'art. 4 del Decreto.

Dove ritenuto necessario e senza trascurare la completezza e comprensibilità della Rendicontazione di Sostenibilità, sono state effettuate inclusioni delle informazioni mediante riferimento, opportunamente indicate di volta in volta. (ESRS 1_122) Nell'applicare tale principio, vengono comunicati ed elencati gli obblighi di informativa ESRS o specifici elementi d'informazione (c.d. *datapoint*) previsti da questi ultimi che sono stati inclusi mediante riferimento. (ESRS 2 BP-2_16)

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in quanto società obbligata alla predisposizione della Rendicontazione Consolidata sulla Sostenibilità, ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 125/2024, ha incluso l'informativa richiesta a norma dell'articolo 8 della cosiddetta "Tassonomia UE" (Regolamento UE 2020/852 e successivi Regolamenti Delegati) in relazione alle attività ecosostenibili condotte dal Gruppo. Si precisa che, nel condurre le attività di analisi e predisposizione delle relative disclosure, è stato adottato nel complesso un approccio prudenziale, basato sulla comprensione e interpretazione, allo stato delle attuali conoscenze, dei requisiti normativi applicabili.

Nella parte finale del presente documento viene riportata la *Tabella degli elementi di informazione derivanti da altre norme UE*[3], nella quale viene riportato un raccordo tra le informazioni prescritte da altri atti legislativi dell'UE contenenti obblighi di comunicazione di informazioni sulla sostenibilità e gli obblighi di informativa afferenti ai principi trasversali e tematici e ESRS di cui viene data disclosure nella Rendicontazione di Sostenibilità 2024. (ESRS 2 BP-2_15). Infine, all'interno dell'*ESRS Content Index*, si riporta il dettaglio degli indicatori ESRS rendicontati.

La definizione dei contenuti del documento ha coinvolto un Gruppo di Lavoro multifunzionale appositamente definito, coordinato dalla Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Investor Relations che, con l'obiettivo di consentire una precisa individuazione delle informazioni considerate significative per gli stakeholder, ha identificato i contenuti secondo le caratteristiche qualitative fondamentali che devono avere le informazioni (*pertinenza e rappresentazione fedele*) e le caratteristiche qualitative che migliorano le informazioni (*comparabilità, verificabilità e comprensibilità*), così come definito dallo standard ESRS 1 "Prescrizioni Generali", nell'Appendice B "Caratteristiche qualitative delle informazioni" (ESRS 1_19)

Il processo di reporting è formalizzato all'interno di una specifica procedura aziendale[4] e si basa sui sistemi informativi delle principali funzioni aziendali. I dati e le informazioni contenute nella presente Rendicontazione sono stati elaborati e convalidati anche dai vari responsabili di funzione, mentre il documento nel suo complesso è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 14 marzo 2025. Per maggiori informazioni rispetto alla gestione dei processi di governance e sistema di controllo interno sulle informazioni di sostenibilità si rimanda al Capitolo 4. "Governance".

Il documento è oggetto di un esame limitato ("l*imited assurance engagement*" secondo i criteri indicati dal principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - *Standard on Sustainability Assurance Engagement - SSAE* (Italia)) da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., che 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.

[3] La presente Tabella è redatta in conformità ai requisiti dell'Appendice B "Elenco degli elementi d'informazione di cui ai principi trasversali e tematici derivanti dal diritto dell'UE" dell'ESRS 2 "Informazioni Generali".

[4] Si segnala che la procedura di reporting, alla data di redazione del presente documento, risulta essere in corso di revisione da parte di AdB in considerazione degli specifici cantieri progettuali che il Gruppo ha avviato lo scorso giugno 2024 in ambito CSRD.

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))

2.2. Strategia

Vision, Mission e i valori del Gruppo

L'Aeroporto di Bologna ha superato i risultati del 2019, anno pre-pandemico, e sta contestualmente affrontando le grandi sfide infrastrutturali che ne cambieranno il volto, mentre la sostenibilità in tutte le sue accezioni, ambientale, sociale ed economica, è diventata sempre più centrale ed imprescindibile assieme all'Innovazione.

L'orientamento al futuro ha portato il Gruppo a superare varie difficoltà ed a raggiungere importanti traguardi nel corso degli anni, tutto grazie all'impegno delle persone che compongono l'Azienda e ai valori che la guidano. Proprio guardando al futuro e alle nuove sfide, Aeroporto di Bologna ha intrapreso un

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

percorso condiviso per tracciare il nuovo cammino coinvolgendo lo staff nell'aggiornamento della **Carta dei Valori,** all'interno del progetto **"Le Radici e le Ali"**, che ha avuto una durata di quasi un anno e che ha portato alla creazione di un nuovo modello di Leadership e alla definizione di nuovi comportamenti e del modello di Performance Management. Da questo processo sono emerse sia riconferme che novità, che guideranno le azioni del Gruppo nei prossimi anni.

VISION

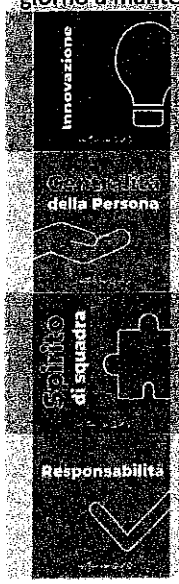
Essere la porta d'accesso ideale per l'Italia
L'opportunità di un percorso di sviluppo tramite l'espansione della rete di collegamenti farà dell'Aeroporto di Bologna l'ideale porta di accesso per i passeggeri in entrata ed uscita dal territorio.

MISSION

Aumentare la rete dei collegamenti ed avere cura affinché il passeggero possa vivere un'esperienza unica
L'Aeroporto di Bologna riuscirà in questa Mission se i passeggeri riconosceranno lo scalo bolognese come perfetta porta d'accesso, grazie alla quale raggiungere tutte le destinazioni, dando l'opportunità di un veloce accesso ad un territorio con elevata qualità nei servizi e nelle strutture.

VALORI

"Siamo più di un'azienda: siamo una comunità unita da un impegno comune verso l'eccellenza ed il progresso sostenibile".
Innovazione, Centralità della Persona, Spirito di Squadra e *Responsabilità* sono i pilastri su cui si fonda l'identità aziendale del Gruppo.
I Valori sono il fondamento su cui il Gruppo costruisce il proprio successo e il proprio futuro. Nell'orgoglio di coltivare una cultura aziendale basata su fiducia, collaborazione ed etica del lavoro, il Gruppo si impegna ogni giorno a mantenere vivo lo spirito che lo guida verso nuovi traguardi.



***Innovazione**: Promuoviamo il cambiamento nei processi e nel pensieri, rendendo agile e stimolante l'agire quotidiano per costruire il nostro futuro sostenibile.*

***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 Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.
CARE
Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

AdB ha individuato, inoltre, due linee guida trasversali agli obiettivi strategici sopra indicati che rappresentano un continuo riferimento per le attività aziendali:

MAXIMISE FINANCIAL PERFORMANCE
Il Gruppo pone attenzione allo sviluppo delle performance economico-finanziarie e a favorire un adeguato ritorno per gli azionisti.
PERFORMING AND SUSTAINABLE CORPORATION
Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna, in un'ottica di miglioramento delle performance aziendali e di sviluppo con una crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità nelle sue componenti ambientali, sociali e di governance.

Strategia di sostenibilità

Aeroporto di Bologna crede fortemente nei valori della sostenibilità come leva strategica per lo sviluppo responsabile del sistema aeroportuale. A tal riguardo, il **Piano di Sostenibilità** (nel seguito anche solo "Piano" o "PdS") include tutte le iniziative volte al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale relativamente ad impatti negativi e positivi che il Gruppo generale sull'ambiente e sul tessuto socioeconomico del territorio in cui opera, al fine di migliorare le performance ESG del Gruppo. I progetti

sono articolati in tre pillar, **PLANET, PEOPLE e PROSPERITY.** Inoltre, il Piano include specifiche azioni volte a consolidare un modello di business ed una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG ponendo grande attenzione agli aspetti di governance, alla lotta alla corruzione e alle frodi e al rispetto dei diritti umani



PLANET-AMBIENTE

- **Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali**: Misurare e mitigare gli impatti ambientali derivanti dalle operazioni ed infrastrutture aeroportuali sulle matrici naturali locali quali aria, acqua, suolo e sottosuolo, biodiversità;
- **Rumore e annoyance:** Monitorare e mitigare l'impatto acustico aeroportuale e conseguente disturbo arrecato alla popolazione situata nelle vicinanze dell'aeroporto;
- **Economia circolare:** Ridurre rifiuti, imballaggi e consumi di risorse; promuovere pratiche di riutilizzo, riciclo e recupero di materiali ed energia.



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 organizzazioni territoriali per poter meglio perseguire obiettivi di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica);
- **Prevenzione della corruzione e delle frodi**: Adottare politiche e prassi per il necessario controllo interno su possibili casi di corruzione e frodi che dovessero interessare soggetti interni al Gruppo;
- **Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti**: Garantire il presidio continuo della qualità dei servizi offerti e un impegno costante nel soddisfare le esigenze di tutti i clienti/passeggeri offrendo servizi innovativi anche attraverso soluzioni digitali che ne migliorino l'esperienza di viaggio;
- **Safety delle operazioni aeroportuali**: Gestire le operazioni aeroportuali garantendo la sicurezza per i passeggeri e i lavoratori. Capacità di gestire le emergenze assicurando la continuità operativa.
  (SBM-1_40 e), f))

2.3. Catena del valore

Di seguito si riporta una rappresentazione delle principali caratteristiche della catena del valore, a monte e a valle, e il posizionamento di Gruppo AdB nella stessa in considerazione dei servizi che eroga tramite le sue Business Units Strategiche. SBM-1_40a) i; SBM-1_42c)
La tabella riassuntiva deriva da un'analisi di clienti e fornitori rilevanti per il Gruppo, che lo stesso ha deciso di condurre anche ai fini dell'analisi di Doppia Rilevanza (per maggiori informazioni di rimanda al capitolo 3. "Analisi di Doppia Rilevanza" del presente documento).
Nello specifico, i soggetti "a monte" sono classificati in base alla tipologia di attività/fornitura[6]; mentre i soggetti "a valle" sono classificati in base alla tipologia di business del Gruppo (*"aviation"* e *"non aviation"*). Per ciascuno di essi sono stati analizzati i servizi forniti dal Gruppo ed i principali materiali in entrata utilizzati per l'erogazione di tali servizi. Inoltre, sono state prese in considerazione le principali localizzazioni geografiche dei servizi erogati dai clienti business[7].

[6] La mappatura e la classificazione dei fornitori è stata effettuata sulla base delle voci di costo inscritte a Bilancio Consolidato e sulla base di estrazioni da sistema. Ulteriori informazioni sono state identificate mediante l'utilizzo della Piattaforma Synesgy relativamente ai fornitori che hanno compilato specifici questionari in ambito ESG.

[7] La mappatura e la classificazione dei clienti è stata effettuata sulla base delle voci di ricavo iscritte a Bilancio Consolidato e sulla base di estrazione da sistema.

UPSTREAM *Principali fornitori*	OPERATIONS *Gruppo AdB*	DOWNSTREAM *Principali clienti*
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 **Fornitori di edilizia ed impiantistica** Macchinari, attrezzature, impianti, automezzi e arredi, appalti per la realizzazione di infrastrutture edili ed impiantistiche **Fornitori di informatica** Device informatici/hardware, software **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	**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 **Business Non Aviation** gestione parcheggi, subconcessioni retail, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari	**Passeggeri** **Vettori** **Handler** **Subconcessionari retail** **Rent a car** **Vettori di Aviazione Generale, privati, società aerotaxi** **Vettori courier e spedizionieri** **Taxisti, società di trasporto, noleggiomezzi**

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

Risorse

Capitale infrastrutturale 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.
Capitale Naturale 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.
Capitale Umano Si riferisce alle caratteristiche e alla dimensione dell'organico di Gruppo AdB, nonché alle politiche adottate per favorire lo sviluppo e il benessere dei dipendenti e collaboratori. Ciò include iniziative di formazione e crescita professionale, programmi dedicati alla salute e sicurezza sul lavoro, strategie per la promozione della diversità e dell'inclusione, oltre a misure di welfare, comunicazione interna e benefit aziendali finalizzate a rafforzare l'engagement
Capitale Sociale e Relazionale Comprende gli asset immateriali che supportano la gestione e lo sviluppo del business del Gruppo. Include sia le caratteristiche del contesto economico e il grado di internazionalizzazione del territorio servito, sia la qualità delle relazioni con gli stakeholder a tutti i livelli. Tra questi aspetti rientrano la reputazione aziendale, il coinvolgimento dei dipendenti, la soddisfazione dei clienti, le politiche commerciali adottate e la gestione della supply chain. Il Capitale Sociale e Relazionale viene consolidato tramite il coinvolgimento attivo degli stakeholder, strategie di comunicazione e politiche di gestione della supply chain.

Capitale Intellettuale
E una risorsa immateriale fondamentale per lo sviluppo del business del Gruppo, abilitando la creazione di competenze e soluzioni innovative. Comprende il livello di dotazione tecnologica che supporta i processi organizzativi e operativi, nonché le modalità con cui le competenze interne ed esterne vengono valorizzate e integrate per favorire l'innovazione. Il Capitale Intellettuale è sviluppato attraverso investimenti in innovazione e digitalizzazione, garantendo così una crescita sostenibile e competitiva.

Output
L'output della gestione si concretizza nell'insieme delle attività svolte e nelle modalità con cui queste vengono realizzate. Esso riflette l'impegno organizzativo, operativo e strategico messo in atto nell'anno di riferimento per garantire il funzionamento dell'aeroporto, rispondendo al meglio alle esigenze del territorio servito e alle aspettative degli stakeholder. Oltre al volume e alla qualità delle performance operative, include anche progetti e iniziative finalizzati al rafforzamento del ruolo del Gruppo come attore responsabile nello sviluppo socioeconomico locale.

Outcome
L'outcome del Gruppo AdB rappresenta l'impatto complessivo generato sul contesto socio-economico di riferimento. Esso misura il contributo del sistema aeroportuale come motore di sviluppo economico e sociale, evidenziando il ruolo di AdB quale fattore abilitante e catalizzatore della crescita territoriale. Questo si realizza attraverso la creazione di una connettività aerea efficiente e coerente con il profilo competitivo dell'area servita, favorendo l'internazionalizzazione e l'attrattività del territorio.

2.4 Interessi e opinioni degli stakeholders

L'approccio strategico del Gruppo ai temi di sostenibilità si sviluppa a partire dalla rilevanza che lo stesso riconosce alle diverse categorie di stakeholder con cui interagisce. Quale fulcro di un sistema complesso come quello aeroportuale, AdB ha sviluppato nel tempo metodi e canali di comunicazione, ascolto e coinvolgimento specifici per i diversi gruppi di stakeholder interni ed esterni ed ha come obiettivo di proseguire in un coinvolgimento sempre maggiore, attraverso incontri diretti su specifiche tematiche di business, indagini di clima, interviste e workshop con gli attori che, direttamente o indirettamente, influenzano le attività del Gruppo e sono da queste influenzati. I risultati, gli interessi di natura sociale, economica, professionale e umana e le esigenze di tutti gli attori coinvolti che emergono da tale coinvolgimento sono tenuti in considerazione da AdB nello sviluppo delle strategie di Gruppo, assicurando il raggiungimento di obiettivi comuni in un'ottica sostenibile e di massimizzazione costante dell'esperienza del passeggero. (ESRS 2 SBM-2 45 a) iv,v)

Risulta dunque evidente come l'identificazione e la mappatura puntuale degli stakeholder sia fondamentale per poter verificare il complesso delle aspettative delle categorie coinvolte, le potenzialità inespresse dalla relazione con AdB e la serie di azioni in essere e ancora da sviluppare per il raggiungimento di specifici obiettivi condivisi.

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	1. Social 2. CRM 3. Survey 4. Interviste Management 5. Happy or Not System 6. Canale Whistleblowing
CLIENTI **VETTORI E HANDLER** **SUBCONCESSIONARI** **OPERATORI** **LOGISTICI**	1. Comitato Utenti 2. Comitato Salute e Sicurezza 3. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità 4. Incontri di condivisione esiti Mistery Client 5. Survey 6. Safety Committee 7. CRM 8. Canale Whistleblowing

Stakeholders	Strumenti di ascolto
COMUNITÀ LOCALE & NEIGHBOURS	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**	1. *Mobility Day* 2. *Inhouse meeting* e altri eventi aziendali 3. Incontri di formazione e sensibilizzazione 4. Survey 5. Contrattazione collettiva 6. Canale Whistleblowing
AZIONISTI/INVESTITORI **COMUNITÀ FINANZIARIA**	1. Investor relations 2. Incontri con investitori 3. Incontri con analisti 4. Canale Whistleblowing
ISTITUZIONI E AZIENDE PARTNER	1. Comitato Utenti 2. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità 3. Commissione Rumore 4. *Safety Commitee* 5. Gruppi di lavoro 6. Comitato Mobilità e altri tavoli tecnici 7. Interviste *one-to-one* 8. Altri eventi 9. *Survey* 10. Canale *Whistleblowing*
COMUNITÀ AEROPORTUALE	1. Incontri di formazione e sensibilizzazione 2. *Mobility Day* 3. *Survey* 4. *Safety Commitee* 5. Canale *Whistleblowing*
NATURA	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.

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 pilastro consente di realizzare un ambiente in cui le esigenze e i diritti dei dipendenti sono prioritari, contribuendo a costruire un'organizzazione che rispetta i diritti umani e valorizza la forza lavoro come risorsa fondamentale. Attraverso l'ascolto, il rispetto delle opinioni, delle esigenze e dei diritti dei lavoratori, il Gruppo non solo adotta un approccio etico alla gestione delle risorse umane, ma integra anche questi aspetti nelle sue scelte strategiche, rendendoli parte integrante del modello aziendale e contribuendo a creare valore duraturo sia per l'impresa che per le persone che ne fanno parte. ESRS S1 SBM-2 12

I **lavoratori all'interno della comunità aeroportuale, i vettori, *handler*, sub concessionari e operatori logistici** sono un altro gruppo fondamentale di stakeholder, collegati alla strategia (nello specifico alle direttrici ***"Care"*** e ***"Develop"***) e al *business model* del Gruppo AdB. L'ascolto dei loro interessi e opinioni consente di raccogliere informazioni cruciali 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, con effetti positivi sulla forza lavoro della catena del valore del Gruppo. ESRS S2 SBM-2 9

La strategia, con particolare riferimento alle direttrici "***Develop***" e "***Connect***", è orientata a una stretta collaborazione con gli **enti territoriali** e gli **operatori del settore dei trasporti**, con l'obiettivo di incrementare l'attrattività del territorio e ottimizzare le soluzioni di mobilità intermodale. In qualità di polo funzionale sul territorio, l'Aeroporto di Bologna promuove la partecipazione attiva e il dialogo con la **comunità locale,** attraverso comitati e tavoli di discussione aperti con i rappresentanti delle comunità stesse. Tale coinvolgimento attivo mira a favorire una sinergia tra le esigenze locali e le azioni del Gruppo, contribuendo così a un miglioramento sostenibile e condiviso del territorio. ESRS S3 SBM-2 7

Per quanto riguarda i **passeggeri**, il loro coinvolgimento gioca un ruolo cruciale nel perseguimento della direttrice "***Experience***" della strategia di Gruppo, in quanto pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera direttamente ed indirettamente. Le opinioni raccolte orientano quindi le decisioni strategiche e operative dell'azienda, contribuendo al continuo perfezionamento dell'esperienza aeroportuale e alla fidelizzazione della clientela. ESRS S4 SBM-2 8

In ottica di un coinvolgimento sempre maggiore dei portatori di interesse, alcune categorie di stakeholder sono state ascoltate anche all'interno del processo di valutazione della rilevanza, per raccogliere il loro punto di vista rispetto agli impatti rilevanti emersi dalla prima analisi con il Management. ESRS 2 SBM-2 45 b)) Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo 3.1 "*Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti*").

Le opinioni e gli interessi degli stakeholder coinvolti nel processo di valutazione della rilevanza sono condivisi con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità (nel seguito anche solo "Comitato" o "CCReS") e portati all'attenzione del Consiglio di Amministrazione nella prima riunione utile. Con riferimento alla Rendicontazione di sostenibilità 2024, gli esiti della Doppia Rilevanza sono stati oggetto di valutazione da parte del Comitato del 24 febbraio 2025 e approvati dal Consiglio di Amministrazione in pari data. ESRS 2 SBM-2 45 d)

Si segnala infine che, nel 2024, non sono state apportate modifiche alla strategia e al modello di business di Gruppo AdB. (ESRS 2 SBM-2 45 c)

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)

Il processo di Doppia Rilevanza per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti (nel seguito anche solo "IROs") è di seguito riepilogato nei seguenti step metodologici. (ESRS 2 IRO-1 53)

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

1. Comprensione del contesto di riferimento

Come prima parte del processo di Doppia Rilevanza, è stata svolta un'analisi di contesto esterno al fine di aggiornare la panoramica delle dinamiche in cui opera il Gruppo. L'analisi ha riguardato il quadro macroeconomico e geopolitico, il settore di riferimento e le evoluzioni normative in materia di sostenibilità. A titolo esemplificativo e non esaustivo, tale analisi ha preso in considerazione gli approcci alla gestione della sostenibilità da parte di *peers* e *best practices* (con focus sul reporting e sulla strategia); l'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 Airport Council International - Europe (nel seguito anche solo "ACI Europe"); nonché le novità introdotte dalla CSRD e dal relativo Decreto di recepimento italiano, gli standard ESRS Sector-Agnostic (con focus sul Requisito Applicativo (RA) 16 "Questioni di sostenibilità da includere nella valutazione della rilevanza" dell'ESRS 1 "Prescrizioni Generali") e le *Implementation Guidance* dell'EFRAG.

L'analisi di contesto è stata completata anche analizzando la dimensione interna dell'Organizzazione, tramite interviste specifiche al management, tavoli tecnici, nonché analisi documentali. Queste ultime hanno riguardato, in particolar modo, la Strategia aziendale, il Piano di Sostenibilità, le principali normative interne, i sistemi di gestione certificati, il modello di Enterprise Risk Management adottato, e l'ultima analisi di materialità svolta. L'analisi del contesto interno è stata fondamentale per definire il posizionamento del Gruppo rispetto a risorse, processi, attività svolte - in termini di prodotti e servizi offerti direttamente ed indirettamente.

L'analisi ha tenuto conto, in senso più ampio, anche della catena del valore a monte e a valle afferente al modello di business del Gruppo. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 2.1 *"Strategia, modello di business e catena del valore"*.

2. Identificazione di impatti, rischi ed opportunità (IROs)

L'analisi del contesto è stata funzionale ad avviare il processo volto alla mappatura dei possibili IROs applicabili al Gruppo, arrivando così alla definizione della *long list* degli IROs. Gli step seguiti possono essere sintetizzati come segue:

- **Identificazione** di una lista iniziale di **questioni di sostenibilità** a partire dai risultati della precedente analisi di materialità e dalle risultanze emerse dall'analisi di contesto interno ed esterno. Questo step ha consentito di comprendere ed approfondire eventuali questioni di sostenibilità afferenti agli ESRS, ed in particolare al RA 16, non trattate e/o esplicitate nell'ultimo esercizio di rendicontazione. In questa prima analisi preliminare, si specifica inoltre che alcuni temi di sostenibilità, risultati rilevanti per la materialità di impatto rendicontata nell'esercizio 2023, sono stati reputati trasversali, ovvero riferibili ed applicabili ad altri temi ambientali e sociali previsti dagli standard ESRS, o requisiti minimi necessari per un'efficace gestione sostenibile del business. Pertanto, tali aspetti sono stati presi in considerazione nell'ambito di aspetti di sostenibilità già predefiniti dagli standard di rendicontazione 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 ERM[8], 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.

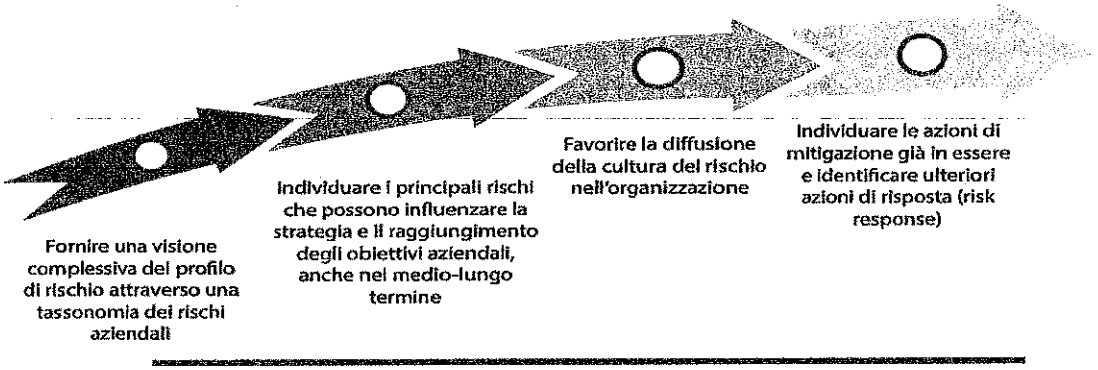
In particolare, sono state previste **due scale di magnitudo**, una per la valutazione degli impatti ed una per la valutazione di rischi ed opportunità, ed una scala di probabilità, comune sia ad impatti che a rischi e opportunità. Per quanto concerne gli impatti, la magnitudo è stata espressa utilizzando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

"and/or" (*entità/scala*[9], *portata*[10] *e irrimediabilità*[11]), mentre per rischi e opportunità la stessa è stata espressa secondo due driver (*economico/finanziario e reputazionale*). La probabilità, invece, si riferisce al driver prospettico, ovvero alla probabilità che quell'impatto, rischio, opportunità si verifichi in un orizzonte temporale di cinque anni.

Le scale di valutazione utilizzate, in coerenza con gli strumenti aziendali esistenti, hanno permesso ai referenti di svolgere le valutazioni attraverso modalità già consolidate in azienda e in continuità con quanto già svolto in altre sedi di risk assessment. A tal riguardo, infatti, le scale utilizzate per l'analisi di Doppia Rilevanza sono in linea con le scale previste dal **modello ERM** e sia il processo che l'approccio metodologico adottato per questo primo esercizio di rendicontazione, con l'applicazione del principio di Doppia Rilevanza, sono stati condivisi con la funzione Enterprise Risk Management. Il Gruppo AdB, infatti, ha come obiettivo quello di mantenere coerenza e allineamento tra quanto svolto ai fini dell'analisi di Doppia Rilevanza e quanto predisposto ai fini ERM. ESRS 2 IRO-1, e) f)

In termini generali, il processo ERM mira a:



Secondo l'approccio utilizzato, i process owner, individuati in relazione agli obiettivi strategici aziendali, aggiornano periodicamente i principali rischi oggetto di valutazione e identificano nuovi rischi emersi rispetto all'evoluzione del business e del contesto esterno. L'approccio per l'identificazione e la valutazione dei rischi è stato rivisto nel 2023 integrandolo con i temi ESG in un percorso di avvicinamento ai requisiti della CSRD e dei relativi standard di rendicontazione europei (c.d. ESRS). La valutazione dei rischi è stata determinata in termini di probabilità di accadimento dell'evento sull'orizzonte temporale di piano e impatto quali/quantitativo rispetto alle assunzioni. La valutazione dei rischi è stata inoltre integrata dall'individuazione di possibili opportunità per il business. Per i principali rischi/opportunità sono state individuate le azioni di mitigazione/i benefici già in essere e, nel caso dei rischi, identificate ulteriori azioni di Risk Response. Il profilo di rischio della Società che ne è emerso riflette in particolare gli effetti di una importante crescita della domanda e delle conseguenti difficoltà operative sul proprio business, in un contesto caratterizzato da elementi esogeni, come il deterioramento delle variabili macroeconomiche e geopolitiche, ed endogeni, come la presenza di importanti cantieri che andranno ad aumentare la capacità infrastrutturale ed operativa dell'Aeroporto. Unitamente e ad integrazione del modello ERM, la Società ha

[9] Per entità si intende "quanto è grave l'impatto negativo o quanti benefici comporta l'impatto positivo per le persone o l'ambiente".
[10] Per portata si intende "quanto sono diffusi gli impatti positivi o negativi. Nel caso di impatti ambientali, la portata può essere intesa come l'estensione del danno ambientale o un perimetro geografico. Nel caso di impatti sulle persone, la portata può essere intesa come il numero delle persone interessate negativamente"
[11] Per irrimediabilità si intende "se e in che misura è possibile porre rimedio agli impatti negativi, vale a dire riportando l'ambiente o le persone interessate allo stato originario". Si precisa che il grado di rimediabilità è risultato applicabile esclusivamente per gli impatti negativi.

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 opportunatamente 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.

4. Validazione degli impatti, rischi e opportunità (IROs)

Al fine di identificare gli impatti, rischi e opportunità rilevanti, è stato utilizzato un meccanismo "a soglia", operante sulla base delle valutazioni espresse in precedenza. In questa logica, a seguito delle valutazioni del Management interno, sono state eseguite delle prioritizzazioni di *long lists* di impatti e rischi/opportunità. Attraverso questa prassi è stato possibile ottenere una visione completa e definire, secondo opportuna ragionevolezza, gli IROs sottosoglia, ovvero non materiali per il Gruppo. La soglia di rilevanza, cioè il livello minimo di significatività tale per cui un IRO (e la relativa questione di sostenibilità cui appartiene) possa essere considerato rilevante, è stata identificata in coerenza con quanto espresso dal riferimento tecnico disponibile in materia alla data di redazione del presente documento (Implementation Guidance - 3.5 *Deep dive into impact materiality - Setting thresholds*). Nello specifico, per la **Impact Materiality**, sono stati considerati sopra soglia, a livello precauzionale, gli impatti classificati come "Molto Alti", "Alti" e "Medi". Per quanto concerne la **Financial Materiality** sono stati mantenuti sopra soglia esclusivamente rischi e opportunità con valutazione "Alta" e "Molto Alta" per maggior allineamento con l'identificazione dei Top Risk mappati in ERM, condivisi con il Comitato Controllo Rischi & Sostenibilità e approvati dal Consiglio di Amministrazione.

L'identificazione della soglia di materialità per ciascuna *long list* ha consentito di tracciare le *short list* degli IROs, a partire dalle quale è stata svolta l'aggregazione e la prioritizzazione dei temi di sostenibilità rilevanti. A questo proposito, AdB ha scelto di attribuire ai temi rilevanti la stessa nomenclatura tecnica prevista dagli ESRS in ottica di maggior comparabilità con le altre informative di sostenibilità. (ESRS 2_IRO-1 59).

5. Stakeholder Engagement (IRO-1_53.b) iii)

Per consolidare e integrare il processo di Doppia Rilevanza, a valle dell'assessment svolto dai referenti delle funzioni aziendali, è stato effettuato un processo di stakeholder engagement, che ha coinvolto le seguenti categorie con le modalità di coinvolgimento di seguito elencate:

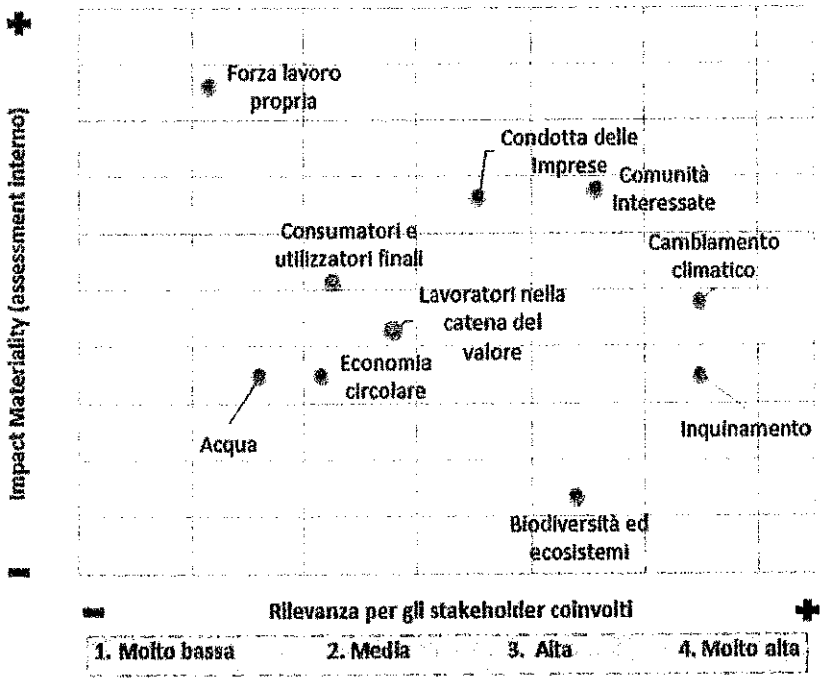
- **Passeggeri:** survey dal vivo presso lo scalo;
- **Dipendenti:** survey online;
- **Sindacati:** survey online;
- **Enti territoriali:** intervista;
- **Clienti business:** intervista;
- **Handler:** survey online;
- **Lavoratori nella comunità aeroportuale** (lato fornitori, sub concessionari e retailer)**:** survey online.

Agli stakeholder coinvolti sono stati proposti aspetti di sostenibilità riferiti agli impatti mappati nell'analisi di Doppia Rilevanza. Nello specifico, per ciascuna categoria di stakeholder sono stati fatti valutare i temi di sostenibilità più vicini alla loro conoscenza, sensibilità e competenza così da esprimere una valutazione motivata e ragionevole. Ciascun stakeholder coinvolto è stato chiamato a valutare ogni aspetto di sostenibilità attribuendo un punteggio in termini di importanza/significatività, tramite una scala di valutazione coerente con quella utilizzata per la valutazione effettuata dai referenti aziendali.

6. Formalizzazione risultanze finali

Le valutazioni espresse sugli aspetti presentati agli stakeholder coinvolti sono state aggregate nei temi ESRS di riferimento. Tale aggregazione ha permesso di integrare tali valutazioni con quelle fornite dal Management 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

	IMPACT MATERIALITY
1	Comunità interessate *(include "Rumore & Annoyance")*
2	Cambiamento Climatico
3	Inquinamento
4	Condotta delle imprese
5	Forza lavoro propria
6	Biodiversità ed ecosistemi
7	Lavoratori nella catena del valore
8	Consumatori e Utilizzatori Finali
9	Economia circolare
10	Acqua

	FINANCIAL MATERIALITY
1	Comunità interessate *(include "Rumore & Annoyance)*
2	Lavoratori nella catena del valore
3	Forza lavoro propria
4	Economia circolare
5	Condotta delle imprese
6	Consumatori e Utilizzatori Finali
7	Cambiamento climatico
8	Biodiversità ed ecosistemi
	Inquinamento *(sottosoglia)*
	Acqua *(sottosoglia)*

Come precedentemente riportato, con l'introduzione della CSRD, il Gruppo AdB ha deciso di allineare, nell'analisi di Doppia Rilevanza, i temi di sostenibilità con i temi previsti dagli ESRS. Per dare continuità all'informativa di sostenibilità del Gruppo, di seguito si riporta la correlazione tra i temi materiali nell'analisi

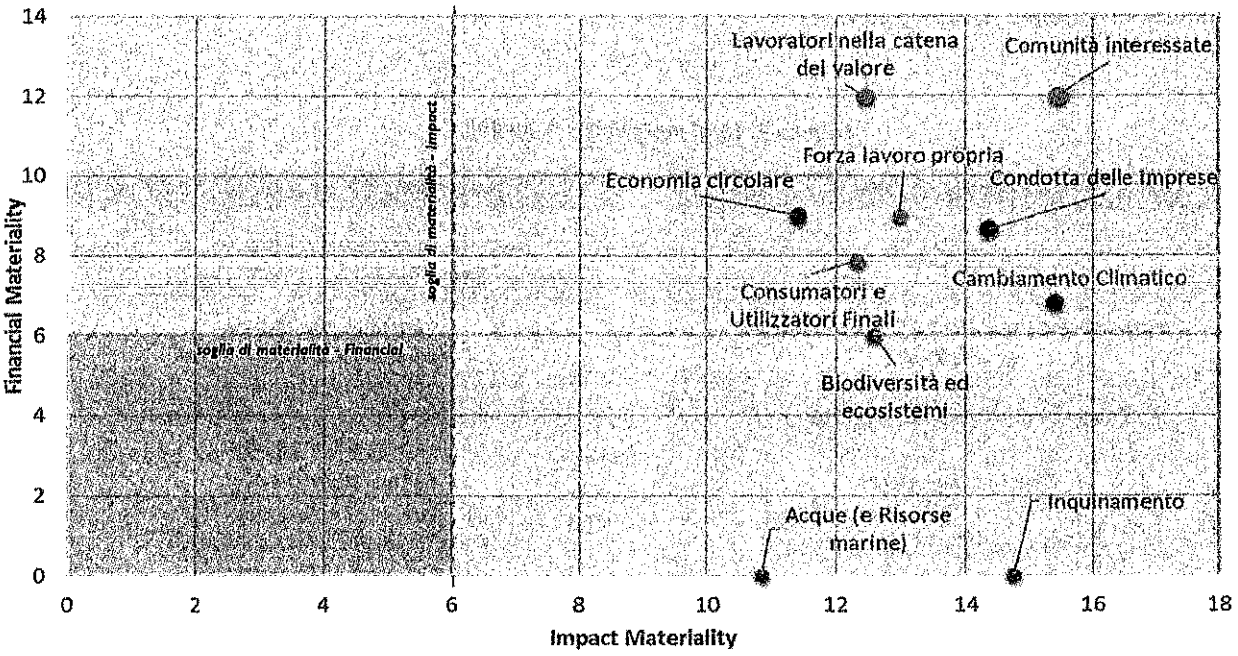
di materialità d'impatto 2023 e i temi materiali 2024. Come evidenziato dalla tabella nessun tema rilevante 2023 è stato omesso nella informativa di sostenibilità 2024 ma è stato ricollocato all'interno di altre denominazioni allineate ai topic ESRS:

Tabella 2: temi materiali 2023 e 2024

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*
Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e	*Forza Lavoro Propria*
Intermodalità e mobilità sostenibile	*Forza Lavoro Propria* *Lavoratori nella Catena del Valore* *Comunità interessate*
Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti	*Consumatori e Utilizzatori Finali*
Job satisfaction	*Forza Lavoro Propria*
Prevenzione della corruzione e delle frodi	*Condotta delle Imprese*
Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	*Cambiamento Climatico*
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



Area sotto la quale i temi valutati risultano non materiali secondo le prospettive della «Impact Materiality» e/o «Financial Materiality»

Delimitazione delle soglie di materialità

Come si evince dalla matrice sopraesposta, a parte i temi dell'Acqua e dell'Inquinamento, rilevanti solo ai fini della materialità di impatto, tutti gli altri temi di sostenibilità risultano rilevanti per entrambe le prospettive con gradi di importanza diversi:

- I due **temi sociali** legati ai **lavoratori nella catena del valore** ed alle **comunità interessate** sono gli aspetti di sostenibilità più rilevanti per entrambe le prospettive; il primo prevalentemente per i rischi legati alla cybersecurity, il secondo per il rischio e l'impatto legate al rumore – dal lato degli impatti negativi – e per l'impatto positivo legato all'indotto economico-occupazionale che l'Aeroporto di Bologna genera sul territorio;
- l'**economia circolare**, la **forza lavoro propria** e la **condotta delle imprese** sono i tre temi, rispettivamente ambientale, sociale e di governance, di grande importanza per gli aspetti legati ai rifiuti generati dall'attività aeroportuale e alla disponibilità di risorse nella realizzazione di nuove infrastrutture, con riferimento al primo tema; alla *job satisfaction*, al *work-life balance* e al consolidamento delle condizioni di lavoro e del tessuto economico interno all'Azienda, con riferimento al secondo tema; e infine al rafforzamento del modello di governo societario orientato al presidio della gestione della sostenibilità, nonché del rafforzamento di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti per quanto riguarda il terzo tema;
- il cambiamento climatico risulta un tema estremamente rilevante soprattutto con riferimento alla prospettiva *outside-in*, in ragione degli impatti legati alla contribuzione al cambiamento climatico in termini di emissioni di gas effetto serra di scope 1, 2 e 3; le emissioni di Scope 3, in particolare, derivanti dal traffico aereo in decollo/atterraggio e dal traffico stradale generato/attratto. In termini *inside-out* sono stati considerati principalmente i potenziali rischi afferenti al mancato

raggiungimento della Net Zero Carbon entro i termini prefissati, al mancato adempimento della normativa circa l'utilizzo dei SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) e al calo della crescita dell'attività aeroportuale a causa dell'evoluzione del quadro normativo volto alla riduzione delle emissioni;

- Il tema legato ai **consumatori ed utilizzatori finali** risulta rilevante per gli aspetti positivi legati alla qualità del servizio e alla parità di accesso ai servizi aeroportuali per le categorie fragili; nonché per gli aspetti negativi legati al congestionamento delle aree funzionali ed inefficienza delle operazioni di transito;
- i temi **biodiversità** ed **inquinamento** sono considerati leggermente meno rilevanti, da entrambe le prospettive, rispetto ai temi sopra citati, pur riconoscendone l'importanza. La biodiversità è connessa ad aspetti legati all'aumento di fenomeni di wild-life strike e agli impatti sulla fauna volatile.
- **l'acqua e l'inquinamento** risultano rilevanti esclusivamente per la prospettiva *inside-out*, per la prima in considerazione del prelievo e consumo della risorsa nella zona in cui insiste l'aeroporto che è considerata sottoposta a stress idrico, mentre per il secondo relativamente all'immissione di sostanze inquinanti in aria e nei corpi idrici.

I risultati finali della Doppia Rilevanza sono stati condivisi con il Sustainability Team (Comitato di Sostenibilità manageriale interaziendale), approvati dallo Steering Committee del progetto di implementazione della CSRD e, successivamente, dal Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in seduta congiunta con il Collegio Sindacale e dal Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna in data 24 febbraio 2025. L'analisi in questione è un processo annuale che il Gruppo AdB prevede di rinnovare anche per le prossime rendicontazioni. IRO-1 53 d,h; GOV-2 26 a

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) b)).

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 dei 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				
Forza lavoro propria	Iniziative di wellbeing che accrescono il livello di soddisfazione dei lavoratori	+	E	Dipendenti	CARE		x				
Forza lavoro propria	Implementazione di maggiore flessibilità e adeguamento salariale	+	E	Dipendenti	CARE		x				
Forza lavoro propria	Promozione di un dialogo sociale attivo, libertà di associazione, diritti di partecipazione, alla contrattazione collettiva dei lavoratori	+	E	Dipendenti	CARE		x				
Forza lavoro propria	Promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management e incentivazione	+	E	Dipendenti	CARE, CONNECT		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 Direttrici Strategia[14]	Perimetro[15]			Orizzonte temporale		
						U	Own	D	B	M	L
	economica per ottimizzare l'uso del mezzo privato										
Forza lavoro propria	Impatti sulla sicurezza dei lavoratori e sulle condizioni di stress lavoro correlato dovute anche dal congestionamento delle aree funzionali a causa del sottodimensionamento delle stesse	-	E	Dipendenti	CARE, EXPERIENCE		x				
Forza lavoro propria	Impatti negativi per la salute e sicurezza dei lavoratori nello svolgimento delle attività lavorative	-	P	Dipendenti	CARE, EXPERIENCE		x		x		
Forza lavoro propria	Iniziative di formazione atte ad accrescere e rafforzare le competenze	+	E	Dipendenti	CARE		x				
Forza lavoro propria	Miglioramento della qualità del lavoro e dematerializzazione tramite sviluppo di soluzioni digitali e tecnologiche orientate ad una maggiore efficienza	+	E	Dipendenti	CARE		x				
Lavoratori della catena del valore	Contributo positivo allo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio (turismo, insediamento e sviluppo di attività economiche nel territorio) attraverso lo sviluppo della connettività e dei servizi non-aviation rivolti all'utenza aeroportuale	+	E	Comunità Aeroportuale	CARE	x		x			
Lavoratori della catena del valore	Episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro	-	P	Comunità Aeroportuale	CARE	x		x	x		
Lavoratori della catena del valore	Impatti sulla sicurezza dei lavoratori della catena del valore e sulle condizioni di stress lavoro correlato dovute anche al congestionamento delle aree funzionali a causa del sottodimensionamento delle stesse.	-	P	Comunità Aeroportuale	CARE						
Lavoratori della catena del valore	Scarso commitment sui temi di parità di genere, diversità e inclusione, formazione, condizioni di lavoro inadeguate, oltre agli altri diritti (es. di contribuzione, previdenziali)	-	P	Fornitori	CARE	x		x	x		
Lavoratori della catena del valore	Mancato rispetto dei diritti umani da parte della catena del valore sulla propria forza lavoro	-	P	Fornitori	CARE	x		x	x		
Comunità interessate	Impatto acustico nell'intorno aeroportuale in termini di livelli di rumorosità LVA oltre i limiti di zonizzazione acustica aeroportuale, con conseguente disturbo della popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto soprattutto nella fascia notturna	-	E	Comunità Aeroportuale	-		x	x			
Comunità interessate	Disturbo della popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto a causa del sorvolo in decollo e atterraggio, soprattutto nella fascia oraria notturna	-	E	Comunità Aeroportuale	-		x	x			
Comunità interessate	Potenziamento ed efficientamento della connessione con e fra diverse forme di trasporto pubblico, nonché contributo allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana	+	P	Comunità Aeroportuale	-			x	x		
Comunità interessate	Potenziamento ed efficientamento della connessione con e fra diverse forme di trasporto pubblico, anche a livello sovra comunale per coprire e rafforzare la catchment area	+	P	Enti locali	-		x	x	x		
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, ambulanza, 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		

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
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	
Condotta delle imprese	Sistemi e processi per monitorare e valutare la sostenibilità lungo l'intera catena di fornitura.	+	P	Fornitori	-	x	x			x	
Condotta delle imprese	Formazione e di presidi volti alla prevenzione e all'individuazione di attività di corruzione e concussione	+	E	Dipendenti	-		x				

Lista rischi/opportunità rilevanti

TEMA ESRS MATERIALE	Descrizione rischio/opportunità	Tipologia	Collegamento Direttrice Strategia	Orizzonte temporale		
				B	M	L
Cambiamenti climatici	Rischio dovuto al mancato raggiungimento della Net Zero Carbon entro i termini prefissati che genererebbe impatti principalmente sul piano reputazionale, nel breve termine, e di tipo economico-finanziario nel medio-lungo termine.	R	CARE, DEVELOP, EXPERIENCE		x	
Cambiamenti climatici	Mancato adempimento alla normativa circa l'utilizzo dei SAF, indisponibilità della materia prima e conseguente aumento dei costi con rischio che le compagnie aeree cerchino di trasferire, anche parzialmente, tali oneri sugli aeroporti	R	CARE, DEVELOP, EXPERIENCE		x	
Cambiamenti climatici	Rischio che l'attività aeroportuale subisca un calo nella crescita dovuto all'evoluzione del quadro normativo per imporre la riduzione delle emissioni	R	CARE, DEVELOP, EXPERIENCE		x	
Cambiamenti climatici	Rischio che l'attività aeroportuale subisca interruzioni a causa del verificarsi di eventi metereologici estremi, che potrebbero causare danni alle infrastrutture, alle dotazioni aeroportuali e più in generale all'operatività	R	CARE, DEVELOP, EXPERIENCE	-		x
Cambiamenti climatici	Rischio che l'attività aeroportuale subisca interruzioni a causa del verificarsi di ondate di calore che impediscono l'operatività del personale di rampa	R	CARE, DEVELOP, EXPERIENCE	x		
Cambiamenti climatici	Modifica rilevante dei prezzi di mercato per la fornitura di energia elettrica e gas (rischio prezzo delle commodities, rischio cambio, ecc.)	R	DEVELOP, CARE	x		
Biodiversità	Rischio di un aumento dei fenomeni di wildlife strike con conseguenti ritardi e/o cancellazioni di voli per verifiche all'aeromobile con ripercussioni sull'immagine e la reputazione di AdB.	R	CONNECT, DEVELOP	x		
Economia circolare	Criticità sull'approvvigionamento di alcuni materiali derivante dall'incremento dei costi delle materie prime e dalle situazioni geopolitiche che possono incidere bruscamente sui tempi e la disponibilità delle risorse, portando a una maggiore instabilità della situazione economica e finanziaria di AdB.	R	DEVELOP, EXPERIENCE	x		
Forza lavoro propria	Rischio di perdita di figure qualificate (talenti e/o persone con esperienza) che potrebbero non essere sostituite da persone di pari competenza e seniority comportando una perdita di valore aziendale ed una possibile perdita di attrattività da parte di AdB.	R	CARE, EXPERIENCE		x	
Forza lavoro propria	Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili dei lavoratori gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy.	R	EXPERIENCE	x		
Lavoratori della catena del valore	Rischio di cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili gestite dalla Società e/o temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali con potenziali mancati ricavi e conseguente possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy.	R	EXPERIENCE	x		
Comunità interessate	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 date le contestuali limitazioni infrastrutturali	R	CONNECT, CARE	x		
Comunità interessate	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.	R	CONNECT, CARE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili gestite dalla Società e/o temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali (es. sistemi di informativa ai passeggeri, e-commerce) con potenziali mancati ricavi e conseguente possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy.	R	EXPERIENCE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Rischio di peggiorare l'experience dei passeggeri a causa dei disservizi e disagi a loro creati dovuti al congestionamento e sottodimensionamento delle aree funzionali a causa dei cantieri presenti con conseguenti danni reputazionali e limitazioni al traffico	R	DEVELOP, EXPERIENCE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Rischio di criticità operative nei servizi offerti legato alla presenza di cantieri nell'aera arrivi Extra Schenghen e diminuzione degli spazi disponibili, criticità di carattere economico-finanziario, in relazione a eventuali ulteriori risorse finanziarie necessarie a supporto del funzionamento dei chioschi a carico di AdB	R	DEVELOP, EXPERIENCE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Danni reputazionali a causa dei disservizi ai passeggeri per la difficile accessibilità al terminal. L'incremento delle tempistiche per l'accesso e l'effetto conseguente nel mind set dei passeggeri potrebbero determinare call nella propensione di acquisto e conseguenti impatti sui ricavi di AdB	R	DEVELOP, EXPERIENCE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Inadeguata qualità del servizio a causa dell'elevata congestione di passeggeri e delle problematiche in merito alla carenza di spazi con conseguenze negative in termini reputazionali ed economici (le criticità potrebbero generare il mancato rispetto degli obiettivi di Contratto di Programma, con ripercussioni sulle tariffe)	R	EXPERIENCE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Rischio di erogare servizio di bassa qualità ai passeggeri con conseguenti danni reputazionali per AdB a causa dei possibili disservizi e disagi provocati dalla bassa qualità dei servizi di handling, scioperi, mancanza di personale e scarsa solidità finanziaria degli handler.	R	EXPERIENCE	x		
Consumatori e utilizzatori finali	Rischio di inefficacia delle nuove tecnologie introdotte dal Gruppo per scarso presidio/accoglimento degli utilizzatori finali (es. handler)	R	EXPERIENCE	x		
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**:

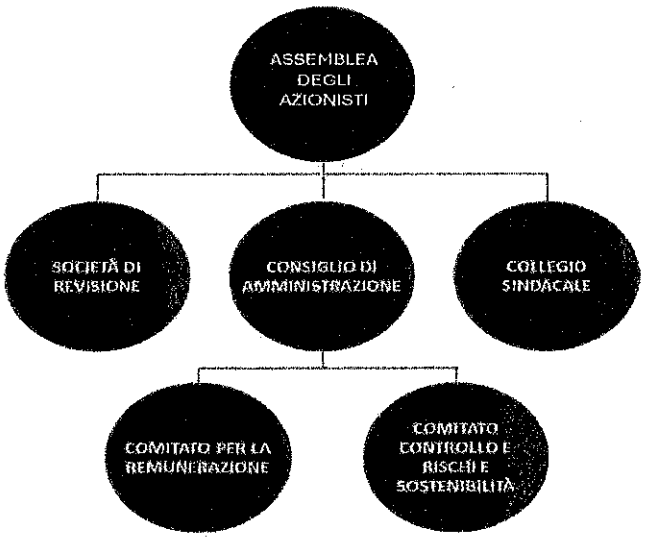
- **I rischi climatici** a cui il Gruppo è esposto, sulla base del business e l'area geografica di riferimento;
- **Esposizione** degli elementi aeroportuali potenzialmente minacciati dai pericoli climatici;
- **Vulnerabilità** di ciascun elemento esposto.

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)

4. GOVERNANCE

4.1. Modello di Corporate Governance

La Società ha adottato il modello di governance tradizionale i cui organi principali sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. La struttura di Corporate Governance dell'Aeroporto di Bologna è allineata alle raccomandazioni e ai principi del "Codice di Corporate Governance" pubblicato nel gennaio 2020, approvato dal Comitato per la Corporate Governance delle Società Quotate e valido ed efficace dal 1° gennaio 2021.



Organi societari GOV-1 19

L'***Assemblea degli Azionisti***, quale espressione della volontà dei Soci, adotta decisioni in conformità con la legge e lo Statuto. Tra le sue principali attribuzioni vi sono la nomina del Consiglio di Amministrazione (nel seguito anche solo il "Consiglio" o il "CdA"), la nomina di un componente dell'Organo di Controllo – spetta ai Ministeri Economia e Finanze e Infrastrutture e Trasporti la nomina, rispettivamente, del Presidente del Collegio Sindacale e di un Sindaco – e l'approvazione del Bilancio di esercizio, oltre all'approvazione della Politica per la remunerazione.

Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea, è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) designano ciascuno un sindaco effettivo, con il sindaco nominato dal MEF che assume la carica di Presidente. Il Collegio Sindacale svolge funzioni di vigilanza sulla conformità della Società alla legge e allo Statuto e di controllo sulla gestione e sull'adeguatezza dell'organizzazione e del funzionamento aziendale.GOV 1-20 a

Il Collegio Sindacale è composto da 60% di membri di genere femminile. GOV-1, 21 d

Nome e cognome	Età	Genere	Incarico	Data inizio incarico	Data fine incarico	Esperienza di settore Esperienza di settore
Rosalba Cotroneo	64	F	Presidente	26/04/2022	29/04/2025	Nomina del MEF
Francesca Aielli	60	F	Sindaco Effettivo	26/04/2022	29/04/2025	Nomina del MIT
Alessandro Bonura	58	M	Sindaco Effettivo	26/04/2022	29/04/2025	-
Alessia Bastiani	56	F	Sindaco Supplente	26/04/2022	29/04/2025	-
Sergio Graziosi	56	M	Sindaco Supplente	26/04/2022	29/04/2025	-

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 composto[16]: GOV-1 20 a; GOV-1, 21 a; b; c

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

Nome e cognome	Età	Genere	Incarico	Esecutivo /Non esecutivo	Indipendenza	Inizio incarico	Fine incarico	Esperienza di settore	Rappresentanza 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

Il consiglio di Amministrazione è composto per il 56% da uomini e per il 44% da donne. GOV-1, 21, d). Inoltre, il 56% dei membri risultano indipendenti GOV-1, 21, e). I requisiti di indipendenza vengono verificati al momento dell'accettazione della nomina, come previsto dal Codice di Corporate Governance e dall'articolo 20 dello Statuto della Società. In base a queste disposizioni, è obbligatoria la presenza di almeno due amministratori indipendenti. Il Consiglio di Amministrazione, nell'ambito del documento "Orientamenti agli Azionisti sulla composizione quali-quantitativa dell'organo amministrativo", raccomanda che il numero di consiglieri indipendenti, in conformità al TUF e al Codice di Corporate Governane, sia almeno quattro, per garantire la continuità dell'attuale assetto di governance e una composizione ottimale dei Comitati, altresì indicando le ottimali competenze e professionalità da assicurarsi per la migliore amministrazione e gestione.

A questo proposito, l'attenzione della Società alla **diversità** nella composizione del Consiglio di Amministrazione, si è progressivamente ampliata, non limitandosi più solo all'equilibrio di genere, ma considerando anche altre dimensioni, in primis un'adeguata e varia professionalità. Per quanto riguarda la diversità di genere, il Gruppo applica già quanto previsto dell'art. 147-quater del TUF, in conformità con le norme speciali in materia (L. 160/2019 e ss.mm.ii.).

In linea con il principio VII dell'art. 2 del Codice di Corporate Governance, la Società ha adottato, rispettivamente con delibera del 14 marzo 2022 e del 14 marzo 2025, gli "Orientamenti" che stabiliscono i requisiti relativi al genere e alle caratteristiche e competenze che è opportuno siano possedute dai membri del Consiglio e del Collegio Sindacale. Con questo documento, il Consiglio intende offrire agli Azionisti la propria visione sulla composizione ottimale dell'Organo, alla luce dell'esperienza acquisita durante il mandato triennale in scadenza. Gli "Orientamenti" si concentrano su fattori quali competenze, esperienze e genere, con l'obiettivo di rispondere alle caratteristiche, alla complessità ed agli obiettivi attuali e futuri della Società.

Inoltre, gli "Orientamenti" evidenziano l'importanza di avere profili complementari nelle liste dei candidati per la nomina del nuovo organo amministrativo. Questo approccio mira a garantire una dialettica interna produttiva, l'efficienza del funzionamento e la capacità complessiva del Consiglio e dei Comitati di adempiere ai propri compiti in modo adeguato.

Per quanto riguarda la valutazione delle performance del Consiglio, il Codice di Corporate Governance, approvato da Borsa Italiana S.p.A., richiede che ogni Consiglio di Amministrazione delle società quotate nel segmento STAR esprima un giudizio di adeguatezza sulla propria composizione e sul suo funzionamento. Annualmente, viene condotta un'autovalutazione, focalizzandosi su dimensione, composizione e funzionamento dell'organo e dei comitati in cui esso si articola. Aeroporto di Bologna ritiene opportuno continuare con l'autovalutazione annuale, garantendo che tutte le componenti (esecutiva, non esecutiva, indipendente) siano adeguatamente rappresentate, considerando anche la diversità di competenze professionali, esperienze, età, e genere. A partire dal 2021, l'autovalutazione include domande relative agli aspetti ESG, riconoscendo la crescente importanza delle strategie di sostenibilità nell'ambito del Codice di Corporate Governance. Il processo di valutazione avviene internamente, con il Presidente che, supportato dalla segreteria societaria, sintetizza i risultati per consentire al Consiglio di esprimere un giudizio sull'efficacia della propria composizione e operato. I risultati vengono resi pubblici nella Relazione di Corporate Governance dell'anno di riferimento.

I membri del Consiglio possiedono un'estensiva esperienza in ruoli apicali presso enti o aziende di rilevanza pubblica o in società di gestione o investimento in infrastrutture. Essi hanno perciò competenze anche sui temi etici e di condotta di interesse della Società, mentre - in caso di importanti novità normative o regolamentari - vengono organizzate apposite sessioni di induction e di confronto, con particolare attenzione a progetti straordinari o strategici. [GOV-1 20 c]

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. Lg.s 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).

Nome e cognome	Età	Genere	Incarico	Data inizio incarico	Data fine incarico
Laura Pascotto	52	F	Presidente	03/05/2022	29/04/2025
Elena Leti	58	F	Componente	03/05/2022	29/04/2025
Giovanni Cavallaro	42	M	Componente	06/03/2024	29/04/2025

Tale Comitato endoconsiliare, composto per il 67% da membri di genere femminile, ha un ruolo consultivo e propositivo, e supporta il Consiglio di Amministrazione nelle valutazioni e decisioni relative al sistema di controllo interno, alla gestione e valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità, in quanto responsabile per le tematiche di sostenibilità, e all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. In particolare, nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di sostenibilità il Comitato assicura al Consiglio di Amministrazione un adeguato supporto nei suoi obiettivi di perseguimento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine e il relativo stakeholder engagement. I consiglieri facenti parte del CCeReS sono scelti tra i consiglieri indipendenti. [GOV-1 22 a)]

Durante l'anno, sono previsti dei momenti specifici di confronto tra i componenti del CCReS ed il Consiglio di Amministrazione: i componenti dei Comitati sono infatti amministratori e i Presidenti dei Comitati riferiscono al Consiglio nella prima seduta utile le risultanze della discussione e delle decisioni adottate dai Comitati stessi. Tutti i temi di sostenibilità portati all'attenzione del Cda come descritto nel paragrafo precedente sono stati preliminarmente valutati dal CCReS.

È delegata al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità la valutazione dei processi, dei controlli e delle procedure di governance per monitorare, gestire e controllare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti a valle dell'analisi di Doppia Rilevanza. [GOV-1 22 c), i.].

4.1.1. Governance della Sostenibilità

A partire da giugno 2024 ha preso il via il progetto *"In viaggio verso la CSRD"*, che comprende diversi stream, oltre alla redazione della Rendicontazione di Sostenibilità 2024. Tra le principali attività vi è la definizione del modello di Governance della Sostenibilità e del Sistema di Controllo Interno necessario a presidiare e gestire in maniera efficace gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti in materia di sostenibilità.

L'organizzazione del progetto si struttura come segue:

Steering Committee

Organo di progetto composto dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale, dal CFO nonché Dirigente Preposto e dai dirigenti delle Direzioni Sviluppo Persone e Organizzazione, Innovazione Sostenibilità Qualità & ICT, Affari Legali Societari & Approvvigionamenti. Lo Steering Committee ha il compito di definire e supervisionare l'intero progetto, approvando i SAL (stati di avanzamento lavori), con particolare attenzione agli esiti dell'Analisi di Doppia Rilevanza e allo stakeholder engagement. Inoltre, coordina le attività in coerenza con la strategia aziendale, valuta i rischi e si occupa della revisione finale della RS, al fine di sottoporla ad un'ulteriore verifica del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, passaggio propedeutico all'approvazione del Consiglio di Amministrazione. Il **Project leader** ha il compito di pianificare, coordinare e 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 Sustainabilty 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 questo lavoro viene presentato al Consiglio di Amministrazione previa valutazione del CCReS. Nel presente esercizio di rendicontazione, il Piano è stato sottoposto al Consiglio di Amministrazione il 17 dicembre 2024 per una prima valutazione poi per l'approvazione avvenuta il 24 febbraio 2025. Il 3 marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione ha approvato anche l'estensione del ruolo di **Dirigente Preposto alla Rendicontazione di Sostenibilità**, ai sensi del D. Lgs. 125/2024, al Dirigente Preposto alla Redazione dei documenti contabili (Direttore Amministrazione, Finanza, Controllo & Investor Relations), sotto la cui direzione è collocata anche l'area che presidia le attività di reporting della sostenibilità. GOV-1 22 c ii.; 22 d

Durante le sedute del Consiglio e del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, il Consiglio di Amministrazione è informato dall'Amministratore Delegato con la collaborazione dei dirigenti responsabili sui target assegnati e sugli obiettivi raggiunti.

La condivisione degli IROs con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e con il Consiglio di Amministrazione garantisce che i principali organi societari siano informati sugli aspetti di sostenibilità rilevanti per il Gruppo e che questi ultimi siano tenuti in considerazione nella strategia aziendale, nelle decisioni relative a operazioni significative e nel processo di gestione del rischio. GOV-2 26 b

Come anticipato nel capitolo 3 *"Analisi di Doppia Rilevanza"*, il Gruppo ha avviato, nel secondo semestre 2024, uno specifico cantiere sulla "Governance di Sostenibilità" e sul "Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità". Queste progettualità, tuttora in corso, consentiranno di definire e rafforzare le attività di controllo dedicate al processo di identificazione e gestione degli IROs. L'attività prevederà anche l'identificazione di una funzione di controllo interno di Gruppo deputata a fornire *assurance* e consulenza al Dirigente Preposto rispetto alle risultanze emerse delle attività di controllo, in modo da informare

periodicamente gli organi di amministrazione e controllo competenti. GOV-1 22 c iii. Per l'elenco degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti si veda il paragrafo 3.2 *"Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale"*.

Comitato per la Remunerazione

Il Comitato per la Remunerazione, i cui membri sono per la maggioranza indipendenti e di genere femminile (67%), ha funzioni consultive e propositive, incentrate sulla definizione della **Politica di Remunerazione.** Tale Politica è rivolta ai componenti degli organi di amministrazione e direzione, nonché ai dirigenti con responsabilità strategiche (in AdB trattasi dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale), è allineata al modello di governance tradizionale e alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e viene approvata dall'Assemblea dei Soci. GOV-3, 27,28

Nome e cognome	Età	Genere	Incarico	Data inizio incarico	Data fine incarico
Giovanni Cavallaro	42	M	Presidente	06/03/2024	29/04/2025
Giada Grandi	64	F	Componente	03/05/2022	29/04/2025
Laura Pascotto	52	F	Componente	03/05/2022	29/04/2025

L'obiettivo della politica è quello di creare valore sostenibile e attrattivo, premiando le performance attraverso un sistema di incentivazione ben strutturato. I piani di incentivazione sono progettati per allineare gli interessi del management con quelli della Società, degli azionisti e degli altri stakeholder, legando una parte variabile della retribuzione al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili e sfidanti, nel breve, medio e lungo periodo. GOV-3 29 a

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

Nome e cognome	Età	Genere	Incarico	Data inizio incarico	Data fine incarico
Massimo Coliva	57	M	Presidente	01/01/2021	31/12/2024
Alessandro Ricci	55	M	Componente	01/01/2021	31/12/2024
Antonella Rimondi	63	F	Componente	01/01/2021	31/12/2024

4.2.1. Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB, inteso come l'insieme degli strumenti utilizzati per ridurre i rischi che potrebbero avere impatti negativi sull'andamento aziendale e sul conseguimento degli obiettivi, si sviluppa su diversi livelli di controllo tradizionalmente individuati e sottoposti alla supervisione dell'Amministratore Delegato e approvazione del Consiglio di Amministrazione. In questo contesto, AdB ha definito i seguenti livelli di controllo e le relative responsabilità, in linea con il "Modello delle tre linee":

1° LIVELLO	2° LIVELLO	3° LIVELLO
Compiti di controllo e gestione del rischio relativi a ciascun processo aziendale e sotto la	**Compiti di gestione di taluni rischi specifici sotto la responsabilità di specifiche funzioni**	**Compiti di assurance affidati alla funzione di Internal Audit**

Con riferimento al **sistema di controllo interno e gestione del rischio in ambito rendicontazione di sostenibilità**, il cantiere avviato nell'ambito del progetto di adeguamento CSRD su "Governance" e "Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità" consentirà di migliorare i processi decisionali e le relative procedure di controllo interno del Gruppo. A tal riguardo, in stretta collaborazione con i responsabili interni dei dati, è stato sviluppato il design framework specifico "SCIIS" (Sistema di controllo interno sull'informativa

di sostenibilità) ed il relativo modello operativo e metodologie a supporto. Inoltre, alla data di redazione del presente documento è in corso la fase di *roll-out* del modello operativo con riferimento ad un panel di KPI quali-quantitativi afferenti a datapoints ESRS. La definizione del sistema di controllo interno si basa sulle linee guida del "Internal Control over Sustainability Reporting" (ICSR) emesse dal framework CoSO.

[GOV-5-36.b] Il processo di rendicontazione della sostenibilità è disciplinato da una specifica procedura di reporting, in corso di aggiornamento in considerazione del cantiere avviato sopra. La procedura sarà integrata includendo i riferimenti del framework SCIIS, basati sulla valutazione del rischio d'impresa in relazione alla rendicontazione di sostenibilità. In particolare, il modello operativo SCIIS prevede un insieme di informazioni identificate come KPI "ad alta priorità", determinati in base a una lista di parametri selezionati, come complessità, diffusione dell'ownership, sistema incentivante e maturità del processo di raccolta del dato. I KPI ad alta priorità sono inclusi in una "matrice di controllo del rischio", dove i controlli saranno formalizzati e monitorati.

[GOV-5-36.a] Per il set di KPI selezionati, è in corso un *walk-through* per ripercorre l'intero flusso, dalla raccolta dei dati primari alla loro consolidazione e validazione finale, al fine di definire controlli, nonché ruoli e responsabilità associate. Il processo di controllo interno, una volta implementato, consentirà di garantire la coerenza e l'accuratezza dei dati e, quindi, di mitigare i rischi più rilevanti associati ai KPI selezionati. La natura e la frequenza dei controlli varieranno in base ai rischi associati a ciascun KPI. A seconda del controllo da eseguire, verranno utilizzati strumenti differenti, tra cui file interni appositamente progettati per supportare il controllo e vari software.

[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 interfaccerà 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	- 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 SMB-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	- 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 valutari 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 - ESRS S4-2, S4-3: 14.2 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 2 MDR-P: 6.4 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 7.2 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 8.2 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 10.2 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 11.3 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 12.3 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 13.3 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 14.3 Politiche - ESRS 2 MDR-P: 15.2 Politiche - ESRS 2 IRO-1: 3.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 7.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 8.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 9.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 10.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 15.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL DOVERE DI DILIGENZA	PARAGRAFI NELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ
c) Individuare e valutare gli impatti negativi	- ESRS 2 IRO-1: 3.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 7.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 8.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 9.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 10.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - ESRS 2 IRO-1: 15.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti - 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 SMB-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
d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi	- E1-3, ESRS 2 MDR-A: 6.5 Azioni - E2-2, ESRS 2 MDR-A: 7.3 Azioni - E3-2, ESRS 2 MDR- A: 8.3 Azioni - E4-3, ESRS 2 MDR-A: 9.5 Azioni - E5-2, ESRS 2 MDR-A: 10.3 Azioni - S1-4, ESRS 2 MDR- A: 11.4 Azioni - S2-4, ESRS 2 MDR- A: 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 - 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	- 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

Informazioni Ambientali

5. INFORMATIVA A NORMA DELL'ARTICOLO 8 DEL REGOLAMENTO (UE) 2020/852 (REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA)

Nell'ambito delle iniziative strategiche promosse dall'Unione Europea per favorire la transizione ecologica e raggiungere l'obiettivo di neutralità carbonica entro il 2050, è stato introdotto, con il Regolamento UE 2020/852, il sistema di classificazione della Tassonomia Europea. Questo sistema stabilisce i criteri necessari per identificare le attività che possono essere considerate "ecosostenibili" con l'obiettivo di creare un linguaggio comune tra tutti gli operatori di mercato (aziende, investitori, finanziatori e clienti), aumentare la trasparenza delle scelte di investimento, contrastare il fenomeno del *greenwashing* e rendirizzare i capitali verso progetti e attività ecosostenibili.
Il meccanismo del Regolamento si fonda su un insieme di regole volte a rendere comparabili le informazioni fornite dagli operatori economici, facilitando così l'identificazione e la promozione delle attività più virtuose.
Il Regolamento imponeva alle imprese soggette alla Direttiva Europea 2014/95/UE (Non Financial Reporting Directive - NFRD), oggi superata dalla Direttiva CSRD e dal relativo Decreto di recepimento italiano, di includere, nella propria rendicontazione annuale di sostenibilità, le informazioni richieste dalla Tassonomia UE in relazione ai sei obiettivi ambientali stabiliti dalla Commissione Europea, ossia:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici;
- Adattamento ai cambiamenti climatici;
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
- Transizione verso un'economia circolare;
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

A partire dal 1° gennaio 2023, con riferimento ai dati dell'esercizio 2022 e agli obiettivi di Mitigazione e Adattamento ai cambiamenti climatici, le imprese non finanziarie sono chiamate a verificare, attraverso gli Atti Delegati, e a rendicontare:

- se le proprie attività sono "*eligible*", ossia se la descrizione dell'attività negli Atti Delegati corrisponde all'attività svolta;
- se le proprie attività sono "*aligned*", ossia se rispettano i criteri di vaglio tecnico stabiliti negli Atti Delegati, senza arrecare danni significativi ad altri obiettivi ambientali, in conformità con il principio DNSH (*Does Not Significant Harm*).

Inoltre, l'attività economica deve essere realizzata nel rispetto delle *Social Minimum Safeguards*, ovvero dei principi e delle linee guida contenute nelle convenzioni e nei trattati internazionali, come le "OECD Guidelines for Multinational Enterprises (OECD MNE)", i "UN Guiding Principles on business and human rights (UNGPs)", le "ILO Fundamental Principles and Rights at Work" e l'"International Bill of Human Rights".

A partire dal 1° gennaio 2024, con riferimento ai dati dell'esercizio 2023, le imprese sono chiamate a verificare, attraverso l'analisi dei nuovi Atti Delegati, se le proprie attività sono *eligible* e *aligned* rispetto ai nuovi quattro obiettivi ambientali (Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine; Transizione verso un'economia circolare; Prevenzione e riduzione dell'inquinamento; Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi), nonché rispetto alle attività incluse negli Emendamenti degli Atti Delegati relativi alla Mitigazione e Adattamento ai cambiamenti climatici.

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 al 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
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

5.1. Nota metodologica fatturato

Per il 2024 il Gruppo AdB ha individuato il fatturato che deriva da attività *eligible* alla Tassonomia, nello specifico in relazione all'attività 6.20 *"Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo"*, integrata nell'emendamento dell'Atto Delegato della mitigazione al cambiamento climatico, e all'attività 7.7 *"Acquisto e proprietà di edifici"*. L'attività 6.20 consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, cambio di destinazione e ammodernamento, acquisto, finanziamento, noleggio, leasing ed esercizio di apparecchiature e servizi connessi al trasporto aereo (assistenza a terra), tra cui le attività di servizio a terra presso gli aeroporti e la movimentazione del carico, compresi il carico e lo scarico di merci dagli aeromobili.
A tal proposito, in riferimento all'attività 6.20, il Gruppo ha valorizzato il fatturato handling relativo alle controllate FFM e TAG. Mentre per quanto concerne l'attività 7.7 il Gruppo ha valorizzato i ricavi provenienti dalle subconcessioni di TAG e Aeroporto di Bologna.

L'importo complessivo del fatturato, pari a €166 milioni fa riferimento al totale ricavi del bilancio consolidato 2024. Per l'anno di riferimento, tali attività non sono risultate allineate alla Tassonomia.

5.2. Nota metodologica CapEx

Di seguito è riportato il dettaglio delle attività che il Gruppo ha individuato come *eligible e/o aligned* relativamente agli investimenti consuntivati per l'esercizio 2024, allocate sulla base dei seguenti obiettivi ambientali: *Mitigazione al cambiamento climatico, Transizione verso un'economia circolare,che non appartengono tuttavia a un Piano Capex specifico.* Gli aumenti di Capex esaminati per la Tassonomia sono inclusi tra le voci del bilancio consolidato del Gruppo, sotto la categoria delle immobilizzazioni dello stato patrimoniale. Si segnala che per il 2024 non sono state individuate attività *eligible* riferite ai restanti obiettivi ambientali.

MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada

L'attività 6.3 comprende l'acquisto, finanziamento, leasing, noleggio e gestione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane. Nello specifico, AdB ha acquistato nel 2024 un mezzo ambulift per il trasporto di passeggeri a ridotta mobilità con alimentazione elettrica, inoltre ha proceduto all'acquisto di veicoli della flotta aziendale con alimentazione elettrica.

Attività 6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclologistica

L'attività 6.13 riguarda la costruzione, l'ammodernamento, la manutenzione e la gestione di infrastrutture per la mobilità personale, compresa la costruzione di strade, ponti e gallerie autostradali e altre infrastrutture dedicate ai pedoni e alle biciclette, con o senza assistenza elettrica.
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 ciclopedonale 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. Quest'ultimo investimento rispetta il primo criterio di vaglio tecnico per l'allineamento alla Tassonomia, e i DNSH relativi all'adattamento ai cambiamenti climatici e la prevenzione e riduzione dell'inquinamento, rispettando al contempo le garanzie minime di salvaguardia. Il progetto esecutivo è stato approvato, l'appalto è stato assegnato e i lavori sono già stati avviati.

Attività 7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)

L'attività 7.4 prevede l'Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Nello specifico sono state installate delle colonnine di ricarica elettrica *land side* e *air side*, la tettoia per il mezzo di ricarica PRM e la stazione di ricarica fast per i mezzi operativi.
Tali dotazioni potranno essere incrementate nei prossimi anni in relazione al futuro sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e/o delle esigenze che dovessero emergere. Rispetto a questa attività, risultano allineati ai criteri della Tassonomia tutti gli investimenti sopra citati. Essi rispettano il criterio di contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e il secondo DNSH relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici previsto secondo la Tassonomia, comprese anche le garanzie minime di salvaguardia.

Attività 7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili

L'attività 7.6 consiste nell'installazione, manutenzione e riparazione in loco di tecnologie per le energie rinnovabili.
Risultano in questa attività le opere di progettazione di 3 impianti fotovoltaici *(Airside Nord, BHS, fotovoltaico terminal)* installati presso il sito aeroportuale con l'obiettivo di autoprodurre energia elettrica per l'intero fabbisogno energetico, l'installazione di accumulo di energia termica e delle attrezzature tecniche accessorie presso la centrale tecnologica e l'installazione di pompe di calore presso l'edificio dei vigili del fuoco, l'edificio merci e l'edificio RMR. In tale attività rientrano inoltre gli investimenti per la decarbonizzazione delle centrali termiche.
Tali attività risultano allineate alla Tassonomia secondo i criteri di contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e rispettano il secondo DNSH relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici come previsto dalla Tassonomia.

Infine, si segnala che il Gruppo AdB ha previsto all'interno del proprio Piano Investimenti ulteriori iniziative di efficientamento energetico che verranno consuntivate nei prossimi anni, come confermato anche dagli impegni definiti all'interno del Piano di Sostenibilità.

Attività 7.7 Acquisto e proprietà di edifici

L'attività 7.7 riguarda l'acquisto di immobili e la gestione della proprietà su tali beni. Nell'ambito di questa attività, si includono diverse fonti di ricavo, tra cui i ricavi derivanti dalle subconcessioni sia di AdB che di TAG, che contribuiscono in maniera significativa ai risultati complessivi

TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA CIRCOLARE

3.4 Manutenzione di strade e autostrade

L'attività 3.4 consiste nella manutenzione di strade, strade urbane e autostrade, altri passaggi per veicoli e pedoni, lavori di superficie su strade, strade urbane, autostrade, ponti, gallerie e piste, vie di rullaggio e 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).

				Criteri di contributo sostanziale															
Attività economiche (1)	CODICI (2)	FATTURAT (Assoluto) EUR (3)	Quota del fatturato (Percentuale) (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua e risorse marine (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità ed ecosistema (10)							Garanzie minime di salvaguardia (17)	Attività Enabling (18)	Attività Transitional (19)
		€/000	%	SI; No; N/AM	SI; No; N/AM	SI; No; N/AM	SI; No; N/AM	SI; No; N/AM	SI; No; N/AM							SI/No	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)																			
Fatturato di attività sostenibili dal punto di vista ambientale (Taxonomy aligned)		-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%										
Di cui abilitanti		-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									A	
Di cui di transizione		-	0,00%	0,00%															T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)				AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM										
Operazioni di assistenza a terra del trasporto aereo	CCM 6.20	3.311	1,99%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										
Acquisto e proprietà edifici	CCM 7.7	23.251	14,00%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										
Fatturato di attività eligible ma non Taxonomy aligned		26.562	16,00%	16,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%										
TOTAL (A1+A2)		26.562	16,00%	16,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%										

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%

				Criteri per il contributo sostanziale							Criteri per l'assenza di danno significativo (DNSH)								
Attività economiche (1)	CODICI (2)	Spese in conto capitale assolute (3)	Quota di spese in conto capitale (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua e risorse marine (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Attività Enabling (18)	Attività Transitorie (19)
		€/000	%	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
A.1 Attività sostenibili dal punto di vista ambientale (Taxonomy aligned)																		
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	232	0,53%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	N/AM	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	-	-
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.13	117	0,27%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	14	0,03%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Sì	-	-	-	-	Sì	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici	CCM 7.4	659	1,50%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Sì	-	-	-	-	Sì	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	525	1,20%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Sì	-	-	-	-	Sì	A	
Costruzione di nuovi edifici	7.1	9.554	21,73 %	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì		
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**11.100**	**25,25%**	**24,73%**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,53 %**	**0,00%**									
Di cui abilitanti		**1.315**	**2,99%**	**2,99%**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00%**		Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	A	
Di cui di transizione		**-**	**0,00%**	**0,00%**							Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	345	0,79%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	4.065	10,48%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM									
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	180	0,41%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**5.130**	**11,67%**	**1,19%**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**10,48 %**	**0,00%**								**2,99%**	
Totale (A.1 + A.2)		**16.230**	**36,92%**	**25,92%**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**11,00 %**	**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%

				Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH (nessun danno significativo)								
Attività economiche (1)	CODICI (2)	Spese operative assolute (3)	Quota di spese operative (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua e risorse marine (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Attività Enabling (18)	Attività Transitional (19)
		€/000	%	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì; No; N/AM (b) (c)	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
A.1 Attività sostenibili dal punto di vista ambientale (Taxonomy aligned)																		
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									
Di cui abilitanti		-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	
Di cui di transizione		-	0,0%	0,00%						-	-	-	-	-	-	-		-
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	1239	14,00%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Operazioni di assistenza a terra nel trasporto aereo	CCM6.20	176	1,99%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		1.415	16,00%	16,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									
Totale (A.1 + A.2)		1415	16,00%	16,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									

B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA	
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)	7.431 84% 8.846 100%
Totale (A+B)	

	Quota di OpEx 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%

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

minacciati dai pericoli climatici. A valle dei risultati emersi dall'analisi di Doppia Rilevanza, sono stati identificati come rilevanti i rischi fisici climatici associati a potenziali danneggiamenti alle infrastrutture, alle dotazioni aeroportuali e più in generale all'operatività a causa del verificarsi di eventi estremi di caldo.

IRO-1 20 c) i. 21 AR 12 a) Per quanto concerne i **rischi di transizione**, i principali rischi mappati sono correlati a rischi di natura giuridica, legati a cambiamenti nel quadro normativo di riferimento con l'obiettivo di ridurre le emissioni di GHG. Nello specifico, è stato mappato come rilevante il rischio legato al mercato dei Sustainable Aviation Fuel(SAF) oggetto di specifico Regolamento EU, per la non sufficiente offerta di materia prima rispetto alla domanda, che potrebbe comportare un aumento dei costi operativi per le compagnie aeree, che a loro volta potrebbero trasferirli sui biglietti aerei. Un ulteriore rischio fa riferimento a possibili modifiche normative che potrebbero limitare i viaggi aerei su tratte con alternative ferroviarie, riducendo la crescita dell'attività aeroportuale. Allo stesso modo, la non conformità alle normative energetiche, le fluttuazioni nei prezzi per la fornitura dell'energia e del gas, così come il mancato raggiungimento del Piano Net Zero Carbon al 2030, che prevede ingenti investimenti in conto capitale, potrebbero comportare rischi economici e reputazionali per il Gruppo. L'individuazione di tali rischi deriva dalla mappatura esistente all'interno del framework ERM, da Risk Assessment specifici svolti dal Gruppo sul tema Ambiente e Energia, e dall'analisi del contesto esterno ed interno. Il rischio del mancato raggiungimento del Piano Net Zero Carbon è associato ad uno scenario "Net Zero Carbon", in linea con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C. Tra le principali azioni previste nel Piano risulta la decarbonizzazione delle centrali termiche, per le quali è stato avviato un progetto di fattibilità tecnica ed economica per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Ne è risultato che tale cambiamento tecnologico programmato non ha comportato rettifiche nel valore contabile dell'asset iscritto in bilancio nei Diritti di Concessione né, in generale, il piano di transizione ha avuto impatti sui valori di bilancio. IRO-1 20 c) ii. AR 12 a) A differenza di quanto predisposto per i rischi climatici fisici, non è attualmente disponibile un'analisi similare per i rischi di transizione tale da misurare la probabilità, l'entità e la durata di questi ultimi.
Il Gruppo AdB è attivamente impegnato nell'affrontare questi rischi e impatti, adottando misure per la riduzione delle emissioni, il miglioramento dell'efficienza energetica e il monitoraggio continuo dell'evoluzione normativa, con l'obiettivo di dare il proprio contributo alla lotta al cambiamento climatico e promuovere uno sviluppo sostenibile del proprio business.

6.2. Piano di transizione

Con riferimento a quanto indicato nel presente paragrafo, si specifica che le attività riguardanti la riduzione di emissioni di Scopo 1 e 2 fanno riferimento al Piano Net-Zero Carbon 2030 le attività legate a riduzione delle emissioni Scopo 3 rientrano nel Piano di riduzione emissioni di Scopo 3.

Piano Net-Zero Carbon 2030

E1-4 16 b) Il contributo alla mitigazione del cambiamento climatico è un elemento chiave della strategia del Gruppo, che ha individuato il Goal 13 "*Climate Action*" dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, come uno degli obiettivi prioritari da integrare nella propria strategia di sviluppo sostenibile. In questa direzione, AdB ha sviluppato un **piano** per ridurre le emissioni Scope 1 e Scope 2 derivanti dalle operazioni aeroportuali (**Piano Net-Zero Carbon 2030**), con l'obiettivo di raggiungere il traguardo Net Zero entro il 2030 in accordo con lo standard definito dall'Airport Carbon Accreditation di ACI Europe: ridurre le emissioni di gas a effetto serra di Scopo 1 e 2 di almeno il 90% rispetto all'anno base (2010) e di compensare le restanti. E1-4 16 c) Per la sua realizzazione, il Gruppo ha destinato, per l'arco temporale 2024-2030 un totale di circa 40 milioni di Euro per lo più in spese in conto capitale (CapEx). Tali investimenti sostengono l'attuazione del Piano e l'impegno

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 d, 17 a 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 c 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 16 e, 16 g 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 16, 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

UE come strumento per guidare la transizione sostenibile e si impegna a valutare e integrare progressivamente criteri di allineamento nella propria strategia di investimento.

E1-1 15, 16 e) Infine, sulla base di quanto previsto dall'articolo 12 del Regolamento Delegato (UE) 2020/1818 della Commissione del 17 luglio 2020, che integra il Regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme minime per gli indici di riferimento UE di transizione climatica e per gli indici di riferimento UE allineati con l'accordo di Parigi, si segnala che il Gruppo AdB non rientra tra le categorie di società da escludere dagli indici di riferimento UE allineati con l'accordo di Parigi.

6.3. Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici

A valle dell'analisi di Doppia Rilevanza, si riportano di seguito i rischi climatici valutati come rilevanti.

- SBM-3 18 Rischi fisici legati al cambiamento climatico:
  - **Rischio di interruzione dell'attività aeroportuale**: relativamente alla possibilità che eventi meteorologici estremi (temperature, precipitazioni e vento) possano causare danni alle infrastrutture aeroportuali, alle dotazioni operative e, più in generale, compromettere l'efficienza e la continuità operativa dell'aeroporto;
  - **Rischio di verificarsi di ondate di calore**: l'incidenza delle ondate di calore potrebbe influire negativamente sull'operatività del personale operante nelle aree esterne aeroportuali, limitando le attività di gestione degli aeromobili e le altre operazioni critiche all'interno dell'infrastruttura aeroportuale.
- Rischi di transizione legati al cambiamento climatico:
  - **Rischio di variazione dei prezzi delle commodities**: potenziale aumento dei costi per la fornitura di energia elettrica e gas, derivante da fluttuazioni nei prezzi di mercato, legati al cambio valutario e ad altri fattori esterni;
  - **Rischio derivante dal mancato raggiungimento della Net Zero Carbon**: possibilità che AdB non riesca a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 entro i termini stabiliti, con conseguenti ripercussioni reputazionali nel breve termine e impatti economici e finanziari nel medio-lungo periodo;
  - **Rischio legato all'utilizzo dei SAF (Sustainable Aviation Fuels)**: difficoltà nel rispettare, da parte dei vettori aerei e dei fornitori di carburante, la normativa riguardante l'utilizzo dei carburanti sostenibili (SAF), accompagnata dalla possibile indisponibilità delle materie prime necessarie e dal conseguente aumento dei costi. Ciò potrebbe comportare il rischio che le compagnie aeree tentino di trasferire parzialmente tali oneri sui costi aeroportuali;
  - **Rischio di evoluzioni normative sulle operazioni aeroportuali**: l'introduzione di normative volte a limitare le emissioni, come quelle che potrebbero vietare i voli aerei in determinate circostanze (ad esempio, se esiste un'alternativa ferroviaria su una determinata distanza o durata del viaggio, come previsto in Francia), potrebbe influire negativamente sulla crescita delle attività aeroportuali.

Analisi di vulnerabilità al rischio climatico

[redacted] 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".

[redacted] I risultati dell'analisi di resilienza sono riportati nella documentazione tecnica redatta dal CMCC e sintetizzati di seguito.

L'analisi è stata condotta per gli eventi estremi legati a caldo, freddo, precipitazioni (sia piovose che nevose) e vento. Per ciascuno di questi fattori climatici e per ogni componente dell'infrastruttura aeroportuale, sono stati identificati diversi livelli di rischio, come segue:

- **Caldo**: alcune sottostrutture presentano un rischio Alto o Medio.
- **Freddo**: solo poche sottostrutture presentano un rischio Medio, mentre tutte le altre risultano a rischio Basso.
- **Precipitazioni piovose**: tutte le strutture sono a rischio Basso, eccetto le aree di parcheggio, che presentano un rischio Medio.
- **Precipitazioni nevose**: tutte le sottostrutture sono a rischio Basso, ad eccezione delle aree di parcheggio, che sono a rischio Medio.
- **Vento**: tutte le sottostrutture risultano a rischio Basso.

In sintesi, tra tutti i fattori climatici analizzati, gli eventi estremi di caldo sono quelli che presentano i maggiori rischi per la maggior parte dei sottosistemi infrastrutturali.

Le misure di adattamento climatico saranno oggetto di approfondimento nel corso del 2025, con l'obiettivo di identificare le soluzioni più efficaci per la mitigazione del rischio climatico.

6.4. Politiche

E1-2, 25 a), c), e), d) AdB ha adottato una **Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza**, orientata alla sostenibilità dello sviluppo e focalizzata sulle principali aree legate al cambiamento climatico. MDR-P d In linea con gli impegni di sostenibilità proposti da ACI Europe, AdB conferma come obiettivo prioritario la lotta al cambiamento climatico, attraverso la riduzione dei consumi energetici, l'impiego di fonti rinnovabili l'assorbimento e compensazione delle proprie emissioni di gas serra, la tutela delle risorse idriche e dell'ambiente e la prevenzione di incendi e un sistema di risposta alle emergenze rapido ed efficace AdB si impegna a ridurre le proprie emissioni in modo assoluto, con l'obiettivo di raggiungere il traguardo di "Net Zero Carbon Emissions" entro il 2030, guidando allo stesso tempo i propri stakeholder verso la decarbonizzazione. L'attuazione di questi obiettivi è responsabilità di tutta l'organizzazione. Alla data di redazione del presente documento, la politica integrata non contiene un riferimento espresso al tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici, ma è intenzione della Società procedere ad una revisione e integrazione della stessa.

Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza MDB-PI

Perimetro: AdB,

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

ESRS 2 SBM-3 IRO-1, 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.

Azioni di mitigazione delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2

Elettrificazione ed efficienza

- **Decarbonizzazione delle centrali termiche e incremento dell'efficienza energetica** attraverso la sostituzione degli impianti alimentati con gas di origine fossile con sistemi di climatizzazione alimentati con energia pulita (es. pompe di calore elettriche in sostituzione delle caldaie) e incremento dell'efficienza per usare meno energia per gli stessi scopi, con un risparmio previsto pari a 5.100 tonnellate di CO2.

  Nel 2024 sono stati completati i lavori di installazione di una pompa di calore elettrica presso la rimessa dei mezzi operativi di rampa, mentre è stato completato il progetto esecutivo per l'elettrificazione della centrale termica dell'edificio "merci". Inoltre, AdB ha avviato un progetto di fattibilità tecnica ed economica per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Nel 2024 è stata avviata una prima fase con l'installazione di una pompa di calore, destinata a ridurre significativamente l'uso di gas metano.

Energia rinnovabile

- **Implementazione in sito di produzione di energia rinnovabile** attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici, che permetteranno di risparmiare 2.700 tonnellate di CO2. Nel 2024 Aeroporto di Bologna ha completato l'installazione di due nuovi impianti fotovoltaici: il primo, sul tetto del Baggage Handling System, dispone di una potenza di 98 kW e di 240 pannelli, mentre il secondo, situato sul tetto e sulla facciata del terminal, ha una potenza di 290 kW ed è composto da 754 pannelli. AdB sta inoltre ultimando il progetto esecutivo per un impianto fotovoltaico a terra da 4,4 MW con oltre 9.500 pannelli, parte di un ampio campo fotovoltaico da realizzare su un'area di circa 30 ettari a nord della pista di volo.

- **Acquisto di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili**, che permetterà di evitare l'emissione di 4.700 tonnellate di CO2. Nel 2024, Aeroporto di Bologna ha acquistato esclusivamente energia elettrica proveniente da **fonti rinnovabili**, certificata tramite Garanzie di Origine.

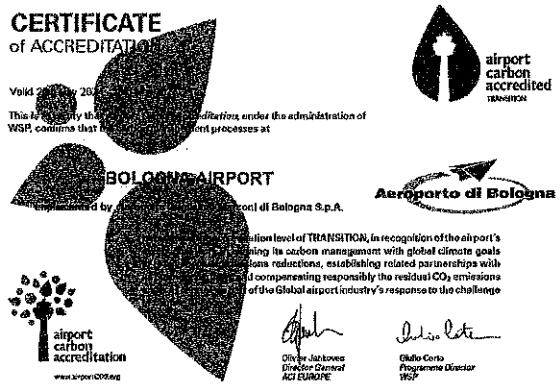
E-Mobility e trasporto sostenibile

- **Sostituzione della flotta aziendale con mezzi elettrici e infrastrutture di ricarica**, con un risparmio previsto di 220 tonnellate di CO2. Nel 2024 AdB ha proseguito il rinnovamento dei propri mezzi attraverso l'acquisto di 20 veicoli elettrici. Inoltre, sono stati installati oltre 20 **punti di ricarica per mezzi elettrici** con una potenza complessiva di quasi 500 kW, a servizio dei mezzi aeroportuali in *airside*.

Removal

- **Assorbimento delle emissioni tramite opere di forestazione e compensazioni ambientali**, con la previsione di cattura di circa 2.300 tonnellate di CO2. Nel 2024 è stata portata avanti la realizzazione di una fascia boscata a nord dell'aeroporto di Bologna che ha previsto la forestazione di 40 ettari di terreno attraverso la piantumazione di circa 22.000 piante. Tale opera, prevista dal Decreto di VIA del Masterplan aeroportuale, è iniziata nel 2023 e sarà completata entro il 2025. Si tratta di un polmone verde di circa 40 ettari, pari a 56 campi da calcio, con funzione principale di assorbimento 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.


CERTIFICATE
of ACCREDITATION
airport carbon accredited
BOLOGNA AIRPORT
Aeroporto di Bologna
airport carbon accreditation

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 stazione ferroviaria di Bologna, che comporterà l'azzeramento delle emissioni generate per l'accesso all'aeroporto tramite tale mezzo.

Ground access

(emissioni generate dall'accesso all'aeroporto veicoli a combustione interna (auto, taxi, bus, trucks, ecc.)

- **Riduzione delle emissioni cars e taxi tramite incentivazione TPL e realizzazione dei percorsi ciclabili interni ed esterni all'area aeroportuale** (come da Accordo Territoriale di Decarbonizzazione), a cui è associata una riduzione stimata di CO2 pari a 956 tonnellate;
- **Protocolli di intesa sulla sostenibilità con i courier, FFM e visitor vehicles**, per incentivare l'utilizzo di mezzi a bassa emissione di CO2, con una riduzione di emissioni pari a 3.224 tonnellate di CO2;
- **Protocolli di intesa per la sostenibilità di AdB con i partner aeroportuali** (handler, fueler, ecc.) che comporterà una riduzione stimata di 204 tonnellate di CO2;
- **Introduzione leve di incentivazione all'uso di bus e navette a bassa emissione** (elettrico, idrogeno) tramite tariffe differenziate per i veicoli green e protocolli di partnership sullo sviluppo di filiera locale per la produzione di idrogeno per il rifornimento dei veicoli e installazione di dotazioni fisse di ricarica rapida dei mezzi presso i piazzali di sosta land-side. Tali azioni comporteranno una riduzione stimata delle emissioni pari a 1.061 tonnellate di CO2.

Employee Commuting

- **Promozione della mobilità sostenibile per i dipendenti propri e della Comunità aeroportuale** attraverso la creazione di un abbonamento unico integrato, con una riduzione prevista di 122 tonnellate di CO2. Si segnala inoltre che nell'ambito del progetto di mobilità sostenibile, Aeroporto di Bologna ha anche introdotto l'applicazione UP2GO, che consente ai dipendenti di rendicontare l'impatto positivo delle loro scelte di trasporto, come l'uso della bicicletta, dei mezzi pubblici, del monopattino elettrico o degli spostamenti a piedi. L'app permette anche di calcolare l'impatto positivo generato dal lavoro da remoto, incentivando comportamenti più ecologici e consapevoli. Nel 2024, attraverso l'utilizzo dell'app UP2GO, sono stati registrati oltre 525.000 km di spostamenti sostenibili, con una riduzione delle emissioni di CO2 di oltre 175 tonnellate rispetto alla C02 che si sarebbe prodotta se tutti i dipendenti avessero utilizzato il mezzo privato. Complessivamente, queste iniziative hanno permesso di ridurre l'uso del mezzo privato per raggiungere l'aeroporto di oltre il 24% rispetto al 2019, contribuendo così in modo significativo alla sostenibilità ambientale e al benessere della comunità aeroportuale.

  Per incentivare scelte di trasporto a minore emissione di CO2, Aeroporto di Bologna ha introdotto sistemi informatici finalizzati ad aumentare la consapevolezza ambientale e promuovere stili di vita più ecologici. Questi sistemi consentono la registrazione degli spostamenti e dei chilometri percorsi con le diverse

modalità, potendo così monitorare il beneficio ambientale generato da ogni spostamento. I dipendenti accumulano punti in base ai chilometri percorsi e possono utilizzare questi punteggi per accedere a premi, incentivando così un comportamento positivo in termini di sostenibilità ambientale e contribuendo a promuovere una cultura aziendale orientata alla sostenibilità.

Waste

- Promozione protocolli con Partner commerciali per la riduzione progressiva dei quantitativi di rifiuti urbani prodotti, con una riduzione prevista di 122 tonnellate di CO2.

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.

[redacted] 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, ciclologistica);
- 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.

6.6. Target

E1-4 34 e) Il Gruppo ha definito obiettivi di CO2, nell'ambito della adesione al programma di accreditamento Airport Carbon Accreditation.

Percorso di riduzione intersettoriale (ACA), anno di riferimento 2010	**2030**
	-90% rispetto al 2010[17]

Fonte: ACI Net Zero Road Map

Per raggiungere il Livello 4 dello schema Airport Carbon Accreditation, Aeroporto di Bologna ha adottato obiettivi in linea con quelli dell'Accordo di Parigi e fissa l'obiettivo di "contenere l'incremento della media globale temperatura ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura fino a 1,5°C. Il programma Airport Carbon Accreditation ha adottato i principi del protocollo GHG.

E1-4 33 Come precedentemente riportato, il Gruppo si pone obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) sia in relazione alle emissioni di Scopo 1, Scopo 2 e Scopo 3.

Obiettivo – Emissioni GHG Scopo 1 e Scopo 2

E1-4 34 a), b), c), d), f) MDR-T L'obiettivo relativo alle emissioni lorde di GHG di Scope 1 e Scope 2 prevede una **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra maggiore o uguale al 90% rispetto all'anno base (2010)**, con il target di raggiungimento fissato per il 2030.

Nel 2010, l'emissione lorde di GHG Scope 1 e Scope 2 era pari a **8.899 tonnellate** di CO2 equivalenti. L'obiettivo per il 2030 prevede il raggiungimento di un livello assoluto di tali emissioni pari a **890 tonnellate di CO2eq**, corrispondente a una diminuzione del 90% rispetto all'anno base. Al fine di raggiungere tale obiettivo sono state previste e adottate le **leve di decarbonizzazione** precedentemente illustrate.

Obiettivo – Emissioni GHG Scope 3

E1-4 34 a), b), c), d), f) MDR-T Per quanto concerne le emissioni indirette derivanti dalla catena del valore del Gruppo (emissioni di Scope 3), AdB ha predisposto all'interno del **Piano di riduzione delle emissioni Scopo 3, l'obiettivo** di **ridurre del 26% tali emissioni entro il 2030** rispetto ai livelli del 2019 (escludendo quelle derivanti dalle operazioni aeree).

[17] La riduzione si riferisce alle Emissioni Scopo 1 e 2

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 soul product:** iniziative con gli operatori di trasporto, con corrieri, protocolli di Intesa e incentivazione dell'uso di bus e navette a basse emission, con una riduzione di emission pari a 5.445 tonnellate di C02
- **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.

VDR-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.

6.7. Metriche

Consumo di energia e mix energetico

GRI 3-3 | 302-1 a), 302-1 a) i, 302-1 b), c), d), e)

Consumo totale di energia da fonti fossili - MWh	2024	2023
1) Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	0	0
2) Consumo di combustibile da petrolio greggio e prodotti petroliferi		
2.1) Gasolio – usi diversi dall'autotrazione	51,81	52,72
2.2) Gasolio - flotta aziendale	589,68	712,04
2.3) Benzina	0	0
2.4) Benzina - flotta aziendale	210,49	131,80
2.5) GPL	0	0
2.6) GPL - flotta aziendale	0	0
3) Consumo di combustibile da gas naturale		
3.1) Gas Naturale	14.366,74	17.777,72
3.2) Metano	0	0
4) Consumo di combustibili da altre fonti fossili non indicate sopra	0	0
5) Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	0	0
Consumo totale di energia da fonti fossili	**15.218,72**	**18.674,28**

GRI 302-1 b)

Consumo totale di energia da fonti nucleari (MWh)	2024	2023
Fonti nucleari	0	0

Si precisa che il Gruppo non utilizza energia proveniente da fonti nucleari. GRI 302-1 d)

Consumo totale di energia da fonti rinnovabili (MWh)	2024	2023
Consumo di combustibili da fonti rinnovabili compresa la biomassa[18]	0	0
Consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	8.229,91	7.048,53
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	80,24	-
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	**8.310,15**	**7.048,53**

Consumo totale di energia (MWh)	2024	2023
Consumo totale da fonti fossili, nucleari e rinnovabili	**23.529**	**25.723**

GRI 302-1 g)

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

[18] Include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, pannelli fotovoltaici ecc.

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.

E1-6 AR 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 1, 2, 3 ed emissioni totali di GHG

Emissioni totali di gas effetto serra (GHG) E1-6 44 g) S2 A) B)

Emissioni totali	2024	2023
Emissioni lorde GHG - Scope 1	2.944	3.551
Emissioni lorde GHG - Scope 2 - **location based**	2.494	1.889
Emissioni lorde GHG - Scope 2 - **market based**	0	0
Emissioni lorde GHG - Scope 3	592.713	534.891
Emissioni totali(tCO2e)	**2024**	**2023**
Totale emissioni GHG (location based)	598.151	540.331
Totale emissioni GHG (market based)	**595.657**	**538.442**

EMISSIONI LORDE DI GHG - SCOPE 1 E1-6 44 A) 48 A) B)

Emissioni dirette (tCO2eq)	2024	2023	% N/N-1
GPL	0	0	-
Metano	0	0	-
Gasolio - usi diversi dall'autotrazione	14,4	13,3	+ 8%
Benzina	0	0	-
Biodiesel	0	0	-
Bioetanolo	0	0	-
Gas naturale	2.596,4	3.202,1	- 19%
Gas naturali (metano) - flotta aziendale	0	0	-
Benzina - flotta aziendale	48,9	29,2	+ 67%
Gasolio - flotta aziendale	149,8	170,3	-12%
GPL - flotta aziendale	0	0	-
Fugitive Emissions - Refrigerants	12,8	26,0	-51%
De-icing - Glycol	121,5	110,0	11%
Totale Emissioni scope 1	**2.943,9**	**3.550,8**	**-17%**
Quote di emissioni regolamentate (EU ETS - ETS nazionali - ETS non UE)	-	-	
% di Emissioni GES scope 1 provenienti da quote di emissioni regolamentati	**0%**	**0%**	

Emissioni lorde di GHG - Scope 2 GRI 305-2 a), b), c), d), e), f) SASB RR-AA-110a.1

Emissioni indirette – Scope 2[2] (tCO2eq)	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 (tCO2eq)	2024	2023	% N/N-1
Totale	5.438	5.440	+1%

Emissioni Scope 1 e Scope 2 – Market based (tCO2eq)	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.

GRI 305-1 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 lhv.

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.

GRI 305-1 d) SASB RR-AA-110a.1 Si specifica infine che il Gruppo non genera emissioni biogeniche di CO2 derivanti dalla combustione o dalla biodegradazione della biomassa.

Emissioni lorde di GHG – Scope 3 GRI 305-3

Emissioni significative di GHG Scope 3 per ciascuna categoria	2024	2023	% N/N-1
Categoria 1: Beni e servizi acquistati	47	125	-62%
Categoria 2: Beni strumentali	88	77	14%
Categoria 3: Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)	278	271	2%
Categoria 5: Rifiuti generati per l'attività aeroportuale	179	666	-73%
Categoria 6: Viaggi di lavoro	129	81	59%
Categoria 7: Spostamenti casa-lavoro	1.629	1.573	4%
Categoria 11: Utilizzo dei prodotti venduti	588.111	530.257	11%
Categoria 13: Beni in leasing a valle	2.253	1.841	22%
Totale	**592.713**	**534.891**	**11%**

In relazione alle emissioni dell'anno 2023, si segnala che alcuni valori esposti nelle tabelle si discostano da quelli pubblicati nella DNF 2023, poiché nel calcolo non erano stati considerate le emissioni legate alle perdite dei gas refrigeranti e liquido de-icing, che invece sono stati introdotte nel calcolo aggiornato.

GRI 305-1 b) Con riferimento allo Scope 3, AdB calcola le emissioni secondo le categorie proposte dall'Airport Carbon Accreditation, che ai fini del presente documento sono state ricondotte a quelle del GHG Protocol, come suggerito dagli standard di rendicontazione di riferimento. In merito ai fattori di emissione applicati per le emissioni di Scope 3 2024, i dati sono stati raccolti con l'unità di misura di riferimento e moltiplicati per i fattori emissivi, laddove non fosse già disponibile l'activity data il valore di C02 direttamente, perché fornito da fornitori o partner, o perché stimato a partire da valori degli anni precedenti. Le principali fonti dei fattori emissivi sono l'*UK Government GHG conversion factors for company Reporting (conversion factors 2024), l'ISPRA – Italian greenshouse gas inventory 1990-2022, il National Inventori report 2024, l'Eurocontroll - Small Emitters Tool (SET), version 5.14 e l'ACI's Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) - ACERT v7.0.*

I dati relativi ai veicoli entrati provengono dal sistema di gestione degli accessi dei parcheggi SKYDATA (fonte interna - Parcheggi).

I dati relativi alle trasferte dello staff provengono dal sistema Zucchetti (fonte interna – Direzione Sviluppo Persone e Organizzazione). Km delle tratte aeree calcolate secondo database ICAO

I dati relativi al traffico camionato merci provengono dalla controllata FFM che gestisce l'handling cargo sull'aeroporto (fonte interna FFM).

I dati relativi a consumi ed autoproduzione energetica del People Mover sono stati forniti da Marconi Express Spa, società di gestione della navetta sopraelevata.

I dati relativi al trasporto pubblico (km e carburanti) sono stati forniti da Tper Spa (azienda di trasporto pubblico locale).

GRI 305-1 b) Le emissioni di Scope 3 fanno riferimento alla catena del valore di AdB. Non sono presenti nel perimetro della rendicontazione società partecipate, quali collegate, joint venture o imprese figlie come non presenti nei bilanci finanziari consolidati del Gruppo.

INTENSITÀ DI GHG IN BASE AI RICAVI NETTI E1-6, 93, 54-55

t CO_2eq / k €	2024	2023
Emissioni totali di GHG (location-based) (t CO_2eq)	598.151	540.331
Emissioni totali di GHG (market-based) (t CO_2eq)	595.657	538.442
Ricavi netti (k €)[21]	166.053	145.064
Emissioni totali di GHG (location-based) rispetto ai ricavi netti (t CO_2eq / k €)	3,602	3,725
Emissioni totali di GHG (market-based) rispetto ai ricavi netti (t CO_2eq / 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 tCO2eq	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, 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.

7. ESRS E2 – INQUINAMENTO

7.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
E2-Inquinamento	Inquinamento dell'aria	-
	Inquinamento dell'acqua	-
	Inquinamento del suolo	-

E2-1 17 a) b) AR 9 Alla 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 all'inquinamento sulla base dell'analisi del contesto esterno e interno. A tal fine si è tenuto in considerazione l'area geografica del sedime aeroportuale e le attività svolte in tale area dal Gruppo e dai suoi attori della catena del valore. Per la mappatura degli impatti relativi al tema dell'inquinamento si è tenuto conto di quanto previsto dal Risk Register Ambientale riferito al sistema di gestione UNI EN ISO 14001. In particolare, sono stati individuati gli impatti legati all'inquinamento dell'aria locale presente nell'intorno aeroportuale, nonché quelli derivanti da scarichi idrici aeroportuali nei corpi idrici superficiali, inclusi gli scarichi di liquido de-icing. Gli impatti individuati sul tema dell'inquinamento sono stati inoltre sottoposti agli enti territoriali tramite interviste one-to-one per una loro valutazione della significatività.

Si specifica infine che secondo la prospettiva "outside-in", non sono stati identificati rischi e opportunità per il Gruppo relativi al tema dell'inquinamento.

Per quanto riguarda l'inquinamento del suolo, l'inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari, le sostanze preoccupanti, le sostanze molto preoccupanti e le microplastiche, tali temi non risultano rilevanti per il Gruppo.

7.2. Politiche

E2-1 17 MDR-P La politica **integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza stabilisce altresì l'impegno a valutare, prevenire e ridurre al minimo l'impatto ambientale.** AdB, inoltre,garantisce il mantenimento e il miglioramento di un Sistema Integrato di Gestione che comprende Qualità, Ambiente, Energia, Sicurezza sul Lavoro e antincendio conforme ai certificati UNI EN ISO 9001:2015; 14001:2015; 45001:2018; 50001:2018.

Per maggiori approfondimenti rispetto alla politica sopra menzionata si rimanda al paragrafo 6.4 *"Politiche"* del capitolo 6 *"Cambiamenti Climatici"*.

E2-1 18 a) Nel contesto del Sistema di Gestione Ambientale conforme allo standard UNI EN ISO 14001, AdB gestisce e monitora costantemente gli impatti ambientali mantenendo aggiornato il Risk Register specifico, 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 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-I_15_O 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_10_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

Le azioni fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità, associate al tema ambientale dell'inquinamento che ha comportato il sostegno, nel 2024, di circa 80 mila euro di spese OpEx. Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2024. Le risorse stanziate per il periodo 2025-2030, per le attività previste sul tema dell'inquinamento ambientale è pari a circa 467 mila in termini di OpEx.

7.4. Target

E1-2_20 Relativamente al tema dell'inquinamento dell'aria e dell'acqua, Il Gruppo AdB non ha adottato obiettivi specifici orientati ai risultati, E1-2_25 tuttavia, per quanto riguarda il tema dell'inquinamento dell'acqua, AdB si impegna a garantire il rispetto dei limiti di concentrazione degli inquinanti stabiliti nell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA). Tale impegno viene monitorato costantemente attraverso le analisi dei livelli di concentrazione degli inquinanti degli scarichi idrici. Inoltre, AdB aderisce al programma Pledge Dell'Acqua promosso da Impronta Etica, che si prefigge lo scopo di sviluppare, fra tutte le aziende aderenti, obiettivi qualitativi e quantitativi di tutela della risorsa idrica. AdB aderisce a questo programma considerato il fatto che se da un lato gli impatti sulla risorsa idrica non risultano significativi, allo stesso tempo l'aeroporto opera in una zona sottoposta a stress idrico. Nell'ambito di tale programma, saranno identificati obiettivi qualitativi e quantitativi comuni alle diverse Aziende del territorio che aderiscono al programma stesso. AdB, partecipando a tale programma, si impegnerà dunque ad adottare questi obiettivi.

Per quanto concerne il tema dell'inquinamento dell'aria, non sono stati stabiliti obiettivi, né sono previsti, di riduzione dell'impatto sulla qualità dell'aria, poiché dal monitoraggio sinora svolto non si hanno elementi di correlazione fra i valori di concentrazione rilevati dalle stazioni di misura e il traffico aereo.

7.5. Metriche

Inquinamento di aria E2-4_28.a)_29

Emissioni di inquinanti atmosferici - NO2 (µg/m³)	2024		2023	
Centraline	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
Gennaio	39	46	49	54
Febbraio	39	47	71	70
Marzo	23	38	54	59
Aprile	18	40	50	49
Maggio	15	22	13	15
Giugno	13	11	14	12
Luglio	15	10	15	nd
Agosto	16	11	17	14
Settembre	nd	17	23	22
Ottobre	nd	16	22	25
Novembre	26	28	33	36
Dicembre	31	35	39	nd

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

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

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	-	-

Per quanto riguarda l'inquinamento dell'acqua AdB esegue analisi chimiche periodiche presso i punti di scarico per tramite di laboratorio esterno accreditato.

Gli scarichi di acque meteoriche di dilavamento in acque superficiali sono denominati A, C, G e H e recapitano le acque presso i ricettori finali Fosso Cava (Scarichi A, G e H) e Fosso Fontana (scarico C). Lo scarico "C "è da considerarsi il principale, dato che su di esso vengono confluite la maggior parte delle acque di dilavamento delle superfici impermeabilizzate, anche in considerazione dello scolmatore dello scarico "A" che ne devia le acque in accesso alla portata autorizzata. Nel 2024, relativamente allo scarico A non si sono riscontrati superamenti dei limiti normativi, mentre si è verificato un superamento dei limiti di concentrazione del parametro Zinco in una delle analisi dello scarico C. Al tal riguardo si evidenzia che detto parametro non è correlato alle attività aeroportuali e non si era registrato nei precedenti campionamenti nello scarico C. AdB si impegna a monitorare lo scarico in questione con ulteriori campionamenti.

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 § 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.

8.2. Politiche

GRI 3-3 Il Gruppo dispone di una politica che prevede il monitoraggio e la mitigazione degli impatti ambientali derivanti dalle proprie attività, tuttavia l'attuale documento di politica non fa esplicito riferimento alla risorsa idrica, benché la stessa sia di fatto mappata fra gli aspetti ambientali oggetto di valutazione e di gestione. A tal riguardo si evidenzia che è in corso l'aggiornamento del documento, in cui sarà inserito specifico riferimento alla tutela della risorsa idrica. MDR-P Per maggiori informazioni relativamente alla Politica Integrata si rimanda al paragrafo 6.4 *Politiche* del capitolo 6 *Cambiamenti Climatici.*

GRI 3-3 c) GRI In linea con i principi della Politica Integrata, AdB ha attuato una procedura integrata per la gestione delle acque di scarico delle strutture aeroportuali facenti capo a AdB e alle acque addotte per il consumo idrico. L'obiettivo della procedura è delineare le modalità e le responsabilità per la gestione delle acque aeroportuali, affrontando in particolare i seguenti aspetti:

- Identificazione della tipologia di nuovi scarichi e/o modifiche significative a quelli esistenti, con relativa gestione degli adempimenti amministrativi necessari per l'aggiornamento dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA);
- Monitoraggio della qualità delle acque reflue;
- Controllo dei prelievi e dei consumi idrici;
- Manutenzione della rete di collettamento e scarico delle acque;
- Gestione delle modifiche e dei nuovi scarichi, in linea con le normative vigenti;
- Adempimenti legati agli atti autorizzativi e concessori, in particolare per quanto riguarda l'Autorizzazione Unica Ambientale e l'Autorizzazione provvisoria per il prelievo di acque pubbliche dal sito di cava Olmi.

L'introduzione di questa procedura risponde all'obiettivo di garantire un controllo rigoroso e responsabile delle risorse idriche, nell'ottica di una gestione sostenibile e conforme alle normative in vigore. Le figure responsabili della corretta attuazione della procedura sono il Direttore Operazioni Aeroportuali, il Direttore Infrastrutture e l'Amministratore Delegato, anche responsabile dell'attuazione della Politica integrata.

8.3. Azioni

Azioni relative a impatti negativi rilevanti

GRI 3-3 AdB, pur non avendo un piano d'azione formalizzato volto al raggiungimento di obiettivi strategici per la gestione delle risorse idriche, trovandosi in una zona a stress idrico, riconosce l'importanza della tutela di questa risorsa, sia nel contesto territoriale in cui opera che nel più ampio contesto ambientale. In tale ottica, il Gruppo ha aderito al **"Pledge dell'acqua"** (ref. Par.7.4), impegnandosi a ridurre gli impatti delle proprie attività sull'ambiente e a favorire il risparmio idrico.

Nel corso degli anni, sono state intraprese diverse iniziative finalizzate all'ottimizzazione del consumo idrico all'interno del perimetro operativo e infrastrutturale dell'aeroporto. Le principali azioni realizzate finora comprendono:

- Im GRI 3-3 Realizzazione di pozzi per il prelievo di acqua destinata ad usi non potabili, come l'irrigazione, le prove di spegnimento incendi e il funzionamento degli impianti di condizionamento (completato nel 2022);

- 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

Scarichi idrici per destinazione	2024	
	Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato
Acqua di terzi (totale)[25] IN PUBBLICA FOGNATURA	186.338	-
Acqua dolce (<=1.000 mg/L solidi totali disciolti)	**186.338**	-
Altra acqua (> 1.000 mg/L di solidi totali disciolti)	-	-
Scarico totale dell'acqua	186.338	-
Di cui di acqua dolce (<=1.000 mg/L solidi totali disciolti)	**186.338**	-
Di cui di altra acqua (> 1.000 mg/L di solidi totali disciolti)	-	-

GRI 303-5 b

Consumo totale di acqua	2024	
	Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato
Consumo totale di acqua	**186.338**	-
Di cui acqua dolce (<=1.000 mg/L solidi totali disciolti)	186.338	-
Di cui altra acqua (> 1.000 mg/L di solidi totali disciolti)	-	-

GRI 303-5 c L'acqua prelevata dal pozzo e dalla rete di adduzione è principalmente destinata ai seguenti usi: servizi igienici, irrigazione delle aree verdi e raffreddamento di alcuni impianti. Al momento, non sono disponibili dati specifici sui singoli usi né riferimenti adeguati a stimare il quantitativo di acqua impiegato per ciascun scopo, tuttavia, si può ragionevolmente considerare che l'intera quantità di acqua prelevata venga utilizzata per tali finalità e successivamente scaricata (al suolo e/o nella rete fognaria). Pertanto, si precisa che il "Consumo" di acqua riportato nella tabella deve essere inteso come "Utilizzo", ovvero acqua che viene prelevata e successivamente scaricata. Nella definizione di "Consumo" come la differenza tra l'acqua prelevata e quella scaricata, il risultato è pari a **0 poiché dati gli usi cui l'acqua è destinata, non si prevedono quantitativi trattenuti durante le attività stesse.** Di conseguenza, considerando il consumo di acqua pari a 0, l'intensità idrica al 2024, calcolata come rapporto tra il consumo totale di acqua e i ricavi netti, risulterebbe essere pari a 0, altrimenti risulterebbe pari a 1,12. L'intensità idrica calcolata sul numero di passeggeri totali che ammonta a 10.775.972, risulta invece pari a 0,017. GRI 303-4 29

GRI 303-3 c Si segnala inoltre che la quantità di acqua immagazzinata, riciclata e riutilizzata è pari a **0**. I dati relativi ai quantitativi di acqua prelevata provengono dai contatori installati sui pozzi e dalla rete di adduzione, che hanno consentito il calcolo del volume complessivo prelevato.

[25] Tale dato corrisponde all'acqua scaricata in pubblica fognatura

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 a) 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 dell'Analisi di Doppia Rilevanza, la valutazione degli impatti è stata condotta in via precauzionale, attribuendo ai fattori di probabilità e magnitudo valori tali da considerare il tema come rilevante in considerazione degli effetti sulla fauna volatile nelle aree aeroportuali e in termini di riduzione del grado di biodiversità. In futuro, sulla base dei risultati della mappatura e del monitoraggio in corso, sarà possibile aggiornare o confermare l'analisi dell'impatto, tenendo conto delle evoluzioni nel tempo.

[illegible] Dai monitoraggi effettuati non sono risultate evidenze di un impatto delle attività aeroportuali sull'area del Sito Golena San Vitale, per tale motivo non è stato ritenuto necessaria l'attuazione di misure di mitigazione della biodiversità. [illegible] Infine, in base ai risultati delle analisi svolte per la definizione delle Long List, non sono stati individuati dipendenze dalla biodiversità, dagli ecosistemi e dai relativi servizi ecosistemici.

[illegible] Dalla prospettiva *"outside-in"* è emersa, e valutata come rilevante, sulla base di quanto predisposto in ERM, una potenziale criticità legata alla realizzazione della fascia boscata nella zona perimetrale dello scalo, che potrebbe aumentare il rischio di wildlife strike, con possibili ritardi e cancellazioni di voli a causa di verifiche sugli aeromobili. A tal riguardo si specifica che tale rischio risulta gestito con specifici accorgimenti progettuali inerenti la selezione delle essenze arboree, tali da non comportare aumento della attrattività dell'area per l'avifauna, e l'installazione di sistemi di allontanamento volatili. Si specifica inoltre che non sono stati individuati rischi sistemici, fisici, di transizione e opportunità per il Gruppo relativamente al tema della biodiversità.

9.2. Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale

[illegible] La potenziale riduzione del grado di biodiversità e l'impatto sulla fauna volatile sono impatti legati al business model di AdB e alle sue attività. Ad oggi il Gruppo non ha svolto un'analisi della resilienza della propria strategia e del proprio business model in relazione alla biodiversità e agli ecosistemi. Tale assenza è giustificata da quanto sopra riportato, ovvero la non evidenza di un impatto diretto generato da AdB sulla biodiversità.

Nonostante ciò, coerentemente con gli obiettivi strategici (direttiva *Care*), AdBha attivato la mappatura del grado di biodiversità con l'obiettivo di approfondire i propri impatti e, nel caso di loro significatività, adottare misure di mitigazione.

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

[illegible] Il Gruppo AdB opera in un unico sito, corrispondente all'area dell'aeroporto di Bologna. Sulla base di quanto mappato in via precauzionale all'interno della Doppia Rilevanza, il Gruppo potrebbe incidere negativamente sulla avifauna attraverso le attività operate dalla business unit "aviation", nonché sulla fauna di terra in relazione alle attività di allontanamento tramite cattura non cruenta.

Tuttavia, ad oggi, il Gruppo Aeroporto di Bologna non risulta coinvolto in attività che abbiano generato impatti negativi effettivi sulle aree sensibili dal punto di vista della biodiversità o sul dimensionamento di una specie di volatili.

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.

9.6. Target

E4.4.2 MDR-T Le evidenze raccolte sinora non permettono di individuare specifiche correlazioni tra le attività aeroportuali e il grado di biodiversità, né dunque di definire obiettivi specifici. Pertanto, in base ai risultati della indagine sulla biodiversità e conseguenti aggiornamenti della relativa mappatura degli impatti, rischi e opportunità il Gruppo valuterà in futuro eventuali specifici obiettivi per mitigare l'impatto delle attività aeroportuali sulla biodiversità. AdB, in linea con gli obiettivi della direttiva strategica *Care* pone costantemente attenzione al tema della biodiversità attraverso le varie attività di monitoraggio.

9.7. Metriche

E4.5.35 Il sedime aeroportuale si estende per circa 244 ettari ed è limitrofo al sito "Golena San vitale". Tale sito è incluso nella rete Natura 2000 come Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) con il codice IT4050018, denominato "Golena San Vitale e Golena del Lippo". Questo sito si estende per circa 69 ettari nella periferia nord della conurbazione bolognese, comprendendo un tratto di circa 2 km del fiume Reno e le relative golene.

E4.5.38 Ad oggi, non si hanno a disposizione ulteriori metriche, considerate le analisi e le evidenze ad oggi disponibili dell'effettivo impatto di AdB sul tema della biodiversità. Il Gruppo AdB valuterà l'opportunità di implementare in futuro metriche specifiche relative al tema della biodiversità in base ai risultati del monitoraggio in corso e agli aggiornamenti della mappatura degli impatti, rischi e opportunità.

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

[RQ-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 Assesment 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.
[RQ-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. [RQ-1 11 a] La probabilità di questo scenario è considerata alta,

considerando l'incertezza riguardante l'andamento dei prezzi delle materie prime e la loro parziale stabilizzazione, che è avvenuta principalmente nella seconda metà del 2023. In questo contesto, AdB prevede un potenziale impatto finanziario derivante dall'aumento dei costi di investimento, stimato in un 5% in più per il periodo 2024-2028. Questo incremento si potrebbe tradurre in un aumento medio di circa 2,5 milioni di Euro all'anno nel quinquennio, con un totale complessivo di circa 12 milioni di Euro.

10.2. Politiche

E5 1 12 15 Attualmente il Gruppo, nell'ambito dei propri sistemi di certificazione Qualità, Ambiente, Sicurezza ed Energia, dispone della **Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza** che fa espresso riferimento all'impegno nella gestione e mitigazione degli impatti ambientali derivanti dalle attività aeroportuali, ma non direttamente all'uso delle risorse e all'economia circolare, pur essendo questi temi mappati fra gli aspetti ambientali significativi. Infatti, nel contesto del Piano di Sostenibilità, e nella propria Politica AdB si impegna nel perseguire i principi e gli obiettivi posti nel garantire alti standard di qualità del servizio e dei parametri di tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e idriche e della salute e sicurezza sul lavoro. MDR-P Per maggiori informazioni relativamente alla Politica Integrata si rimanda al paragrafo 6.4 *"Politiche"* del capitolo 6 *"Cambiamenti Climatici"*.

AdB ha in programma l'aggiornamento della Politica inserendo espresso riferimento all'uso delle risorse e all'economica circolare.

Nell'attuazione dei sistemi di gestione ambientale, AdB ha avviato diverse iniziative orientate a migliorare la gestione delle risorse e dei rifiuti. Questi interventi includono l'incremento della raccolta differenziata, la riduzione della produzione di rifiuti urbani, il recupero e riuso di materiali e l'eliminazione della plastica monouso. Le azioni vengono realizzate in collaborazione con HERA e i partner commerciali, attraverso appositi protocolli di intesa.

10.3. Azioni

Azioni relative agli impatti negativi rilevanti

MDR-A Le principali iniziative dell'Aeroporto di Bologna in ambito gestione dei rifiuti ed economia circolare sono orientate al miglioramento continuo su tali tematiche. Queste azioni in corso fanno parte del più ampio Piano di Sostenibilità del Gruppo.

Le azioni per ridurre l'uso della plastica si sono concentrate su tre principali iniziative: la collaborazione con **Plastic Free Onlus**, il programma con **Aliplast** per il riciclo degli imballaggi plastici, e il progetto **Rivending**. Oltre a tali iniziative, sono state portate avanti altre attività più in generale sul tema della raccolta differenziata e dell'economia circolare.

Progetto Plastic Free

E5.2.20-c Attraverso la collaborazione con la **Onlus Plastic Free**, sono stati fissati ambiziosi obiettivi di riduzione della plastica nel 2024, riducendo i volumi di plastica del 50% negli esercizi commerciali presso cui è stato implementato il progetto rispetto al 2023 ed eliminando circa 500.000 bottiglie di plastica dallo scalo, 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 CO_2 risparmiata pari a –83% per chilogrammo di prodotto.

Progetto ReVending

E5.2.20-a 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-a 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.

Programma Last Minute Market

GRI 306-2 A partire da luglio 2024, dopo una prima fase di sperimentazione, è stata avviata una collaborazione con HERA e Last Minute Market, per recuperare le eccedenze alimentari in alcuni punti vendita del settore F&B e di esercizi commerciali presenti all'interno dello scalo per la loro successiva donazione ad Enti ed associazioni del territorio. Esso rientra nel più ampio progetto del Comune di Bologna "Non si butta via niente". A tal fine i prodotti alimentari invenduti vengono donati ad associazioni locali per il reinserimento nelle mense popolari. I primi risultati sono estremamente positivi: nei primi sette mesi di attività sono stati recuperati oltre 1.900 kg di prodotti alimentari, tra i quali rientrano 745 Kg di pizze, focacce e piadine, 570 kg di brioche e 525Kg di panini vuoti e farciti. I benefici derivanti da questa iniziativa sono molteplici e si estendono a livello sia ambientale che sociale. Ciò ha permesso anche un risparmio di CO_{2eq} di 4550 chilogrammi un risparmio di acqua di 8,5 milioni di litri.

Oltre alla riduzione dei rifiuti e al contrasto allo spreco alimentare, il progetto supporta le persone in difficoltà, promuove l'economia circolare e contribuisce alla sensibilizzazione riguardo alle pratiche anti-spreco.

Produzione di biocarburanti dai rifiuti organici

GRI 306-2 La partnership tra Aeroporto di Bologna e Gruppo Hera ha permesso di attivare una filiera circolare per la valorizzazione del rifiuto organico. Tra le diverse iniziative una delle più significative riguarda la valorizzazione e recupero degli **oli vegetali esausti (OVE)** proveniente dai punti di ristoro presenti nello scalo per la produzione di biodiesel. Nel 2024, sono stati raccolti 900 chilogrammi di rifiuti, prodotti 927 litri di biocarburante

Inoltre, di rilevanza è l'iniziativa di **raccolta degli scarti alimentari** prodotti in Aeroporto per trasformarli in **biometano**. Nel 2024, il rifiuto organico prodotto dall'Aeroporto di Bologna ha raggiunto circa 92 tonnellate, 28% in più rispetto al 2023, ed è stato avviato all'impianto di biodigestione anaerobica di Sant'Agata Bolognese (Bologna), dove è stato trasformato in 6.992 mc di biometano e compost, per un 21% in più rispetto al 2023. Il biometano generato è, tra l'altro, utilizzato per alimentare i bus Tper che collegano la città allo scalo.

Le azioni fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità, associate al tema dell'economia circolare. Il piano d'azione sul tema economica circolare ha comportato il sostegno, nel 2024, di circa 68 mila Euro di spese operative (OpEx) e circa 4,8 milioni di Euro in termini di investimenti (CapEx) Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2024. Le risorse stanziate per il periodo 2025-2030, per le attività previste per il tema dell'economia circolare è pari a 150 mila Euro in termini di OpEx e 1,3 milioni di Euro in termini di CapEx.

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 economica circolare avviene nell'ambito del Protocollo sottoscritto con HERA, la multiutility che gestisce rifiuti ed energia.

10.5. Metriche

ESRS 2 SBM-3, AR 21 AdB, in qualità di azienda di servizi e non di produzione, gestisce principalmente materiali legati alla realizzazione e manutenzione delle infrastrutture. Per quanto riguarda la rendicontazione delle risorse in entrata, sono state identificate specifiche categorie di materiali rilevanti, i cui quantitativi utilizzati, in linea con gli standard richiesti, ESRS E5-5 sono rendicontabili attraverso le informazioni contenute nei documenti relativi alla fase realizzativa degli interventi. I materiali in questione includono:

- conglomerato bituminoso
- conglomerato cementizio
- acciaio da armatura
- acciaio di carpenteria

ESRS E5-5 Al momento non è ancora in vigore un processo per la raccolta di informazioni relative al peso, in valore assoluto e in percentuale, dei componenti secondari riutilizzati o riciclati e dei prodotti e dei materiali intermedi secondari utilizzati dal Gruppo per i suoi servizi (compresi gli imballaggi), sebbene nell'ambito della progettazione infrastrutturale sono adottati protocolli CAM/LEED. A tal proposito, per la costruzione del nuovo parcheggio multipiano, realizzato in linea con i criteri CAM DM 10 ottobre, l'approccio progettuale adottato in considerazione anche dell'analisi LCA dell'opera, ha permesso di ottimizzare le scelte progettuali aumentando la consapevolezza sugli impatti generati e individuando strategie di mitigazione. L'edificio prevede l'utilizzo di materiali con alto contenuto di riciclato e privi di sostanze pericolose, in particolare, per la riduzione dell'impronta ambientale, è stato impiegato l'**acciaio XCarb®** di ArcelorMittal. L'XCarb è una tipologia di acciaio nel cui ciclo di vita il produttore ha introdotto diverse misure di riduzione degli impatti quali l'**elevata percentuale di materiale riciclato in ingresso** e la produzione in forni elettrici alimentati da energia rinnovabile, con evidente riduzione del Global Warming Potential (GWP).

Si valuteranno opportunità di sistematizzare la raccolta di informazioni relative all'utilizzo di materiali riciclati nell'ambito della manutenzione e sviluppo infrastrutturale. ESRS 2 IRO-1

Peso totale dei prodotti e dei materiali utilizzati (Tonnellate)	2024
Conglomerato bituminoso	5.484,10
Conglomerato cementizio	24.355,00
Acciaio di carpenteria	1.012,00
Acciaio di armatura	1.724,00
Totale	32.575,10

Note: Perimetro AdB

ESRS E5-5 Per il calcolo della quantità dei materiali in entrata, i dati sono stati estratti direttamente dalle schede di approvazione dei materiali e dai documenti di trasporto delle merci relativi ai cantieri, suddivisi per annualità.

Rifiuti prodotti da Gruppo AdB [5-5.87-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 (%)
130205	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%
150102	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%
150103	Bancali di legno inutilizzabili per la movimentazione della merce in magazzino (AdB)	Legno (AdB)	12,11	12,11		100%	12,46	12,46		100%
150110	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%
150111	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%
150202	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 guandi (TAG)	1,79	1,80	-	100%	1,86	1,86	-	100%
150203	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%
160107	Filtri dell'olio (AdB) Attività cambio filtricilenti - 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%
160119	Plastica gomma (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	1,83	1,83	-	100%	-	-	-	-
160120	Vetro (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	1,43	1,43	-	100%	-	-	-	-
160121	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alla voce 160107106011,160113,160 114 (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	0,13	0,13	-	100%	-	-	-	-
160122	-	Manutenzione Meccanica (AdB)	-	-	-	-	-	-	-	-

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 (%)
160601	Batterie al piombo (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	2,47	2,47	-	100%	6,42	6,42	-	100%
170405	Ferro e acciaio (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	3,76	3,76	-	100%	-	-	-	-
180202	Scarti inutilizzabili per il consumo o la trasformazione (AdB) Merce in importazione, che per la natura è soggetta a vincolo veterinario e che per svariati motivi non supera i controlli da parte delle autorità sanitarie (FFM)	Pulizia di bordo aeromobili (AdB) Prodotti e sottoprodotti di origine animale, classificato di categoria 2 ai sensi del Reg. UE n. 1069/2009 (FFM)	53,30	52,17	0,13	100%	38,76	38,48	0,28	99%
020203	Materiale inutilizzato (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	123,04	123,04	-	100%	82,13	82,13	-	100%
150103	Imballaggi in legno (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	2,05	2,05	-	100%	0,78	0,78	-	100%
160112	Pastiglie dei freni (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	0,06	0,06	-	100%	-	-	-	-
160211	Frigorifero e materiali abbandonati (AdB)	Area abbandono fosso cava (AdB)	0,14	0,14	-	100%	0,11	0,11	-	100%
160213	Raee fuori uso (AdB)	-	0,27	0,27	-	100%	3,06	3,06	-	100%
160214	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%
161002	Rifiuti liquidi acquosi (AdB)	-	298,34	-	298,34	0%	332,18	-	332,18	0%
170904	Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione	-	0,29	0,29	-	100%	-	-	-	-
200121	Tubi fluorescenti (AdB)	Manutenzione Meccanica (AdB)	0,05	0,05	-	100%	0,02	0,02	-	100%
200307	Rifiuti ingombranti (AdB)	area abbandono fosso cava (AdB)	0,73	0,73	-	100%	0,21	0,21	-	100%
160505	Gas in contenitori a pressione (AdB)	-	-	-	-	-	1,5	1,50	-	100%
190904	Carbone attivo esaurito	-	-	-	-	-	1,88		1,88	0%
190801	Residui di vagliatura (AdB)	-	-	-	-	-	3,01	3,01	-	100%
080318	Attività da ufficio (AdB, TAG)	Toner (AdB) Toner e stampanti (TAG)	-	-	-	-	0,12	0,12	-	100%
130802	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%
130703	svuotamento del nuovo impianto carburante post collaudo (TAG)	Altri carburanti (TAG)	4,41	4,41	-	100%	-	-	-	-

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 (%)
160306	Merce in importazione, sotto vincolo doganale, non ritirata dal destinatario finale (FFM)	Materiale vario (FFM)	3,23	0,03	-	1%	3,25	-	-	0%
160305	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

Relativamente ai rifiuti pericolosi delle tabelle successive, riferite ad AdB, TAG e FFM, si precisa che in nessuna delle tre società è stata prodotta alcuna scoria radioattiva. ESRS E5-5 37 b) ESRS E5-5 39

Rifiuti sottratti allo smaltimento (Tonnellate)	Codici recuperati associati	2024	2023
Rifiuti pericolosi		**66,12**	**54,79**
Preparazione per il riutilizzo	R2-R6-R9	–	–
Raccolta differenziata	R3-R4-R5	–	–
Altre operazioni di recupero	R1-R7-R8-R10-R11-R12-R13	66,12	54,79
Rifiuti non pericolosi		**164,52**	**105,85**
Preparazione per il riutilizzo	R2-R6-R9	–	–
Raccolta differenziata	R3-R4-R5	–	–
Altre operazioni di recupero	R1-R7-R8-R10-R11-R12-R13	164,52	105,85
Totale		**230,64**	**160,64**

Note: perimetro Gruppo AdB

Inoltre, per la progettazione del nuovo parcheggio multipiano è stato implementato un Piano di Gestione Ambientale e di Qualità oltre che un piano di Gestione dei rifiuti che ad oggi ha evidenziato un avvio al riciclo di oltre il 90% dei rifiuti prodotti in cantiere. ESRS E5-5 37 d)

Rifiuti destinati allo smaltimento (Tonnellate)	Codici di smaltimento associati	2024	2023
Rifiuti pericolosi		**0,13**	**0,28**
Incenerimento	D10-D11	0,13	0,28
Discarica	D1-D5-D12	-	-
Altre operazioni di smaltimento	D2-D3-D4-D6-D7-D14-D15-D13-D9-D8	-	-
Rifiuti non pericolosi		**301,59**	**334,06**
Incenerimento	D10-D11	-	-
Discarica	D1-D5	-	-
Altre operazioni di smaltimento	D2-D3-D4-D6-D7-D12-D14-D15-D13-D9-D8	301,59	334,06
Totale		**301,72**	**334,34**

Note: perimetro Gruppo AdB

GRI 306-4 Relativamente ai liquami raccolti nella cisterna di accumulo dell'impianto di depurazione dello scarico delle acque provenienti dalla piazzola di de-icing degli aeromobili, questi sono classificati come rifiuti non recuperabili. Ciò è dovuto alla specifica caratterizzazione del rifiuto stesso e alla relativa 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.

GRI 306-4 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.

Informazioni Sociali

11. ESRS S1 – FORZA LAVORO PROPRIA

Il Gruppo AdB si impegna nella valorizzazione dei propri dipendenti, offrendo supporto nelle loro attività professionali e, al contempo, impegnandosi nel costruire un'organizzazione capace di adattarsi alle sfide continue del mercato. Le persone ricoprono un ruolo cruciale in ogni ambito dell'organizzazione e la loro esperienza, competenza, l'identità individuale e la passione per l'eccellenza del servizio sono elementi fondamentali su cui AdB fonda costantemente lo sviluppo del proprio business. A tal riguardo, i valori di Aeroporto di Bologna evidenziano l'importanza che assumono la centralità della persona e lo spirito di squadra, pilastri fondamentali sulla base dei quali il Gruppo si definisce come "*una comunità unita da un impegno comune verso l'eccellenza ed il progresso sostenibile*".

L'impegno del Gruppo a favore del proprio personale è stato riconosciuto con il premio Welfare Champions 2024 di Generali Italia, nella categoria "Pari opportunità e conciliazione", grazie alle numerose iniziative a favore della conciliazione vita-lavoro, dell'inclusione e della parità di genere. Inoltre, nel 2024, il Gruppo ha assunto completamente i costi del welfare, che nei due anni precedenti erano stati parzialmente finanziati tramite il Bando #Conciliamo, dimostrando un ulteriore impegno a favore del benessere e della qualità della vita dei propri dipendenti.

11.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori propri e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
S1- Forza lavoro propria	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
		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 nei luoghi 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

SBM-3 14-a) i) 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 16 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-b) 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

rischio di una divulgazione involontaria di informazioni sensibili relative ai lavoratori, con possibili disservizi e non conformità alle normative in materia di privacy. Tali rischi non riguardano specifici sotto-gruppi di lavoratori ma fanno riferimento all'intera forza lavoro del Gruppo.

SBM 3-13 a), b) Il consolidamento delle condizioni di lavoro e del tessuto economico, l'attenzione al *well-being* e al dialogo sociale attivo sono tutti aspetti rientranti nell'obiettivo strategico di valorizzazione delle persone, come previsto dalla direttrice strategica *"Care"*, con l'intento di costruire un'organizzazione che supporti attivamente i propri dipendenti nello svolgimento delle loro attività.

I problemi legati alla sicurezza e a condizioni di stress lavoro-correlato hanno un potenziale impatto sul benessere dei lavoratori, con il rischio di compromettere la motivazione e la qualità del servizio offerto, con impatto sugli obiettivi strategici (direttive *Care* ed *Experience*). In quest'ottica, diversi investimenti sono stati indirizzati allo sviluppo delle infrastrutture (es. ampliamento della sala partenze) e all'efficientamento dei controlli (ad esempio attraverso l'installazione di nuove macchine radiogene più efficienti).

SBM 3-14 e) Nel piano strategico rientra anche l'ottimizzazione dei costi e delle soluzioni di trasporto casa-lavoro, realizzata attraverso soluzioni di integrazione modale e incentivazione per l'utilizzo dei mezzi pubblici, come parte del progetto "MuoviAMOci", che riflette le direttive *Connect* e *Care*. Tale impatto positivo verso la propria forza lavoro, deriva da soluzioni di Mobility Management che sono state predisposte anche con il fine di raggiungere gli obiettivi definiti all'interno del Piano di decarbonizzazione del Gruppo AdB.

11.2. Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

Come riportato all'interno del paragrafo *"2.4 Interessi e opinioni degli stakeholders"*, il coinvolgimento e l'ascolto dei dipendenti è un punto fondamentale per la gestione degli impatti che li riguardano. [S1-2 27 a, b, e] A tal riguardo, AdB ha implementato numerosi strumenti di ascolto, coinvolgendo attivamente dipendenti e sindacati, quali, ad esempio, il servizio di sportello psicologico, il Comitato Pari Opportunità, il canale di whistleblowing, incontri di formazione e sensibilizzazione, e focus group tematici, inclusi quelli legati al progetto "Conciliamo & Welfare" e alla mobilità sostenibile. Viene poi valutata l'efficacia di tutti questi canali attraverso il monitoraggio dell'effettivo utilizzo degli stessi da parte dei dipendenti e da survey periodiche sui temi in oggetto che permettono di valutare come cambiano le risposte nel tempo e in seguito all'utilizzo degli strumenti sopra citati.

Un momento di forte coinvolgimento ha riguardato l'implementazione del progetto "Le radici e le ali", come anticipato nel paragrafo *"2.2 Strategia"*, che ha portato all'aggiornamento dei valori aziendali con il coinvolgimento di tutta la popolazione aziendale, attraverso incontri interni (focus group), una survey lanciata a tutta la popolazione aziendale ed eventi aziendali atti a favorire la conoscenza della nuova carta dei valori e all'individuazione di un nuovo modello di leadership dell'azienda. Quest'ultimo ha visto coinvolte tutte le prime linee in un processo di valutazione e definizione che vedrà la sua attuazione a partire dal 2025.

Inoltre, numerosi sono stati gli eventi e incontri formativi su temi di rilevanza sociale, come i disturbi alimentari, soprattutto nelle fasce più giovani (figli dei dipendenti) e la violenza di genere.

Un ulteriore esempio concreto di coinvolgimento è la campagna "MuoviAMOci", lanciata per sensibilizzare la comunità aeroportuale sugli obiettivi di mobilità sostenibile.

Uno dei principali canali per coinvolgere attivamente i dipendenti è rappresentato dall'invio di questionari tramite il sistema CRM (Customer Relationship Management) per raccogliere feedback mirati su diverse

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 25-6-3] 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-a] 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]

[S1-2-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"*.

[S1-2-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.

[S1-2-c, AR 2-3] 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 segnalazione, i casi vengono indirizzati alle persone competenti per garantire una gestione tempestiva e adeguata. [S1-3-32-d] Il Gruppo AdB garantisce la disponibilità e l'accessibilità di tali canali attraverso le seguenti misure:

- comunicazione interna continua, attraverso aggiornamenti periodici;
- formazione specifica e programmi di e-learning, per garantire un'adeguata conoscenza dei canali disponibili e delle modalità di utilizzo;
- utilizzo di piattaforme digitali come l'intranet aziendale, il sito web e la mail aziendale, che consentono ai dipendenti di accedere facilmente alle informazioni e ai servizi aziendali.

[S1-3-32] Queste misure permettono di rendere consapevoli i lavoratori di AdB dell'esistenza di determinati canali. Inoltre, relativamente al canale whistleblowing, ciascuna società del Gruppo si è dotata di una Policy whistleblowing per proteggere da eventuali ritorsioni le persone che si avvalgono di tale strumento. L'utilizzo costante di tale canale dimostra la fiducia che i dipendenti ripongono nello stesso.

[S1-3-32-a] Le eventuali problematiche sollevate sono controllate mediante il monitoraggio delle segnalazioni ricevute attraverso i diversi canali di ascolto. Questo processo di monitoraggio consente anche di garantire il mantenimento delle certificazioni aziendali, assicurando che le azioni intraprese siano in linea con gli standard richiesti.

11.3. Politiche

[S1-1-19] I principali documenti volti alla gestione degli impatti e rischi rilevanti identificati sono il **Codice Etico**, la **Politica per la Parità di Genere, la Politica per la Diversità e l'Inclusione** [S1-1-24-a], nonché le **Politiche relative a selezione e assunzione, formazione e gestione delle risorse umane**, tutte ispirate ai principi di rispetto dei diritti umani. 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** [S1-1-23]. Infine, i rischi legati alla sicurezza delle informazioni dei propri dipendenti sono trattati all'interno della **Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni.** Tali politiche riguardano la forza lavoro propria nel suo complesso.

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.

Politica per la Parità di genere e Politiche in ambito HR integrate con riferimenti in ambito rispetto dei diritti umani (MDR P-AR14-AR1/2-a) b) c)

Perimetro: AdB, TAG, FFM

Aeroporto di Bologna si impegna a promuovere un ambiente di lavoro equo, rispettoso e trasparente, valorizzando le diversità e garantendo pari opportunità a tutti i dipendenti. La politica aziendale in materia di parità di genere, diversità e inclusione (DEI) e rispetto dei diritti umani è orientata a favorire il benessere dei lavoratori e la crescita di un'organizzazione basata sul rispetto reciproco, la creatività e la produttività.

Gli obiettivi chiave della politica includono:

1. Parità di trattamento e opportunità nella carriera, nella formazione e nella retribuzione, con particolare attenzione alla conciliazione vita-lavoro, anche attraverso il congedo di maternità e paternità in linea con le migliori pratiche del settore;
1. Creazione di un ambiente di lavoro inclusivo e accogliente, contrastando *bias* cognitivi e favorendo decisioni basate sul merito;
2. Adozione di misure di welfare aziendale, come iniziative per la mobilità sostenibile e servizi per il benessere dei dipendenti.

Il monitoraggio dell'attuazione della politica avviene attraverso cruscotti di controllo, rilevazioni periodiche e canali di comunicazione dedicati, che permettono di verificare l'efficacia delle misure adottate e apportare eventuali miglioramenti. Le iniziative per la parità di genere e l'inclusione non si limitano al personale interno, ma si estendono all'intera comunità aeroportuale, coinvolgendo anche l'indotto e la catena del valore. Tra le misure adottate rientrano:

3. Protocolli per la gestione delle aggressioni nei confronti del personale aeroportuale da parte dei passeggeri;
4. Servizi di welfare accessibili alla comunità aeroportuale, tra cui mobilità sostenibile, palestra, ristorante interaziendale e visite di prevenzione sanitaria;
5. Collaborazioni con aziende e istituzioni locali, per creare valore condiviso all'interno del territorio servito dall'aeroporto.

La supervisione e l'attuazione della Politica sono affidate ai massimi livelli dirigenziali dell'organizzazione, con il coinvolgimento diretto del Consiglio di Amministrazione, Amministratore Delegato e Direttore dell'Area SviluppoPersone e Organizzazione (DSPO).

A conferma del proprio impegno in materia di parità di genere e inclusione, Aeroporto di Bologna ha ottenuto l'8 settembre 2022 la Certificazione sulla Parità di Genere (UNI PDR 125:2022), diventando la **prima società di gestione aeroportuale in Italia a ricevere tale riconoscimento**. Nel **2023**, è stata inoltre ottenuta **l'attestazione sulla Diversity & Inclusion** (prima società di gestione aeroportuale in Italia) secondo la ISO 30415:2021. La valutazione ha riguardato cinque aree principali: governance, leadership, gestione delle risorse umane e cultura inclusiva, prodotti e servizi inclusivi, forniture e rapporti con i fornitori, e rapporti con gli stakeholder esterni. Va sottolineato che queste certificazioni sono specifiche di AdB e non del gruppo, tuttavia, le azioni intraprese da AdB, in qualità di service delle controllate, sono allineate con la Politica di inclusione e parità di genere. Di fatto, anche le controllate come TAG e FFM beneficiano e partecipano a queste iniziative, poiché le azioni messe in atto da AdB sono in ottemperanza con le politiche aziendali, garantendo coerenza e allineamento con gli obiettivi strategici in tema di parità e inclusione.

La Politica è resa accessibile ai soggetti coinvolti attraverso diversi canali di comunicazione, tra cui pubblicazione su piattaforme interne e canali aziendali; attività di stakeholder engagement, come interviste e incontri dedicati; e Survey e rilevazioni periodiche, come quelle condotte in collaborazione con ACI Europe per raccogliere feedback sui temi di parità e inclusione.

Sui temi della parità di genere e DEI, AdB mette a disposizione dei dipendenti attività di formazione specifica via e-learning e tramite eventi dedicati.

GRI 3-3 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. GRI 3-3 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. GRI 3-3 c) GRI 2-24 b) 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. GRI 2-24 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.

GRI 2-24 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.

GRI 3-3 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.

GRI 3-3 d) 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.



Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza MDR P AR 14

Perimetro: AdB, TAG

Al fine di garantire il mantenimento e il miglioramento di un Sistema integrato di Gestione della Qualità, Ambiente, relativamente al tema sulla salute e sicurezza sul lavoro, Aeroporto di Bologna si impegna attraverso tale Politica a:

6. valutare, prevenire e ridurre al minimo i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori, in particolare gli infortuni, le malattie professionali e la prevenzione incendi;
7. garantire la conformità alla normativa vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro;
8. promuovere un sistema di reporting così da garantire il monitoraggio puntuale delle prestazioni;
9. coordinare e vigilare le condotte da parte di sub-concessionari, fornitori e imprese che agiscono come terzi per conto di AdB.

La Politica promuove un sistema di prevenzione e di risposta alle emergenze, basato sulla professionalità delle figure aziendali preposte e sul coordinamento con le altre aziende/società operanti in aeroporto, nonché con gli Enti aeroportuali e territoriali istituzionalmente preposti.

La Politica è conforme alla legislazione, normative e altri requisiti applicabili riguardanti la salute e sicurezza sul lavoro ed antincendio, inclusi quelli volontariamente adottati. tal senso, AdB è certificata secondo lo standard UNI EN ISO 45001:2018 per il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza (SGSSL), che rappresenta non un traguardo, bensì un punto di partenza poiché attesta la capacità di monitorare e verificare continuamente tutti gli aspetti legati alla sicurezza nei luoghi di lavoro, nell'ottica del miglioramento continuo. TAG adotta una propria politica integrata di Qualità, Ambiente e Sicurezza, supportata dalle certificazioni ISO 9001, 45001 e 14001. Pur essendo indipendente, questa politica segue i principi fondamentali della politica integrata di AdB, garantendo coerenza e allineamento con gli standard e gli obiettivi strategici del gruppo.

L'Amministratore Delegato G. Marconi di Bologna S.p.A. è responsabile dell'attuazione della Politica, supportata dalle figure aziendali preposte e dal coordinamento con le altre aziende/società operanti in aeroporto. La Politica è resa disponibile alle parti interessate tramite intranet aziendale, attività di divulgazione, informazione e formazione.

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

Azioni relative agli impatti negativi rilevanti

S1 4-36 al 7 b) 30 41 43 MDR A I AR 33 In relazione agli impatti negativi rilevanti, Aeroporto di Bologna adotta un approccio integrato per prevenire, mitigare e porre rimedio ai rischi legati allo stress lavoro-correlato, derivanti anche dal congestionamento delle aree operative e dal sottodimensionamento degli spazi e alle problematiche di sicurezza. Le principali azioni intraprese comprendono:

- aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi, con revisione periodica delle valutazioni precedentemente effettuate per individuare nuove criticità e opportunità di miglioramento, in funzione di nuovi ruoli, mansioni e scadenze normative, garantendo la sorveglianza sanitaria e la gestione efficace di DPI, infortuni e malattie professionali;

- 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

ESRS 2 SBM-3 - 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,

sono previste polizze assicurative per infortuni professionali ed extra-professionali, che offrono un'ulteriore protezione in caso di eventi avversi.

Per tutti i dipendenti è infine disponibile uno sportello d'ascolto con una psicologa professionista, che offre supporto sia per problematiche professionali che personali. Questo servizio è stato mantenuto anche nel 2024, con molti incontri effettuati e con grande gradimento come emerge dal report aggregato che la DSPO riceve.

Flessibilità e conciliazione vita-lavoro

AdB ha implementato diverse misure per garantire una maggiore **flessibilità oraria** e un **migliore equilibrio tra vita professionale e personale**. Per il personale amministrativo, è stata introdotta una fascia oraria flessibile che consente l'ingresso tra le 8 e le 11 del mattino, con una conseguente flessibilità nell'orario di uscita. Per i dipendenti turnisti, in particolare per quelli monogenitoriali, è stato siglato un accordo che garantisce un'organizzazione del lavoro più adattabile alle loro esigenze familiari.

Infine, per rispettare le diverse tradizioni culturali e religiose dei propri lavoratori, l'Azienda offre la possibilità di usufruire di periodi di ferie per la celebrazione di festività religiose o culturali, garantendo un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso delle differenze.

Inclusione, equità e valorizzazione delle persone

Tra le iniziative adottate al fine di garantire **pari opportunità e inclusione**, l'azienda ha formalmente riconosciuto il congedo matrimoniale e parentale per le coppie omosessuali, allineandosi alle migliori pratiche in tema di diritti civili e inclusione.

Per rispondere alle esigenze di **un ambiente lavorativo sempre più diversificato**, sono state predisposte aree dedicate alla professione del culto religioso, offrendo spazi idonei per i lavoratori di fedi differenti.

In aggiunta, AdB organizza corsi specifici di **sensibilizzazione sulla violenza contro le donne**, con l'obiettivo di diffondere consapevolezza e responsabilità sociale tra i dipendenti. Ogni anno vengono organizzate iniziative e campagne dedicate alla diversità e all'inclusione che affrontano temi di attualità e coinvolgono attivamente i dipendenti per promuovere una cultura aziendale sempre più aperta, equa e rispettosa delle differenze. Nel 2024 è stata condotta una survey ai dipendenti sul tema delle molestie ed è stato aggiornato il DVR con l'inserimento del rischio molestie. Nel 2025 è prevista formazione specifica sul tema violenza di genere e un aggiornamento della survey.

Infine, per gli impiegati di alto livello, AdB ha avviato un processo di revisione della pesatura delle posizioni per le figure chiave, applicando un confronto delle retribuzioni tramite la pesatura delle posizioni rispetto ad un benchmark di mercato.

Mobilità

Le iniziative di Aeroporto di Bologna per incrementare **l'impatto positivo sui lavoratori in tema di mobilità**, si concentrano sull'ottimizzazione dei costi e delle soluzioni di trasporto per i lavoratori dello scalo, con particolare attenzione alla promozione di soluzioni di Mobility Management.

L'obiettivo è ridurre l'uso del mezzo privato negli spostamenti casa-lavoro, incentivando alternative a basso impatto ambientale.

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 LGBQIA+.
- **Sostenibilità:** percorsi di supporto alla genitorialità, come corsi di coaching e yoga al rientro dalla maternità, percorsi manageriali SDG Action Manager e formazione sulla CSRD.
- **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

parcheggi, con l'obiettivo di fornire tecniche di accoglienza e ascolto per riconoscere e prevenire comportamenti aggressivi.

- **Cybersecurity**: formazione obbligatoria, rivolta a tutto il personale AdB, attraverso corsi con docente interno, pillole formative sulla piattaforma Cyrano e simulazioni di phishing.

Per garantire che tutti possano usufruire del training online, il Training Center di AdB ha avviato corsi e-learning con contenuti adattati a persone con disabilità, attraverso l'utilizzo di sottotitoli e colori adeguati.

S1-4 38 d) 42 Al fine di monitorare e valutare l'efficacia delle azioni e iniziative implementate a beneficio della propria forza lavoro, AdB utilizza diversi strumenti di monitoraggio, tra cui survey periodiche, rivolte ai dipendenti, per raccogliere feedback sul livello di soddisfazione e sulle aree di miglioramento; attività di stakeholder engagement, focus group tematici, finalizzati a raccogliere contributi diretti dai lavoratori su specifiche iniziative o tematiche di interesse e monitoraggio degli indici di performance e KPI.

Azioni relative a rischi e opportunità rilevanti

S1-4 40 a) MDR-A Aeroporto di Bologna è consapevole che il contesto macroeconomico, geopolitico e sanitario, con le sue ripercussioni sul settore del trasporto aereo, potrebbe influenzare la stabilità della forza lavoro, aumentando il rischio di perdita di figure professionali altamente qualificate. Per mitigare questi rischi e garantire la continuità operativa, il Gruppo ha implementato una serie di azioni mirate a rafforzare la retention del personale e a preservare il know-how aziendale. Le principali iniziative in corso includono:

- Programmi di retention mirati per le figure chiave, al fine di fidelizzare le risorse strategiche e garantire la continuità delle competenze interne;
- Piani di sviluppo per le risorse interne giovani ad alto potenziale, con l'obiettivo di accrescere le responsabilità e valorizzare il talento aziendale, incentivando percorsi di crescita professionale;
- Attivazione di percorsi formativi specifici volti a colmare eventuali gap di competenze al fine di garantire la continuità operativa.
- Elaborazione di piani di successione, ove possibile, per la sostituzione di professionalità con competenze critiche al fine di limitare conseguenze sull'organizzazione.

Il crescente utilizzo di tecnologie digitali e l'evoluzione delle minacce informatiche richiedono un approccio strutturato e proattivo nella gestione dei rischi connessi alla sicurezza informatica. Per mitigare tali rischi, AdB ha implementato un **sistema di gestione della sicurezza informatica** articolato su più livelli, che include:

- la presenza di un Cyber Security Manager, responsabile della definizione delle strategie di protezione e della supervisione delle attività di sicurezza informatica;
- l'attivazione di Gruppi di Lavoro (GdL) interfunzionali, che coinvolgono diverse aree aziendali per garantire un approccio integrato e coordinato nella gestione dei rischi cyber;
- il monitoraggio continuo dei sistemi e delle infrastrutture IT, volti a individuare e prevenire eventuali vulnerabilità;
- l'effettuazione di audit periodici in ambito network & information security, per verificare il livello di protezione delle reti e dei sistemi informativi;
- l'adozione di procedure consolidate di risposta agli attacchi informatici, per garantire una reazione tempestiva ed efficace in caso di incidente;
- programmi di sensibilizzazione e formazione del personale, volti a rafforzare la consapevolezza e la preparazione dei dipendenti sui temi della protezione dei dati e della sicurezza informatica.

S1-4 40 b) Non sono state identificate opportunità rilevanti relative alla forza lavoro propria.

11.5. Target

[redacted]

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.

L'obiettivo mira a migliorare il benessere dei dipendenti, offrendo loro opportunità concrete di supporto per conciliare vita professionale e personale, contribuendo così alla qualità della vita e al miglioramento della soddisfazione sul posto di lavoro.

Gli obiettivi sopra riportati sono stati definiti sulla base di dati storici interni. Nel caso della mobilità sostenibile, il monitoraggio avviene attraverso dati registrati tramite app aziendale per la misurazione della CO_2 risparmiata dai dipendenti. Gli obiettivi ambientali, come il risparmio di CO_2 attraverso la mobilità sostenibile, si basano su dati scientifici consolidati relativi ai fattori di emissione riconosciuti a livello europeo.

Gli obiettivi sono stati definiti tenendo in considerazione le opinioni e gli interessi degli stakeholder interni ed esterni, tra cui dipendenti, sindacati, istituzioni locali e comunità aeroportuale, a vale delle opinioni e dei bisogni che si evincono dalle survey e dalle altre modalità di coinvolgimento degli stakeholder (per dettagli, si veda il paragrafo *11.2 Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni).*

11.6. Metriche

Se segnala che tutti i dati relativi alle caratteristiche dei dipendenti e non dipendenti del Gruppo AdB sono estratti automaticamente attraverso il portale ERP Zucchetti (Modulo Analytics) e che per "numero di dipendenti" si intende il numero al 31/12/2024.

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa S1-6 MDR-M

Table RA 56.1 - Numero di dipendenti in base al genere (in numero di persone)

Numero di dipendenti (in numero di persone)	2024	2023
Uomini	314	308
Donne	289	266
Altro	0	0
Non comunicato	0	0
Totale dipendenti	**603**	**574**

Table RA 56.4 – Modello per la presentazione di informazioni sui dipendenti in base al tipo di contratto, suddivisi per genere (in numero di persone)

Periodo di riferimento 2024	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	219	266	0	0	485
Numero di dipendenti a tempo determinato	70	48	0	0	118
Numero di dipendenti a orario variabile	0	0	0	0	0
Totale dipendenti	**289**	**314**	**0**	**0**	**603**

Periodo di riferimento 2023	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	217	258	0	0	475
Numero di dipendenti a tempo determinato	49	50	0	0	99
Numero di dipendenti a orario variabile	0	0	0	0	0
Totale dipendenti	**266**	**308**	**0**	**0**	**574**

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 SI-2-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**

Il totale di lavoratori non dipendenti corrisponde al numero di persone con contratto in somministrazione in forza al 31/12 dell'anno di riferimento. Il personale in forza include tutti i dipendenti somministrati con contratto in vigore al 31/12 dell'anno di riferimento, compresi i dipendenti assenti per maternità, congedo, aspettativa o altre tipologie di assenza.

Rispetto al 2023, è possibile osservare un notevole aumento dei contratti in somministrazione (+61%), principalmente attribuibile dell'espansione delle attività di assistenza al passeggero (facilitazione).

Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale S1-8 MDR-M

Italia	2024	2023
Numero di dipendenti	603	574
Numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	603	574
Percentuale (tasso di copertura da accordi collettivi di contrattazione)	100%	100%
Numero di dipendenti coperti da rappresentanti dei lavoratori	603	574
Percentuale (tasso di copertura da rappresentanti dei lavoratori)	**100%**	**100%**

La percentuale di dipendenti coperti da contrattazione collettiva è pari al 100% così suddivisi:

- Dirigenti: CCNL Dirigenti Industria;
- Quadri, impiegati e operai AdB e TAG: CCNL Assaeroporti – Parte Specifica Gestori;
- Impiegati FFM: CCNL Assaeroporti/Assohandlers – Parte Specifica Handlers.

Inoltre, il 100% del personale beneficia della rappresentanza dei lavoratori, garantendo un dialogo costante tra azienda e dipendenti. Essendo un Gruppo operante esclusivamente in Italia, il Gruppo AdB adotta il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) come riferimento per la regolamentazione del rapporto di lavoro, assicurando ai propri dipendenti diritti e condizioni in linea con le normative nazionali e le migliori pratiche del settore

Metriche della diversità S1-9 MDR-M

Distribuzione di genere – Alta dirigenza[26]	Uomo	Donna	Altro	Non comunicato	Totale
2024					
Dipendenti dell'Alta Dirigenza (dirigenti[27])	6	3	0	0	9
Numero totale di dipendenti	314	289	0	0	603
Percentuale	**2%**	**1%**	**0%**	**0%**	**1%**
2023					
Dipendenti dell'Alta Dirigenza (dirigenti)	5	3	0	0	8
Numero totale di dipendenti	308	266	0	0	574
Percentuale	**2%**	**1%**	**0%**	**0%**	**1%**

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**

[26] Per alta dirigenza, all'interno del Gruppo AdB si intendono esclusivamente l'Amministratore Delegato e i Dirigenti a suo riporto.

[27] Ai sensi del CCNL dirigenti industria

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.

Protezione sociale S1-11 MDR-M

Tutti i lavoratori propri (dipendenti e non dipendenti) del Gruppo AdB sono coperti da protezione sociale contro la perdita di reddito dovuta a malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, congedo parentale e pensionamento, sia attraverso programmi pubblici e disposizioni legislative, sia attraverso benefici offerti dall'impresa, come la polizza infortuni extra-professionali o l'assicurazione sanitaria integrativa.

Dal 2017, 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. Inoltre, sono previste numerose iniziative in ambito sanitario e previdenziale, con condizioni più favorevoli rispetto a quelle stabilite dal CCNL di settore, grazie a specifici accordi con le RSU.

[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.

Nel 2024, grazie alla collaborazione con l'associazione ANT, sono stati organizzati eventi dedicati alla diagnosi precoce delle neoplasie tiroidee, con oltre 96 controlli gratuiti per i dipendenti. Il servizio di vaccinazione antinfluenzale è stato anch'esso garantito nel 2024, in collaborazione con l'AUSL di Bologna.

Persone con disabilità GRI 405-1, MDR-M

Persone con disabilità	2024	2023
Persone con disabilità	33	28
Totale organico dei dipendenti	603	574
Percentuale	**5,47%**	**4,88%**

Persone con disabilità – ripartizione per genere	2024		2023	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Persone con disabilità per genere	20	13	16	12
Percentuale (su totale persone con disabilità)	**61%**	**39%**	**57%**	**43%**

Metriche di formazione e sviluppo delle competenze GRI 404-1, MDR-M

Numero medio di ore di formazione per dipendente e genere[29] – 2024 (u.m. H)	Uomo	Donna	Totale
Alta dirigenza	52	72	58
Manager	49	66	56
Impiegati	44	36	39
Operai	42	58	43
Totale	**44**	**39**	**42**

Numero medio di ore medie di formazione per non dipendente – 2024 (u.m. H)	Uomo	Donna	Totale
Somministrati	**15,39**	**28,69**	**22,17**

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.

[29] Numero totale di ore di *formazione* offerte e completate dai *dipendenti* per categoria di genere diviso per il numero totale di dipendenti per categoria di genere.

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 403-9 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 imputabili ad urti intercorsi durante la movimentazione di passeggeri, inciampi con conseguenti contusioni/traumi, ferite da taglio e fratture.

[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.

Nel corso del triennio non si sono registrati decessi o casi di malattie professionali e dei 6 infortuni registrati sul lavoro nell'anno, nessun caso è imputabile come "infortunio sul lavoro con gravi conseguenze".

Tasso di infortuni sul lavoro – 2024	Dipendenti	Non dipendenti
Numero di ore totali lavorate	971.917	66.811,35
Numero di infortuni sul lavoro	6	4
Tasso di incidenza degli infortuni	6,17	59,87

Tasso di infortuni sul lavoro – 2023	Dipendenti	Non dipendenti
Numero di ore totali lavorate	891.995	43.155
Numero di infortuni sul lavoro	7	2
Tasso di incidenza degli infortuni	7,85	46,34

Giorni persi per infortuni sul lavoro dipendenti	2024	2023
Numero di giorni persi per infortuni sul lavoro	141	146
Numero di giorni persi per malattie professionali	0	0

Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata S1-15, MDR-M

	2024		
	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti che hanno diritto al congedo per motivi di famiglia	314	289	603
Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari	52	54	106
Numero totale di dipendenti	314	289	603
Percentuale di dipendenti aventi diritto	100%	100%	100%
Percentuale di dipendenti che hanno usufruito dei congedi parentali degli aventi diritto	17%	19%	18%

	2023		
	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti che hanno diritto al congedo per motivi di famiglia	308	266	574
Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari	50	56	106
Numero totale di dipendenti			
Percentuale di dipendenti aventi diritto	308	266	574
Percentuale di dipendenti che hanno usufruito dei congedi parentali degli aventi diritto	100%	100%	100%

La normativa prevede il diritto di tutti i dipendenti di fruire dei congedi per motivi familiari.

Metriche di remunerazione GRI 405-2

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 possibilità ai dipendenti di destinare il Premio di Risultato alla previdenza complementare, con una maggiorazione del premio del 20% a carico dell'azienda. L'azienda, insieme alle organizzazioni sindacali, continua a promuovere l'iscrizione alla previdenza complementare, con un incremento delle adesioni al Fondo PREVAER.

Per le società TAG e FFM, il contributo previdenziale segue quanto previsto dal CCNL di riferimento, e anche in questo caso sono state avviate campagne informative per incentivare l'adesione dei dipendenti.

Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani S1-17-MDR-M

S1-17-103-a,b-c Nel corso dell'anno è stato registrato un episodio di denuncia di molestie, per il quale è stata inviata direttamente dalla lavoratrice una comunicazione tramite e-mail. Dopo le opportune verifiche ed indagini, con la rilevazione di ulteriori testimonianze, si è proceduto con il licenziamento della persona che aveva commesso la violenza. In relazione a tale vicenda è in corso un procedimento giuslavoristico. Al fine di creare un ambiente sempre più sicuro, sono state avviate nel 2024 e continueranno nel 2025 azioni di sensibilizzazione e formazione, come indicato nel paragrafo "Inclusione, equità e valorizzazione delle persone".

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.

SBM 3-11-b I lavoratori degli attori principali della catena del valore, con cui il Gruppo opera, sono localizzati presso la sede del Gruppo ovvero l'Aeroporto di Bologna, situato nell'area geografica del Comune di Bologna e di Calderara di Reno, e sono protetti dalla normativa italiana, che consente di ridurre significativamente eventuali rischi connessi al lavoro minorile e forzato. Nonostante ciò, il Gruppo ha deciso di adottare un approccio conservativo e di considerare tali aspetti come potenziali impatti negativi per il proprio business; questo al fine di promuovere iniziative che possano rafforzare ulteriormente i controlli sulla propria catena del valore.

SBM-3-12-13 Ad oggi, il Gruppo non dispone di un'analisi strutturata di risk assessment finalizzata a valutare in modo formale gli impatti negativi e i rischi per **specifiche categorie** di lavoratori nella catena del valore. Tuttavia, essendo consapevole che alcuni impatti, in particolare quelli legati alla salute e sicurezza, interessano principalmente categorie come gli handler e gli operatori della logistica, ha avviato le azioni esposte nel proseguo.

Dall'analisi di Doppia Rilevanza, condotta in collaborazione con i referenti interni di ciascun ambito, è emerso che, ad eccezione del sotto-tema relativo agli "Alloggi adeguati", tutti gli altri aspetti - afferenti ai lavoratori nella catena del valore - sono risultati rilevanti per il Gruppo. SBM 3-10-a Gli IRO rilevanti mappati risultano essere collegati alla strategia aziendale del Gruppo, nello specifico, alla direttrice *"Care"* del Piano di Sostenibilità, nonché al modello di business aviation e non aviation tipico dell'Aeroporto. SBM 3-10-b

SBM3-10-c I risultati, secondo la prospettiva *"inside-out"*, hanno evidenziato alcuni potenziali impatti negativi lungo la catena del valore, che riguardano principalmente **la salute, la sicurezza e il benessere dei lavoratori**, in particolare per quanto riguarda episodi connessi a incidenti ed infortuni, e la **parità di genere, diversità e inclusione**.

Per quanto riguarda la prima, sebbene siano stati implementati protocolli di sicurezza, gli incidenti continuano a rappresentare un'area critica che necessita di monitoraggio e miglioramenti continui per prevenire danni alla forza lavoro. SBM 3-11-c La carenza di spazi adeguati e l'alto livello di attività in alcune aree hanno comportato un rischio di stress lavoro-correlato per i dipendenti, specialmente in contesti di alta pressione e congestionamento. L'analisi ha rilevato che le attuali condizioni logistiche potrebbero influire negativamente sulla produttività e sul benessere psicofisico dei lavoratori.

Per quanto riguarda il tema della parità di genere, la diversità e l'inclusione, la possibile carenza di azioni concrete per promuoverle lungo la catena del valore e la mancanza di un impegno in queste aree potrebbe portare a disparità e discriminazioni, compromettendo la creazione di un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso delle differenze. Sussistono, infatti, potenziali violazioni dei diritti dei lavoratori in relazione alle condizioni di lavoro, inclusi temi legati alla previdenza sociale e ai diritti di contribuzione. Come stabilito dalla direttrice strategica *"Care"*, il rispetto dei diritti umani e dei diritti dei lavoratori è un principio fondamentale della strategie del Gruppo, che si è attivato al fine di prevenire il rischio di violazioni e promuovere pratiche lavorative etiche, prevedendo un Codice Condotta per i Fornitori e Partner Commerciali(per approfondimenti, si veda il seguente paragrafo *11.2 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 3-11-a Sempre secondo la prospettiva *"inside-out"*, il Gruppo ha identificato un impatto positivo rilevante sulla catena del valore riguardante il proprio **contributo allo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio**. Ciò avviene principalmente tramite l'espansione della connettività aerea, che arricchisce il portafoglio di compagnie aeree e il network di destinazioni ed il parallelo sviluppo di servizi *non-aviation* rivolti agli utenti aeroportuali. Questi fattori stimolano il turismo, incentivano l'insediamento di nuove attività

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 49 (d) 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

congestione e stress lavorativo. Tali interventi rappresentano una parte cruciale della strategia di crescita sostenibile e di miglioramento delle condizioni di lavoro e sicurezza all'interno dello scalo.

In più, nel corso del 2023 e inizio 2024, AdB si è fatta carico della riqualifica delle aree comuni del CSR (Centro Servizi Rampa), comprendendo: sostituzione lavello inox e installazione dispenser automatico per acqua, riqualifica rivestimenti perimetrali, integrazione sedute e tavoli, sostituzione sedie, ampliamento area consumazione pasti, riqualifica impianto di illuminazione e installazione grafiche dedicate, il tutto per circa 60 mila Euro di contributo.

Sul fronte del potenziale impatto negativo sulla parità di genere, come sopra citato, AdB ha previsto un Codice di Condotta per i Fornitori e Partner commerciali, accompagnato da iniziative di sensibilizzazione mirate L'applicazione del Codice di Condotta, che sarà supportato da un piano di audit periodico e, in parallelo, da una continua valutazione del rischio associato ai fornitori, consentirà di identificare e mitigare i potenziali impatti negativi, assicurando così l'efficacia della strategia aziendale in questo ambito.

S2-2-20-22-a-b Aeroporto di Bologna coinvolge attivamente sia i lavoratori individuali che i rappresentanti dei fornitori, gestori dei contratti e delle relazioni con l'aeroporto. In particolare, i sub concessionari sono coinvolti in diverse iniziative, tra cui corsi di formazione dedicati ai loro dipendenti. A livello generale, per quanto riguarda i lavoratori della comunità aeroportuale, come società di handling o subconcessionari, sono predisposte diverse forme di comunicazione: si utilizza il canale CRM per le email dedicate alla comunità aeroportuale, esistono, nei punti di sosta delle persone, come la mensa o locali CSR, dei monitor dove vengono veicolati messaggi rispetto alle diverse iniziative aperte o dedicate alla comunità aeroportuale. In più, un ulteriore momento do coinvolgimento è rappresentato dai corsi di formazione obbligatori per l'ottenimento del tesserino aeroportuale a cui ogni dipendente della comunità deve partecipare.

Nello specifico, ne2024, circa 70 persone hanno partecipato a un ciclo di formazione sui temi di qualità, cortesia e attenzione al cliente. Questi incontri non solo offrono un'opportunità di aggiornamento professionale, ma rappresentano anche un'importante occasione di dialogo, permettendo un confronto diretto con i dipendenti dei sub concessionari.

Anche nel 2024, come ulteriore strumento di coinvolgimento, sono stati predisposti dei questionari di stakeholder engagement somministrati annualmente tramite una piattaforma online. Questo processo consente di raccogliere feedback e migliorare continuamente il coinvolgimento degli stakeholder, monitorando la percentuale di partecipazione per ciascun gruppo coinvolto. S2-2-22-e Le risposte ricevute vengono analizzate per adattare le azioni future, garantendo che le iniziative siano sempre in linea con le aspettative e le esigenze degli stakeholder. S2-2-22-c-d Nonostante non sia ancora formalizzata una politica di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore, la gestione e il monitoraggio di queste iniziative è affidata ai dirigenti. La società ha inoltre avviato un progetto pilota sottoscrivendo un **protocollo di sito contro le aggressioni ai lavoratori aeroportuali**, al fine di perseguire il rispetto dei diritti umani e dei lavoratori, portando il progetto in sede del sindacato europeo della categoria degli aeroporti e nei gruppi di lavoro a livello europeo sempre per il settore aeroportuale (ACI Europe e sindacato dei trasporti ITF - *International transport workers' federation).*

S2-2-23 Attualmente, AdB non adotta misure specifiche volte a comprendere in maniera approfondita il punto di vista dei lavoratori nella catena del valore che potrebbero essere particolarmente vulnerabili agli impatti e/o marginalizzati, come ad esempio le lavoratrici donne, i lavoratori migranti e i lavoratori con disabilità.

S2-2-24-a-b-c Nel 2024, è stato avviato un dialogo multicanale con tutti gli operatori che operano all'interno del sedime aeroportuale, tra cui i sub concessionari, per promuovere una cultura condivisa della

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.

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

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 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"*.

Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo.

Perimetro: Gruppo (ciascuna società si è dotata di un Modello 231)

Ogni società del Gruppo ha implementato un proprio **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** previsto dal D.Lgs. 231/2001, con l'obiettivo di ribadire l'impegno verso la legalità e la responsabilità etica in tutte le sue attività. Con l'applicazione di tale Modello, le società si impegnano a sensibilizzare tutto il personale, i collaboratori esterni, i consulenti, fornitori e partner commerciali e i terzi in generale riguardo al rigido contrasto ad ogni condotta illecita o in violazione delle normative legali, regolamentari e di vigilanza. MDR-P-6 Le disposizioni del Modello 231 si applicano a tutti i soggetti aziendali coinvolti, anche di fatto, nelle attività aziendali considerate a rischio ai sensi della normativa citata, compresi altri soggetti terzi che prestano attività lavorativa continuativa per la Società, come: i collaboratori a progetto, gli stagisti, i lavoratori interinali, e i dipendenti di società del Gruppo in distacco presso AdB.

Inoltre, i collaboratori esterni, i fornitori, i consulenti e gli eventuali partner commerciali sono tenuti a rispettare le prescrizioni stabilite dal D.Lgs. 231/2001, nonché i principi etici esplicitati nel Codice Etico adottato da ciascuna società.

Mediante il **Codice Etico**, ogni società dichiara il proprio impegno a promuovere, nell'ambito delle attività di approvvigionamento e delle relazioni commerciali in generale, il rispetto per le condizioni ambientali e/o di salute e sicurezza dei lavoratori e ad assicurare che esse siano svolte in modo conforme ai principi etici richiedendo, per particolari forniture e servizi, requisiti di rilevanza sociale.

Inoltre, con l'apposizione di specifiche clausole contrattuali, le società del gruppo richiedono ai fornitori e partner commerciali un'idonea dichiarazione che attesti il loro impegno alla condivisione dei principi del Codice Etico e del Modello 231 della società e fornisca la garanzia di non essere state coinvolte in uno dei reati di cui al D.lgs. 231/01.

Il Modello include tra i suoi strumenti chiave – solo per AdB - anche la Policy Anticorruzione e la Policy Antiriciclaggio. Per maggiori dettagli rispetto a tali Politiche si rimanda al paragrafo 15.2 *"Politiche"* del capitolo 15 *"Informazioni sulla Governance"*.

Codice di Condotta Fornitori e Partner commerciali [redacted]

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.

[redacted] Attraverso la pubblicazione e la diffusione del Codice, AdB richiede a destinatari di:

- Garantire che tutti i dipendenti operino 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] [redacted] 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.

S2.4 AR 30 Il Gruppo non ha riscontrato violazioni relative ai principi del Patto Globale delle Nazioni Unite e alle Linee Guida OCSE destinate alle imprese multinazionali, sia per quanto riguarda i fornitori a monte che a valle della propria 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

Azioni relative agli impatti negativi rilevanti

[S2.4 30] AdB ha implementato un sistema di conformità alle normative e alle politiche aziendali relative a etica, salute e sicurezza, come stabilito nei contratti con i fornitori. Nel 2024, sono state intraprese diverse azioni significative per promuovere la sostenibilità lungo la filiera. Più di 200 fornitori hanno aderito alla piattaforma Synesgy, che consente la raccolta di dati cruciali per monitorare le condizioni lavorative dei dipendenti nella catena del valore, il rispetto dei diritti umani e dei lavoratori e valutare le performance di sostenibilità al fine di ottenere una panoramica complessiva ed esaustiva degli attori nella catena del valore. Inoltre, come già citato, è stato pubblicato il Codice di Condotta dei Fornitori e Partner Commerciali, che definisce chiaramente le aspettative di AdB in merito ai principi etici e ai comportamenti da adottare, assicurando l'allineamento agli standard aziendali in tema di sostenibilità e diritti dei lavoratori.

[S2.4 31.a] Nel 2025 AdB ha avviato un'analisi approfondita dei rischi legati ai principali fornitori e partner commerciali che vedrà a partire dal prossimo anno anche l'attuazione di audit e verifiche mirate a garantire il rispetto dei principi contenuti nel Codice Etico e Codice condotta dei Fornitori e Partner commerciali, con la possibilità di adottare action plan correttivi in caso di situazioni critiche. L'analisi del rischio ESG verrà utilizzata per identificare e affrontare tempestivamente eventuali impatti significativi.

In relazione alle tematiche di **salute e sicurezza**, il Gruppo dedica particolare attenzione non solo ai dipendenti, ma anche agliutenti aeroportuali, riconoscendo l'importanza di questi aspetti come elemento fondamentale per lo sviluppo sostenibile delle proprie attività e servizi. In tal senso, la Società è certificata secondo gli standard UNI EN ISO 45001:2018 per il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL). Inoltre, al fine di potenziare la prevenzione e la gestione delle emergenze, l'Aeroporto ha implementato un Sistema di Gestione della Sicurezza Antincendio (SGSA), integrandolo con il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza, creando così un approccio globale e sinergico alla sicurezza.

Attraverso la costituzione di due Gruppi di Lavoro dedicati, AdB promuove la collaborazione e la condivisione delle esperienze rispetto alle tematiche relative alla sicurezza sul lavoro:

- **GdL con le controllate** (FFM e TAG): sono previsti incontri regolari tra i Datori Di Lavoro (nel seguito anche solo "DDL"), gli RSPP e gli RLS (Responsabili dei Lavoratori sulla Sicurezza) delle tre aziende;
- **GdL con gli handler**: sono previsti incontri che coinvolgono fornitori di servizi di ground handling, quali GH Bologna, Aviapartner e Aviation Services, con la partecipazione di DDL e RSPP.

Sebbene non siano previste azioni dirette a carico dell'Aeroporto per la prevenzione degli infortuni di lavoratori non dipendenti, AdB si impegna attivamente nella cooperazione e nel coordinamento su vari aspetti della sicurezza sul lavoro. A tal fine, vengono regolarmente condivisi casi e best practices che possano essere utili ad una o più delle parti coinvolte. Un esempio recente è l'avvio della valutazione dei rischi di guida

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

[redacted] 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
- ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti giornalieri dei dipendenti aeroportuali

Tramite azioni di mobility management integrate, volte a intercettare anche aziende di piccole e medie dimensioni che gravitano sul sito aeroportuale, attraverso la figura sperimentale del Mobility Manager di zona, i dipendenti di tutte le aziende operanti in loco hanno beneficiato dell'opportunità di accedere ad un'innovativa offerta di trasporto pubblico e altre forme di agevolazione.
Una volta identificati i fattori maggiormente influenti, il Mobility Manager ha aperto un tavolo di lavoro con i differenti stakeholders interni, gli enti competenti e gli operatori dei locali servizi di trasporto, per creare un abbonamento multimodale e integrato ispirato ai principi del MaaS - Mobility as a Service, che fornisce mezzi alternativi all'auto di proprietà anche in maniera combinata.

Il Maas sta cambiando l'approccio alla mobilità e alle abitudini di spostamento dei colleghi della community. Assieme all'avvio del collegamento diretto People Mover, il Maas ha motivato gli stakeholder dell'aeroporto a ripensare infatti le proprie abitudini. L'iniziativa incentiva la riduzione di CO2 prodotta nel tragitto casa-lavoro-casa e consente l'adozione di comportamenti in maggiore sintonia con l'ambiente.

Nel complesso tutte queste iniziative hanno consentito di tagliare del 24%, nonostante l'aumento dello staff, l'uso del mezzo privato per raggiungere lo scalo rispetto a quanto accadeva nel 2019, dato che tiene conto degli ingressi in aeroporto di tutte le auto dei dipendenti della comunità aeroportuale.[32d] Le azioni rivolte alla forza lavoro delle attività commerciali vengono principalmente valutate attraverso l'indicatore ASQ (Airport Service Quality), che misura la cortesia degli addetti ai punti vendita. AdB ritiene che un dipendente soddisfatto del proprio ambiente di lavoro mostri un livello di cortesia maggiore verso il pubblico. Nel corso degli ultimi anni, questo indicatore è migliorato costantemente, raggiungendo quasi il punteggio di 4 nel 2024.

Infine, AdB si è provvista di un protocollo di sito e un protocollo degli handler, per proteggere i lavoratori della comunità aeroportuale in caso di modifica dei sub appalti, e di un protocollo aggressioni, il quale è dotato anche di una parte formativa riguardante i passeggeri aggressivi.

Azioni relative a rischi e opportunità rilevanti

[34a] AdB adotta un approccio integrato per la gestione dei rischi a cui sono sottoposti i lavoratori nella catena del valore, tramite l'applicazione del Sistema di Gestione della sicurezza delle informazioni che comprende:

- La figura del Cyber Security Manager, responsabile per la definizione delle strategie di protezione e per il monitoraggio delle attività di sicurezza informatica;
- La creazione di Gruppi di Lavoro interfunzionali, che coinvolgono diverse aree aziendali al fine di garantire un approccio coordinato e integrato nella gestione dei rischi cyber;
- Il monitoraggio costante dei sistemi e delle infrastrutture IT, finalizzato a identificare e prevenire potenziali vulnerabilità;
- La realizzazione di audit periodici in ambito di network e information security, per valutare il livello di protezione delle reti e dei sistemi informativi; l'adozione di procedure consolidate per rispondere tempestivamente ed efficacemente a eventuali attacchi informatici;

S2-4-34b A valle dell'analisi di Doppia Rilevanza non sono state identificate opportunità rilevanti relative ai lavoratori nella catena del valore.

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.

13. ESRS S3 – COMUNITÀ INTERESSATE

Il Gruppo AdB opera in un sistema territoriale complesso e lavora in coordinamento con le istituzioni nazionali ed internazionali, non solo sviluppando sinergie nello sviluppo di servizi ai passeggeri, ma rendendosi anche parte attiva nella crescita del territorio.

L'Aeroporto, infatti, si fa promotore non solo di iniziative legate alla gestione delle attività aeroportuali, ma anche di attività che hanno un significativo impatto sociale ed ambientale. Le istituzioni locali ricoprono un ruolo chiave, sia come interlocutori che come partner, anche nel perseguimento dell'obiettivo strategico di rendere l'Aeroporto sempre più sostenibile per il territorio.

13.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

SBM-3 9-a L'identificazione degli IROs connessi alle comunità interessate, ha preso in considerazione tutte quelle comunità limitrofe che vivono o lavorano nei pressi del comparto aeroportuale, che subiscono o possono subire impatti rilevanti, direttamente, da parte dell'Aeroporto o, indirettamente, mediante gli attori della catena del valore a valle.

ESRS Tema	Sotto Tema	Sotto Sotto Tema
S3-Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Alloggi adeguati
		Alimentazione adeguata
		Acqua e servizi igienico-sanitari
		Impatti legati al territorio
		Impatti legati alla sicurezza
	Diritti civili politici delle comunità	Libertà di espressione
		Libertà di associazione
		Impatti sui difensori dei diritti umani
	Diritti delle popolazioni indigene	Consenso libero, previo e informato
		Autodeterminazione
		Diritti culturali

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 8-a Attraverso la direttrice strategica *"Care"* il Gruppo AdB, in considerazione dell'importante ruolo che assolve sul territorio in qualità di polo funzionale, si impegna nella sua operatività a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità ambientali, etici e sociali. La strategia del Gruppo, mediante la direttrice *"Connect"* prevede altresì di migliorare l'accessibilità dello scalo, potenziando l'intermodalità a favore della connettività aerea e l'espansione della *catchment* area di riferimento.

Il Piano di Sostenibilità prevede degli obiettivi specifici che riguardano l'ottimizzazione della mobilità e delle infrastrutture di accessibilità all'Aeroporto, nonché il monitoraggio e la mitigazione dell'impatto acustico aeroportuale e del conseguente disturbo arrecato alla popolazione situata nelle vicinanze.

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 c, d 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 9 b, c, d 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 date 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

limiti di rumorosità, mantenendo altresì il rispetto di tali limiti anche in ragione della futura crescita del traffico.

Per quanto concerne gli aspetti di sostenibilità afferenti ai diritti economici, sociali e culturali della comunità, è emerso che i sotto-aspetti relativi ad alimentazione adeguata, acqua e servizi igienico-sanitari, nonché impatti legati alla sicurezza non sono applicabili, così come l'aspetto legato ai diritti delle popolazioni indigene ed i relativi sotto-aspetti ad esso collegati. Il Gruppo, pertanto, non fornisce disclosure rispetto a tali aspetti nella presente Rendicontazione.

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

SBM-2 Il coinvolgimento dei rappresentanti politici e istituzionali delle comunità locali nel processo di valutazione e decisione delle azioni e iniziative da intraprendere è un elemento centrale della strategia del Gruppo, in linea con l'impegno verso la responsabilità territoriale. Inoltre, come riportato all'interno del paragrafo *"2.4 Interessi e opinioni degli stakeholders"*, il coinvolgimento e l'ascolto dei rappresentanti delle comunità locali è indispensabile per la gestione degli impatti generati su di essi, in quanto collegati alla strategia del Gruppo.

S3-2-21 AdB dedica particolare attenzione a iniziative di coinvolgimento dei rappresentanti della comunità locale, promuovendo la partecipazione attiva tramite comitati e tavoli di discussione e l'annuale attività di stakeholder engagement attraverso la somministrazione di un questionario al quale viene richiesto di dare una valutazione alle tematiche di sostenibilità pre-identificate come rilevanti dal Gruppo.

Per quanto attiene la gestione del rumore aeroportuale AdB partecipa alla Commissione aeroportuale istituita ai sensi del DM 31/10/1997 e convocata da ENAC con lo scopo di condividere dati inerenti all'andamento dell'impatto acustico nonché la valutazione ed implementazione di azioni di riduzioni del rumore. Nel corso del 2024 la Commissione rumore si è riunita due volte. La valutazione delle misure antirumore è svolta tenendo in considerazione non soltanto gli indicatori quantitativi di livello di rumore, ma anche dei fattori cosiddetti "non acustici" riconducibili alla percezione del disturbo da parte dei cittadini che risiedono nelle vicinanze dell'Aeroporto.

S3-3-AR 20 Il processo di dialogo con gli enti e gli operatori del settore trasporti, attraverso tavoli tecnici e incontri periodici, è continuo e si svolge con frequenza variabile, a seconda delle necessità. In tale processo, sono coinvolti tutti gli stakeholder rilevanti, tra cui TPER (gestore del servizio di trasporto pubblico locale e car-sharing), Marconi Express (gestore del People Mover), nonché gli enti territoriali, il Comune e la Città Metropolitana, la Regione Emilia-Romagna e l'Agenzia per le Reti e la Mobilità (SRM).

In particolare, l'iniziativa legata al concetto di *"Mobility as a Service"* (MaaS) ha previsto il coinvolgimento anche di operatori dei servizi di bike sharing e taxi, con l'obiettivo di ampliare progressivamente l'offerta di servizi per rispondere alle diverse esigenze di mobilità della comunità. Il progetto viene diffuso attraverso comunicazioni periodiche e incontri denominati "Mobility Days", organizzati con cadenza quadrimestrale, unitamente alla somministrazione di questionari annuali.

L'efficacia del coinvolgimento degli stakeholder è monitorata e valutata mediante l'analisi dei risultati derivanti dai questionari di soddisfazione rivolti a passeggeri e dipendenti, interviste con gli enti coinvolti, focus group, nonché attraverso l'analisi dei KPI relativi alle azioni, al Piano di Spostamento casa-lavoro e agli accordi di Mobility Management.

SBM 3 2.2.4 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.

SBM 3 2.2.5 2.2.6 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.

SBM 3 2.2.6 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 2.8 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

SBM 3 1.2.3 1.4 1.6 1.7 1.8 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.

Polica per lo sviluppo del traffico MDR-P63-65

Perimetro: AdB

La Politica di Sviluppo Traffico adottata ha lo scopo di sostenere lo sviluppo sostenibile dello scalo bolognese, tenendo conto delle specifiche caratteristiche della propria catchment area e delle opportunità e poli di interesse assicurati dal territorio, ed altresì delle istanze degli stakeholders sempre attenti al contemperamento tra le esigenze di massimizzazione dei collegamenti e della loro varietà e frequenza e le istanze locali tese ad una sostenibilità ambientale, particolarmente, alla minimizzazione del rumore aeroportuale, specie nella fascia oraria notturna.

La Politica è oggetto di periodici aggiornamenti, sia al fine di garantire costante compliance – in primo luogo Antitrust – delle proposte formulate al mercato di riferimento, sia per adeguamento alle evolutive strategie di crescita del traffico e varietà delle connessioni, nazionali ed internazionali, anche tenendo conto della capacità aeroportuale, come di tempo in tempo disponibile.

Lo sviluppo sostenibile è un elemento chiave della Politica del Gruppo, che persegue la sfida di conciliare gli obiettivi di soddisfare la domanda di trasporto con la protezione dell'ambiente e delle risorse energetiche. L'Aeroporto di Bologna è sempre stato impegnato a garantire che i piani di sviluppo rispondano alle esigenze delle politiche di protezione sociale e ambientale relative all'area circostante.

Attraverso l'attuazione della Politica, l'Aeroporto persegue i seguenti obiettivi:

- **Potenziare la connettività intercontinentale e a lungo raggio,** sia attraverso l'introduzione di voli diretti sia con il rafforzamento dei collegamenti con gli hub intercontinentali;
- **Promuovere iniziative di sostenibilità ambientale,** riducendo l'impatto ambientale degli aeromobili e sostenendo attivamente progetti in collaborazione con le autorità locali e le principali parti interessate, al fine di contribuire alla protezione dell'ambiente;
- **Ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali,** migliorando l'efficienza delle risorse a disposizione per garantire un funzionamento fluido e sostenibile dello scalo.

La Politica è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione ed è disponibile sul sito web di AdB.

Questi obiettivi sono strettamente legati al nostro impegno per uno sviluppo responsabile e sostenibile dell'aeroporto, che tenga conto tanto delle esigenze di crescita economica quanto della tutela ambientale e sociale.

La strategia di Mobility Management di AdB nasce con lo scopo di migliorare l'attrattività territoriale e la fruibilità dell'Aeroporto. In tale contesto, il Gruppo si impegna a potenziare ed efficientare le connessioni con le diverse forme di trasporto pubblico e a contribuire allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana.

Per raggiungere questi obiettivi, il Gruppo è costantemente impegnato ad esplorare, insieme ai rilevanti stakeholders, tutti i fattori abilitanti necessari per supportare l'intermodalità e contribuire alla ricerca su soluzioni di trasporto innovative per la mobilità aerea integrata (ad es. biglietto unico/integrato con treno/compagnie aeree, ma anche parcheggi, eventi).

A tal fine, sono stati siglati diversi **protocolli d'intesa** con i principali operatori di trasporto ed è stato sottoscritto l'**Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione,** finalizzato a promuovere una crescita sostenibile e un aeroporto di livello europeo, equipaggiato con tecnologie moderne e criteri di gestione sostenibile.

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.

[redacted] L'impegno nei confronti delle comunità in cui opera, per il Gruppo AdB si sostanza 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

[redacted] 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

un'importante riduzione dei sorvoli notturni sull'abitato di Bologna, e la modifica della procedura di salita iniziale per decolli Pista 12 verso Bologna (adottata dal 7 settembre 2023), con cui è stata introdotta l'anticipazione della quota di virata da 800 piedi a 520 piedi, consentendo di spostare le traiettorie di decollo su aree a minore densità abitativa.
A fronte dei pur minimi superamenti di cui sopra AdB ha avviato nel corso del 2024 l'istruttoria per la predisposizione di una proposta di PICAR (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore), come previsto dalle normative vigenti (L. 447/95, DM 29/11/2000, Reg. UE 598/2014), con l'obiettivo di ridurre il rumore e riportarlo nei limiti stabiliti.
S3-4 AR 28, AR 34-3 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 competenti in materia. Tale proposta è stata messa a punto con approccio equilibrato e bilanciato ed include un insieme articolato di misure, tra le quali anche la diminuzione significativa, dalla stagione Summer IATA 2027, della quota di traffico nella fascia notturna (23.00-05.59). I voli che dovessero effettivamente essere oggetto di riduzione in fascia notturna ai fini di contenimento del rumore saranno ragionevolmente oggetto di allocazione in fascia diurna in considerazione dei previsti ulteriori rilasci di capacità dello scalo correlati agli investimenti pianificati, alcuni già in avvio esecutivo e altri di prossimo avvio.

Nel corso del 2024 è proseguito il monitoraggio costante del rumore aeroportuale e la condivisione dei dati e delle informazioni sull'impatto acustico e sul traffico aereo con il territorio. Sono stati inoltre svolti momenti di confronto all'interno degli organismi tecnico-istituzionali competenti, come la Commissione rumore aeroportuale.

Azioni relative agli impatti positivi rilevanti

S3-4 31 b, 32 a, AR 34-b, S3-4 AR43 Grazie a collaborazioni fra AdB, enti locali, Ente Fiera, Tper, Marconi Express, sono state ottimizzate le modalità di accessibilità durante gli eventi fieristici, ad esempio attraverso la sperimentazione dell'integrazione tariffaria tra il People Mover e la rete di trasporto pubblico locale per 1 o 3 giorni. Questi accordi favoriscono un potenziamento del bacino d'utenza, consentendo a un numero sempre maggiore di passeggeri di accedere allo scalo con mezzi più sostenibili, con impatti positivi per chi parte dall'area metropolitana di Bologna e per chi deve raggiungere la città.

S3-4 AR 37 Nel novembre 2023, AdB ha firmato un protocollo d'intesa con Marconi Express, gestore della monorotaia People Mover che collega l'aeroporto alla stazione ferroviaria, consolidando una collaborazione già avviata in ambito di mobilità sostenibile e sostenibilità sociale. Il protocollo mira a proseguire congiuntamente nello sviluppo di progetti di decarbonizzazione, innovazione tecnologica e miglioramento dei servizi. Con questa collaborazione, AdB e Marconi Express ribadiscono l'impegno condiviso verso la sostenibilità dei trasporti, con l'obiettivo di promuovere il benessere collettivo, contrastare il cambiamento climatico e rispondere ai bisogni sociali legati alla mobilità verde.

Per semplificare l'accessibilità all'Aeroporto nelle ore notturne, AdB ha avviato, in collaborazione con il Comune di Bologna e gli operatori di trasporto Marconi Express e Tper, un'analisi congiunta delle esigenze del territorio e dei flussi nei turni notturni. A seguito di questa analisi, Adb ha incentivato economicamente l'ampliamento degli orari della linea su gomma tra aeroporto e stazione centrale, estendendo il servizio a 22 ore al giorno durante la stagione invernale. È inoltre in fase di studio l'efficientamento della linea per la stagione estiva, con l'obiettivo di renderla attiva 24 ore su 24. Per affrontare la possibile carenza di taxi in alcuni periodi di picco o notturni, nel primo trimestre del 2025 è in corso di implementazione un sistema di monitoraggio in grado di rilevare il numero di taxi presenti e la quantità di passeggeri in fila, inviando avvisi per convogliare i taxi verso l'aeroporto.

[redacted] 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 ciclopedonale 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.

[redacted] 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

[redacted] Le azioni sopra riportate fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità, associate al tema delle Comunità interessate.

S3-4-36 Le attività di Aeroporto di Bologna sono condotte nel pieno rispetto dei diritti umani delle comunità locali. AdB si impegna a operare in conformità con le normative internazionali, promuovendo un dialogo costante con le comunità per tutelare i loro diritti e interessi. Non si rilevano criticità o incidenti in materia di diritti umani.

S3-4-36-01 A valle dell'analisi di Doppia Rilevanza, si segnala che non sono state identificate opportunità rilevanti relative alle comunità interessate.

13.5. Target

Attualmente non sono presenti obiettivi quantitativi specifici legati all'attrattività del territorio e le comunità interessate. Tuttavia, si fa riferimento agli obiettivi più mirati sulla decarbonizzazione, la mobilità sostenibile e la mitigazione del rumore, come delineato nel Piano di Sostenibilità approvato a fine dicembre dal Consiglio di Amministrazione.

Mobilità



AdB si prefigge l'obiettivo di gestire in modo efficiente i flussi di passeggeri e l'accessibilità in aeroporto, ampliando l'offerta disponibile e promuovendo l'integrazione intermodale, prevenendo congestioni del traffico e riducendo le emissioni climalteranti. Vengono fissati obiettivi di soddisfazione per l'accesso a terra (ground access) e obiettivi di decarbonizzazione in relazione al numero di utenti che utilizzano modalità di trasporto sostenibili.

L'obiettivo è anche quello di promuovere e valorizzare modalità innovative e sostenibili di accesso all'aeroporto, esplorando, insieme ai principali stakeholder, i fattori abilitanti necessari per supportare l'intermodalità e contribuire alla ricerca di soluzioni di trasporto innovative per la mobilità aerea integrata (ad esempio, biglietti unici/integrati con treno e compagnie aeree). A tal fine, sono in corso collaborazioni con università, enti di ricerca e progetti europei (SIGN-AIR, TRAVEL WISE) per attività legate all'intermodalità e al monitoraggio e analisi dei flussi. Vengono misurati gli utilizzi dei diversi mezzi di trasporto e le relative emissioni di CO_2, nonché la soddisfazione degli utenti tramite sondaggi, questionari, il conteggio dei veicoli entrati (misurato tramite le barriere di accesso in aeroporto) e apposite app per i dipendenti della comunità aeroportuale.

Rumore

In relazione al superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale, nel 2024 AdB ha avviato la predisposizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PICAR) con l'obiettivo di ridurre il rumore aeroportuale fino a rientrare nei limiti di zonizzazione previsti. Le azioni della proposta PICAR di prossima pubblicazione sono identificate tenendo conto anche del futuro scenario di traffico previsto dal Masterplan al 2030.

13.6. Metriche entity-specific

Gestione del rumore

Postazione	Comune	LVA [dB(A)] 31/12/2022	LVA [dB(A)] 31/12/2023	LVA [dB(A)] 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.

Creazione di posti di lavoro

Il contributo complessivo dell'Aeroporto alla comunità e all'economia si traduce in benefici in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL. L'impatto economico dell'Aeroporto si suddivide in quattro principali tipologie: diretto, indiretto, indotto e catalitico.

Sotto si riporta una descrizione delle tipologie di impatto:

- Impatto diretto: riguarda le attività delle aziende che operano direttamente all'interno o nelle immediate vicinanze dell'Aeroporto.
- Impatto indiretto: è legato alle aziende che forniscono beni, servizi e supporto all'attività aeroportuale, come ad esempio il catering, la fornitura di carburante per gli aerei, ecc.
- Impatto indotto: si riferisce agli effetti generati dai dipendenti delle aziende connesse all'aeroporto, i quali, attraverso il loro reddito, stimolano la creazione di nuovi posti di lavoro nei settori locali.
- Impatto catalitico: quantifica come la presenza dell'Aeroporto favorisca lo sviluppo economico in altri settori, stimolando affari e occupazione.

Impatto economico dell'Aeroporto di Bologna	
Impatto diretto	460,63 milioni PIL nazionale
	8.218 posti di lavoro
Impatto indiretto	428,93 milioni di PIL nazionale
	7.150 posti di lavoro
Impatto indotto	153,71 milioni di PIL nazionale
	5.753 posti di lavoro
Impatto catalitico	1.672,09 milioni di PIL nazionale
	24.335 posti di lavoro

Gli impatti sono calcolati utilizzando l'"Economic Impact Online Calculator" di ACI Europe (Airport Council International), che si basa principalmente sui dati di traffico per stimare, mediante l'applicazione di moltiplicatori statistici, il valore teorico della ricchezza e dell'occupazione generata da ciascun aeroporto.

I dati elaborati tramite il modello ACI Europe evidenziano in modo concreto il ruolo strategico che l'Aeroporto di Bologna riveste, non solo per il territorio locale, ma anche per l'intero sistema economico e sociale. Il modello ACI si basa su un database che comprende l'intera area europea, includendo tutti gli aeroporti della regione. Tuttavia, le stime riportate riguardano specificamente l'aeroporto di Bologna, per il quale i dati vengono inseriti manualmente, seguendo i parametri e le informazioni fornite dal modello. In linea con quanto osservato in merito alla crescita del business nel 2024, si rileva conseguentemente una crescita dei valori generati in termini di PIL e occupazione sul territorio rispetto al 2023, confermandone il ruolo strategico.

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

SBM-3-a-i

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-3-10 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,

fingendosi passeggero, valuta il livello di servizio offerto. I risultati di queste analisi vengono condivisi con gli operatori commerciali e nel caso i valori siano sotto le attese vengono valutati percorsi di miglioramento con il management dei subconcessionari.

Questa attenzione costante consente all'Aeroporto di rispondere prontamente e di implementare miglioramenti concreti nella gestione dei servizi.

Offrire alti standard di qualità del servizio e aumentare la percezione dell'Aeroporto come porta di accesso al territorio è una priorità strategica per Aeroporto di Bologna. Per questo motivo, è stato intrapreso un significativo processo di sviluppo dei servizi commerciali e aeroportuali, per rispondere alle esigenze e alle aspettative dei passeggeri.

Investimenti mirati alla modernizzazione delle strutture, all'ampliamento dell'offerta commerciale e all'introduzione di nuovi servizi, nascono dal riconoscimento che uno degli aspetti critici emersi riguarda un impatto negativo a livello strutturale, con il **congestionamento delle aree funzionali del terminal**, dovuto alle dimensioni non sempre adeguate ai volumi di traffico SMB-3-10-b. Anche l'**accessibilità all'aeroporto** rappresenta un altro punto critico: gli spazi dedicati al flusso dei mezzi, in particolare per quanto riguarda l'ingresso, la circolazione e la sosta, non sono stati sempre adeguati a supportare il volume di traffico automobilistico. Questo ha determinato disagi, con rallentamenti nelle operazioni di ingresso e uscita dall'Aeroporto e una gestione non ottimale delle aree di sosta, nonché un peggioramento nella qualità del servizio, in particolare nelle fasi di imbarco e sbarco. SMB-3-10-b

Inoltre, AdB ha registrato alcuni disservizi operativi ed organizzativi relativi alle società di handling: la gestione non ottimale delle operazioni di carico e scarico bagagli e la presenza di inefficienze logistiche hanno contribuito al peggioramento dell'esperienza di viaggio, aumentando i disagi per gli utenti. SMB-3-10-b

SMB-3-10-d I principali i rischi, di natura operativa, economica e reputazionale, emersi in questo ambito derivano proprio dagli impatti negativi sopra descritti. La presenza di criticità operative nei servizi offerti ed il congestionamento delle aree potrebbe comportare un rischio alla salute e sicurezza degli utenti nel caso si verificassero situazioni di emergenza. SBM-3-12 Questi rischi non sono comunque collegati a gruppi specifici di consumatori e/o utilizzatori finali.

Per affrontare questa sfida, nel 2024 AdB ha effettuato interventi di riqualifica di alcune aree del terminal (tra cui controlli di sicurezza e sala partenze Schengen), con l'intento di ottimizzare gli spazi e migliorare il flusso di passeggeri, in linea con gli obiettivi di sviluppo e di qualità del servizio.

SBM-3-10-d Allo stesso tempo sono state introdotte soluzioni tecnologiche all'avanguardia per ottimizzare i processi e i servizi a favore dell'utenza aeroportuale. Tra le principali iniziative figurano la realizzazione del nuovo servizio di Customer Service centralizzato «i-Care», dotato di tecnologie moderne e strumenti pensati per semplificare l'interazione con il passeggero, garantendo maggiore efficienza e un'esperienza di viaggio senza soluzione di continuità. Lo sviluppo di nuovi servizi commerciali ha migliorato l'*experience* dei passeggeri e la qualità dei servizi a loro offerti.

SBM-3-10-d Infine, AdB garantisce la **parità di accesso ai servizi** per tutte le categorie di passeggeri, con particolare attenzione alle persone fragili. L'Aeroporto adotta soluzioni dedicate a garantire che ogni passeggero, indipendentemente dalle proprie esigenze specifiche, possa usufruire dei servizi in modo sicuro e confortevole. L'adozione di standard di accessibilità internazionali, come quelli previsti dalla normativa ISO 30415, e la collaborazione con enti locali, come la Consulta Disabili, assicurano che i passeggeri con mobilità ridotta o altre necessità speciali possano usufruire di un'esperienza di viaggio inclusiva e rispettosa.

Con queste iniziative AdB rafforza il suo impegno verso una sostenibilità sociale che risponde alle esigenze di tutti gli utenti, migliorando al contempo l'efficacia e l'efficienza dei servizi aeroportuali.

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.

GRI 2-16 **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.

GRI 2-16 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.

S4.2.18.20.a.b.c La gestione dei **reclami** rappresenta un'altra modalità di coinvolgimento dei passeggeri, per raccogliere feedback e affrontare tempestivamente eventuali problematiche, come descritto nei documenti specifici relativi al programma di gestione reclami.

AdB ha redatto una Privacy Policy relativa al trattamento dei dati personali degli utenti ai sensi dell'art. 13 del Regolamento (UE) 2016/679 ("GDPR") e Codice Privacy s.m.i.. che prevede un indirizzo e-mail dedicato, consultato direttamente dal Data Protection Officer (DPO). Questo canale di comunicazione si affianca al sistema di reclami esistente: qualora una segnalazione o domanda riguardante il **Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati** (Regolamento UE 2016/679 e s.m.i, nel seguito anche solo "GDPR") venga inviata alla mail dedicata ai reclami, essa viene- prontamente inoltrata all'indirizzo e-mail del DPO per garantire una risposta puntuale e conforme alle normative. Le tematiche di Cyber sicurezza sono gestite dal Cybersecurity Manager a riporto del Direttore dell'Area Innovazione, Sostenibilità, Qualità e ICT (nel seguito anche solo "DISQICT").

Lo scopo di questa modalità di coinvolgimento è permettere ai passeggeri di inviare domande e segnalazioni in merito al trattamento dei loro dati, in aggiunta agli adempimenti normativi previsti, assicurando così un'adeguata gestione e tutela delle informazioni personali.

S4.2.18.20.a.b.c L'Aeroporto di Bologna dedica particolare attenzione all'**innovazione** come leva strategica per il miglioramento continuo. Come anticipato, i focus tematici consentono anche di monitorare ed analizzare le iniziative innovative implementate nello scalo o di avere un feedback rispetto alle nuove iniziative da mettere in atto, riguardanti temi quali digitalizzazione, customer service, tecnologie self-service/touchless, infrastrutture tecnologiche, comunicazione digitale e il rapporto con il territorio. I risultati di queste analisi vengono presentati all'**Innovation Manager** che verifica la coerenza con il piano di innovazione e valuta possibili sviluppi futuri.

S4.2.18.20.a.b.c Gli **equipaggi dei voli in assistenza TAG e i subconcessionari** completano un **questionario di Customer Satisfaction** per ogni volo, con l'obiettivo di identificare i punti di forza e di debolezza dell'organizzazione. I risultati raccolti sono gestiti autonomamente da TAG, dal **Responsabile di Coordinamento e Gestione**, e forniscono spunti per miglioramento; in base alle segnalazioni ricevute, vengono intraprese azioni specifiche per mitigare eventuali disservizi e ottimizzare la qualità del servizio offerto.

S4.2.18.20.a.b.c , S4.2.21 Vengono effettuate **interviste mensili con passeggeri PRM** per monitorare la loro soddisfazione in conformità con la circolare ENAC GEN-02B. I dati raccolti vengono condivisi con **l'Operational Service Manager**, il **team Airfield**, il **Terminal Monitoring Performance**, i **coordinatori PRM** e i supervisori del terminal, al fine di garantire un monitoraggio continuo del servizio e maggiore qualità dell'assistenza.

Inoltre, AdB organizza incontri semestrali con le principali **associazioni di persone con disabilità** al fine di discutere e confrontarsi su tematiche legate all'accessibilità e per individuare soluzioni che possano migliorare l'esperienza dei passeggeri con disabilità. Tali incontri rappresentano un'opportunità di dialogo costante e proattivo per garantire un servizio più inclusivo e rispondente alle esigenze dei passeggeri. S4.2.21 S.AR.15.16 Il coordinamento di queste attività è affidato all'**Operational Services Manager** che supervisiona la gestione e la pianificazione delle azioni.

È prevista una **comunicazione continua con le associazioni di persone con disabilità del territorio**, al fine di raccogliere suggerimenti, monitorare i bisogni dei passeggeri che richiedono assistenza e implementare miglioramenti costanti nel servizio. Questa collaborazione assicura che l'Aeroporto di Bologna risponda in modo tempestivo ed efficace alle necessità di tutti i passeggeri, in particolare quelli con disabilità, per garantire un ambiente sempre più inclusivo.

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.

GRI 3-3 Con **ENAC, handler e compagnie aree** 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.

GRI 3-3 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.

GRI 3-3 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.

GRI 3-3 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.** GRI 3-3 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.

Le **segnalazioni di security** rappresentano uno degli strumenti cruciali per l'analisi delle criticità e la **prevenzione del ripetersi di eventi negativi**. A queste segnalazioni si aggiungono anche quelle relative ad **anomalie** che, pur non avendo causato incidenti, potrebbero rappresentare potenziali rischi qualora combinate con altri fattori. Pertanto, ogni segnalazione contribuisce a migliorare la gestione della sicurezza e a rafforzare le misure preventive, riducendo le vulnerabilità e garantendo un ambiente più sicuro per tutti.

GRI 2-16 Nel contesto del Safety Management System (nel seguito anche solo "SMS"), il Gruppo ha implementato un Reporting System che offre tre distinti canali di segnalazione, al fine di garantire una gestione efficace della sicurezza e una comunicazione tempestiva:

- **Canale Volontario**: "Voluntary Safety Report" (VSR);
- **Canale Referenziato**: "Ground Safety Report" (GSR);
- **Canale di Sorveglianza**: "Operator Ground Safety Report" (OGSR).

Tutti i report ricevuti vengono trattati con la massima riservatezza. I dati personali non vengono divulgati, salvo che la segnalazione riguardi un reato, in conformità con le normative vigenti relative all'accesso alle informazioni da parte delle autorità giudiziarie in ambito penale. Le informazioni raccolte attraverso questi canali sono utilizzate esclusivamente per scopi preventivi, con l'obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza operativa.

GRI 2-26 Il Gruppo si impegna costantemente a garantire che i consumatori e tutti gli utenti siano pienamente informati sui canali di comunicazione a loro disposizione per esercitare i propri diritti, segnalare eventuali problematiche o esprimere il proprio feedback. A tal fine, sono stati sviluppati diversi strumenti e canali facilmente accessibili. Al fine di tutelare la privacy e tutelare i segnalanti da eventuali ritorsioni vige la **Policy whistlebowing** per chiunque utilizzi il canale specifico, per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 15.2 *"Politiche"* del capitolo 15 *"Informazioni sulla Governance"*.

In primo luogo, la Privacy Policy fornisce informazioni dettagliate riguardo alle modalità di gestione delle segnalazioni e alla protezione dei dati. Gli utenti possono accedere a queste informazioni in modo semplice e trasparente, per essere pienamente consapevoli delle loro opzioni di comunicazione e gestione delle richieste (sono disponibili sul sito web le Politiche per la Qualità).

Inoltre, sono stati creati **canali di comunicazione specifici per l'innovazione**, con una pagina web dedicata che illustra le iniziative e i progetti in corso. Sebbene attualmente non esista un canale diretto per il passeggero per comunicare direttamente con l'Aeroporto di Bologna, quest'ultimo può comunque fare riferimento alla **pagina "Hai bisogno di aiuto"**sul sito internet, che rimane il principale strumento di contatto per esprimere opinioni, suggerimenti o lamentele.

Particolare attenzione è stata dedicata anche ai passeggeri PRM. Nel 2023, la **pagina internet dedicata ai passeggeri PRM** è stata aggiornata per semplificarne l'utilizzo, in linea con le best practices del settore e le normative ENAC. Questo intervento ha incluso un miglioramento del layout, volto a rendere il sito più accessibile e user-friendly, garantendo inoltre una standardizzazione con altri aeroporti, facilitando così l'esperienza del passeggero.

Per quanto riguarda le modalità di sensibilizzazione interna, il Gruppo si avvale di **comitati e audit di compliance**. In questo modo, vengono monitorate e promosse le best practices in materia di comunicazione e gestione delle informazioni, garantendo il rispetto delle normative e migliorando continuamente l'interazione con i consumatori.

14.3. Politiche

GRI G4-DMA 103-2 a, 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 aree - 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 6b i 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"*.

Politica per il Sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni

Perimetro: Aeroporto G. Marconi di Bologna

[GRI 418-1] A partire dal 2018, il Gruppo ha implementato il Regolamento GDPR, adottando un modello aziendale per la gestione della riservatezza delle informazioni. I dettagli relativi a tale modello sono resi disponibili attraverso una pagina internet pubblica dedicata. Dal 2023, questo modello si affianca alla certificazione [MDR P 65 d/S4 3.12/AR 11] **UNI EN ISO 27001**, che definisce la **Politica aziendale per il Sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni** di AdB, in materia di sicurezza dei dati informatici, la quale impegna l'Alta Direzione in azioni concrete per garantire la protezione dei dati e la sicurezza operativa. In questo contesto, il modello di gestione GDPR, le politiche aziendali, le valutazioni dei rischi legati alla gestione delle informazioni e il riesame complessivo del sistema di gestione delle informazioni (ISO 27001) sono tutti revisionati e approvati [MDR P 65 c] dall'Amministratore Delegato. Inoltre, il Management Board e l'Alta Direzione (CdA, CCRS, OdV) sono periodicamente informati sull'andamento del sistema, assicurando una supervisione costante e l'efficacia delle misure adottate.
[MDR P 65 e/f] In particolare, con la Politica di sicurezza adottata a livello aziendale, AdB si impegna a:

- Garantire la piena conformità alle normative in materia di sicurezza delle informazioni.
- Tutelare i diritti personali degli individui legati ai trattamenti di dati, come un impegno esplicito alla sostenibilità aziendale;
- Identificare costantemente i rischi relativi alla sicurezza delle informazioni e attuare misure per il loro trattamento, prevenendo eventi che possano compromettere la disponibilità, l'integrità e la riservatezza dei dati e dei servizi, nonché l'impatto sulla continuità operativa e sul sistema Paese;
- Implementare misure tecniche e organizzative per garantire la continuità operativa dei servizi, con particolare attenzione alle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (ICT);
- Assicurare che i processi di approvvigionamento, in particolare quelli connessi alla salvaguardia delle informazioni, siano coerenti con gli obiettivi di sicurezza, mediante vincoli contrattuali formali e garanzie sul software utilizzato;
- Gestire gli eventi di sicurezza delle informazioni nel rispetto degli adempimenti normativi, garantendo una risposta tempestiva ed efficace, limitando gli impatti e facilitando il rapido ripristino delle operazioni;
- Promuovere il miglioramento continuo dei processi e delle misure di sicurezza, adattandosi all'evoluzione del contesto interno ed esterno;
- Sensibilizzare adeguatamente tutto il personale, incluse le imprese fornitrici, sulla rilevanza della sicurezza delle informazioni e garantire formazione specifica e controlli di sicurezza per i ruoli critici, come quelli di amministrazione di sistema e privilegi elevati;
- Adottare i principi di una "giusta cultura" aeronautica, incentivando la formazione continua e prevenendo errori, con un approccio che non tollera né la negligenza grave né le infrazioni intenzionali;
- Promuovere una collaborazione leale e trasparente con le Autorità competenti.

La Politica in questione, emessa il 1° ottobre 2023, è stata convalidata dal Riesame della Direzione del 29 ottobre 2024 e confermata in conformità con la norma ISO 27001 a seguito degli audit di sorveglianza svolti il 6 e 7 novembre 2024.

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.

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 Supevisor);
- 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.

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 tieni conto tanto delle esigenze di crescita economica quanto della tutela ambientale e sociale.

Politica e strategia per l'innovazione

Perimetro: Aeroporto G. Marconi di Bologna

L'Aeroporto di Bologna riconosce l'importanza di promuovere una cultura dell'innovazione come leva fondamentale per il miglioramento continuo di tutti gli aspetti gestionali e per il rafforzamento della fidelizzazione dei clienti. L'implementazione di tecnologie avanzate gioca un ruolo cruciale nel migliorare l'interazione con i passeggeri e nell'ottimizzare la loro esperienza di viaggio in Aeroporto.

Nell'ambito della **Politica integrata di qualità, ambiente, energia e sicurezza**, il Gruppo ha definito tra i propri obiettivi la continua evoluzione e il mantenimento di processi di innovazione, sostenibilità e miglioramento, al fine di rispondere in modo rapido ed efficace ai cambiamenti del contesto di mercato.

MDR.P.05.gr.07.b Nel contesto del suo impegno verso la sostenibilità, AdB ha integrato l'Innovazione come un valore fondamentale nel sistema di valori presentato il 3 maggio 2024.

Ad ulteriore conferma di questo impegno, il 15 novembre 2024 AdB ha adottato una **Politica e una strategia per l'innovazione**, in concomitanza con il processo di certificazione ISO 56001:2024, diventando la prima realtà in Italia a conseguire tale riconoscimento per i sistemi di gestione dell'innovazione. Una sintesi dei principali elementi del Piano di Innovazione è disponibile sul sito web dell'Aeroporto.

Per AdB, l'Innovazione significa promuovere il cambiamento nei processi e nel modo di pensare, rendendo l'agire quotidiano più agile e stimolante, con l'obiettivo di costruire un futuro sostenibile per l'Aeroporto e per la comunità in cui opera.

AdB definisce l'Innovazione come l'introduzione di un prodotto nuovo o significativamente migliorato – che si tratti di beni, servizi, processi, marketing o metodi organizzativi – sia all'interno del proprio business, del luogo di lavoro, che nelle relazioni esterne. Le attività di innovazione comprendono tutte le fasi scientifiche, tecnologiche, organizzative, finanziarie e commerciali che conducono all'implementazione di soluzioni innovative.

Aeroporto di Bologna ha adottato un sistema di Gestione dell'Innovazione che, attraverso il **Piano Innovazione** e il coinvolgimento di numerosi collaboratori, ha come obiettivo quello di essere un motore di cambiamento, creando valore per i propri dipendenti, clienti e stakeholder. Il Piano Innovazione si fonda su quattro pilastri principali che rappresentano le basi della sua strategia. Da questi pilastri derivano degli specifici progetti (il cui dettaglio è disponibile sulla intranet a tutti i dipendenti), che rispecchiano gli obiettivi aziendali definiti:

1. Adottare una strategia digitale condivisa;
2. Potenziare la propria reputazione creando un'immagine di aeroporto smart e digitale;
3. Identificare le tecnologie che abilitano la customer experience, anticipando i bisogni espliciti e impliciti dei clienti, con soluzioni semplici ma innovative;
4. Essere pionieri nel settore, trasformando idee in soluzioni concrete;
5. Fornire nuovi strumenti e idee a supporto del business e di un'organizzazione agile;
6. Creare una cultura che consenta alle idee di emergere e, a quelle promettenti, di diventare nuovi servizi o soluzioni;
7. Aumentare la capacità di generare e condividere know-how all'interno dell'organizzazione;
8. Investire costantemente nella tecnologia per migliorare le operazioni e i servizi;
9. Semplificare il lavoro dei propri collaboratori, rispondendo alla crescente complessità del mondo moderno;
10. Promuovere e rispettare l'ambiente attraverso la diffusione di una cultura sostenibile, mettendo in atto progetti e azioni che rispecchiano i suoi valori ambientali;
11. Sostenere e perseguire nuove idee e percorsi, affrontando la possibilità di fallire come un'opportunità di apprendimento e crescita, per ripartire con maggiore determinazione.

Con questo approccio, Aeroporto di Bologna si propone di essere un esempio di innovazione sostenibile, creando valore a lungo termine per la propria comunità e per l'intero ecosistema aeroportuale.

MDR.E.05.c Le politiche, strategie e obiettivi relativi all'innovazione sono periodicamente revisionati e approvati dall'Amministratore Delegato (AD).

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 [redacted], 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.

[redacted] 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;

- monitorano le emozioni di una persona durante il suo lavoro.

AdB si impegna pertanto a promuovere l'utilizzo di intelligenza artificiale in modo etico, rispettando i principi di trasparenza, equità e tutela dei diritti individuali.
Si segnala, infine, che non sono stati segnalati episodi di violazione (inclusi i diritti umani) riconducibili direttamente e/o indirettamente al Gruppo.

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

Azioni relative agli impatti negativi rilevanti S4-4-28, 29, 31, 32

Tutela della privacy e cyber security

Nel contesto della **protezione della privacy** e della sicurezza dei dati, l'Aeroporto ha adottato azioni concrete per mitigare impatti negativi e potenziali rischi legati al trattamento delle informazioni personali, applicando il principio di Privacy by Design e Privacy by Default, come previsto dalla procedura aziendale in materia.

S4-4-34 Ogni nuovo progetto viene attentamente analizzato sin dalla fase di progettazione per valutare il coinvolgimento di dati sensibili, garantendo la conformità alle normative di privacy e protezione dei dati.

S4-4-37 Le risorse umane, coinvolte nella gestione degli impatti relativi alla sicurezza informatica, includono il Comitato Data Protection, il team Data Protection Officer per la gestione delle problematiche legate alla perdita di dati personali e il Cybersecurity Manager per la gestione degli eventi informatici. In conformità con le normative vigenti, ogni incidente rilevante viene tempestivamente comunicato agli organi competenti, assicurando una gestione trasparente e conforme degli eventi legati alla sicurezza delle informazioni.

S4-4-36 Attualmente non sono stati fissati obiettivi per valutare l'efficacia delle azioni realizzate.

S4-4-31a-b, S4-4-32-b, MDR-A-68-d Le azioni messe in atto comprendono:

- Analisi di contesto del progetto: raccolta di informazioni necessarie per valutare gli impatti sul trattamento dei dati personali;
- Analisi di conformità: identificazione dei trattamenti di dati personali e dei requisiti di protezione necessari per garantire la conformità alle normative vigenti;
- Predisposizione di un Piano di Interventi: definizione delle misure tecniche e organizzative per proteggere i dati personali, assicurando la conformità;
- Valutazione della necessità di un Data Protection Impact Assessment (nel seguito anche solo "DPIA"): valutazione della necessità di un DPIA per nuovi trattamenti o modifiche significative, per determinare il livello di rischio e le misure di mitigazione;
- Integrazione del Piano di Interventi: aggiornamento del piano in base ai risultati della DPIA e dell'analisi del rischio, garantendo l'integrazione delle misure di protezione;

- Implementazione del Piano di Interventi: realizzazione delle misure di protezione dei dati personali, integrate nel processo di sviluppo del progetto;
- Verifica di conformità prima del rilascio: verifica finale per garantire che le misure di protezione siano implementate correttamente prima del rilascio in produzione.

SM 2.1.6 In parallelo, il sistema di gestione delle informazioni, conforme alla ISO 27001, è testato attraverso diverse metodologie di sicurezza. Tra queste, il Disaster Recovery[32] il Penetration Test[33] e il Vulnerability Assessment[34]. SM 2.1.6 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.

SM 2.1.6 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 ii 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 finanziare 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 fffettuato 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.

5. **Attivazione della Multifactor Authentication (MFA)**: attivata su tutte le utenze aziendali, la MFA è un'importante misura di sicurezza che richiede l'autenticazione tramite almeno due fattori diversi, riducendo notevolmente il rischio di accessi non autorizzati.
6. **Accesso alla rete tramite Zero Trust Network Access (ZTNA)**: è stato introdotto l'accesso alla rete aziendale attraverso il modello ZTNA. Questo approccio implica che, indipendentemente dalla provenienza dell'accesso (interna o esterna), ogni richiesta venga trattata come se fosse potenzialmente pericolosa e venga verificata prima di concedere l'accesso alle risorse aziendali.
7. **Monitoraggio degli accessi amministrativi tramite Privileged Access Management PAM**: il sistema PAM, implementato per monitorare e gestire gli accessi amministrativi, assicura che solo utenti autorizzati possano accedere a risorse critiche, riducendo il rischio di abusi e migliorando la gestione degli accessi privilegiati.
8. **Formazione specifica** agli amministratori e al personale AdB.

Queste azioni, integrate tra loro, rafforzano la sicurezza informatica dell'organizzazione, garantendo una protezione continua contro le minacce emergenti e assicurando la conformità alle normative vigenti, come il GDPR.

Safety Management System

[redacted] Per quanto riguarda il **Safety Management System** (SMS), l'aeroporto ha redatto un apposito **Hazard Log** che mappa gli hazard presenti sullo scalo, identificando i relativi rischi residui e monitorando l'efficacia delle barriere di sicurezza implementate. Questo log fornisce una visione dettagliata degli hazard, delle loro conseguenze e delle misure preventive necessarie per mantenere i rischi a livelli accettabili.

L'attività di **hazard identification** e **risk assessment** presso lo scalo di Bologna è condotta dai **Post Holder** (PH), che sono i process owner e le funzioni competenti, con il supporto del **Safety Management System**. Ogni PH mappa le proprie aree di competenza, identificando gli hazard e i safety risk associati, e definisce le barriere da implementare per ridurre i rischi.

Per la redazione dell'Hazard Log, l'aeroporto adotta un approccio quantitativo. Ogni PH, con il supporto del Safety Management System, mappa gli hazard, valutando le conseguenze e le misure di mitigazione per mantenere il rischio a livelli accettabili. La mappatura si concentra sulle attività che impattano la sicurezza delle operazioni e del volo, escludendo quelle legate alla sicurezza sul lavoro o alla security.

Il processo di identificazione degli hazard segue una gestione combinata dei metodi **reattivo, predittivo e proattivo**, applicando i dati **safety relevant** raccolti sullo scalo attraverso il monitoraggio continuo e i sistemi di **Reporting System**. Questo approccio permette di identificare tempestivamente i rischi e di intervenire prima che si manifestino.

[redacted] Il **Safety e Compliance Manager**, in collaborazione con il **Safety Office**, valuta le azioni di controllo (mitigation actions) proposte dai Post Holder e monitora l'efficacia delle misure adottate. L'efficacia viene verificata attraverso l'analisi delle **occurrences** associate agli hazard e tramite le ispezioni condotte dal **Safety Management System** (SMS) e dal **SAF** (Safety Supervisor).

L'Hazard Log viene ratificato e condiviso annualmente (o a seguito dell'introduzione di nuovi hazard o nuove barriere) durante la **Safety Board**. Inoltre, durante il **Safety Committee**, il Safety Management condivide annualmente i risultati del riesame degli hazard con gli stakeholder, illustrando l'andamento delle misure di mitigazione e il miglioramento continuo.

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

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

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

e sono state condivise le azioni necessarie per minimizzare gli impatti sulla customer journey. Ogni criticità rilevata ha portato alla definizione di azioni correttive, monitorate nei successivi incontri.

In parallelo, sono stati attivati **Comitati Straordinari**, focalizzati sugli impatti dei cantieri sulle operazioni aeroportuali, con incontri dedicati alla stagione estiva 2024 e invernale 2024-2025, che hanno coinvolto AdB, handler, compagnie e ENAC per individuare e implementare azioni di mitigazione tempestive.

Infine, è stato portato avanti il lavoro di condivisione con il **tavolo QUP** (Quality Under Pressure), dove partecipano diverse funzioni aziendali, finalizzato a risolvere operativamente le criticità legate ai cantieri e alla customer experience, attraverso un approccio proattivo nella gestione delle problematiche partendo dalla condivisione degli indicatori di performance di qualità.

Garanzia di parità di accesso ai servizi aeroportuali alle categorie fragili

Secondo la normativa applicabile, le tariffe che i vettori pagano per il servizio PRM (passeggeri a ridotta mobilità) vengono utilizzate dall'aeroporto per migliorare e potenziare il servizio. Nel 2024, ad esempio, è stato acquistato un nuovo **ambulift**, un investimento significativo che ha permesso di migliorare l'efficienza e la qualità del servizio PRM, rispondendo così a una domanda crescente e garantendo un'esperienza di viaggio sempre più sicura e accessibile. Inoltre, sono stati acquistati dispositivi per la mobilità ed è stata realizzato un nuovo percorso loges all'interno del terminal, al fine di migliorare l'accessibilità e la qualità dell'esperienza dei passeggeri con ridotta mobilità e/o disabilità.

Azioni relative ai rischi rilevanti

Disservizi legati alla società di handling

[illegible], [illegible] Le società di handling operanti sullo scalo, in risposta ad una crescente ed intensa pressione competitiva e al fine di garantire la sostenibilità economica delle proprie attività, hanno posto negli ultimi anni particolare attenzione al contenimento del costo del lavoro, essendo caratterizzate da un'occupazione di natura labour intensive, nonché all'efficienza delle proprie operations, anche a discapito, a volte, della qualità delle attività svolte.

La crescita del traffico registrata a livello globale e sullo scalo bolognese ha posto sempre maggior attenzione sul livello di qualità del servizio offerto ai passeggeri. Qualora i servizi forniti dagli handler sullo scalo non dovessero rispettare standard di qualità adeguati e si generassero disservizi ai passeggeri, il Gruppo potrebbe subirne gli effetti dal punto di vista reputazionale.

L'internalizzazione del servizio PRM airside (a partire dal 1° dicembre 2023), precedentemente affidato ad un handler e la firma di un Memorandum of Understanding (nel corso del 2024) hanno permesso di ridurre tale rischio che tuttavia permane, tenuto conto che l'erogazione di alcuni importanti servizi al passeggero viene svolta dagli handler e su cui il gestore può solo effettuare attività di presidio e monitoraggio

Dal lato di FFM la mitigazione di tali rischi viene effettuata continuamente attraverso il monitoraggio del livello di servizio attraverso **standard level agreement** (SLA) contrattuali con i principali vettori, al fine di garantire un monitoraggio costante e migliorare il servizio cargo nel tempo.

Allo stesso modo, TAG controlla le prestazioni attraverso indicatori di performance, analizzando e adattando le procedure in caso di lamentele o ritardi, con un focus sulla prevenzione di problematiche ricorrenti.

Le azioni sopra riportate fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità o Piano Innovazione associate al tema della Qualità del servizio. All'interno del Piano stesso, il piano d'azione sul

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 stanziate 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

GRI 3-3 MDR-T 8.1 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. GRI 3-3 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 8.1 c, f, h 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), nonchè un adeguamento dei propri modelli organizzativi al fine di garantire che la gestione delle informazioni venga svolta in maniera in 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 prestatori, affinché tutti gli operatori siano consapevoli che il controllo della piazzola non è esclusiva responsabilità dell'addetto di rampa, ma può e deve essere svolto anche da altro personale frequentemente presente sulla piazzola, in tempo utile per effettuarlo.
- **Collocazione/posizionamento dei mezzi:** verrà applicato un target ragionevole di **meno di 40 eventi**. Anche per questo, nel 2025, sarà effettuata un'ulteriore sensibilizzazione presso SM/SC.
- **Discrepanza tra caricamento e loadsheet:** verrà applicato un target ambizioso di **meno di 40 eventi**, con un piano di audit e monitoraggio trimestrale per garantire il controllo continuo.

Qualità del servizio

S4-5.40, MDR-T-8[illegible] Attualmente, l'impianto di rifornimento carburante esistente presenta delle inefficienze rispetto alle richieste del mercato, che possono rallentare l'operatività. Quindi AdB si è prefissata come obiettivo il miglioramento dei tempi di rifornimento carburante e assicurare una maggiore disponibilità di parcheggio, sostituendo l'impianto per ottimizzare questi tempi, assicurando che tutte le richieste possano essere soddisfatte tempestivamente nonostante al momento non sono stati definiti KPI di monitoraggio ma con l'obiettivo di mantenere alta l'attenzione sulla puntualità dei voli e l'assistenza ai passeggeri per incontrare le aspettative dell'utente ultimo.

S4-5.40, MDR-T-8[illegible] Parallelamente, Aeroporto di Bologna si dedica al miglioramento dell'offerta retail con l'intento di arricchire l'esperienza dei passeggeri ed altresì è impegnata nella creazione di una nuova "sala amica" dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità, da realizzarsi entro il 2025.

S4-5.40, MDR-T-8[illegible] È prevista inoltre la realizzazione di una nuova area dedicata alla "special assistance reception" entro il 2026, il cui esame di avanzamento non prevede la definizione di indicatori. Questo progetto mira a fornire spazi adeguati e confortevoli per i passeggeri in attesa di assistenza, garantendo un ambiente più funzionale e accogliente, e rispondendo così alle esigenze di comfort e accessibilità, con un focus particolare sulle persone a ridotta mobilità.

S4-5.40, MDR-T-8[illegible] AdB è altresì focalizzata sull'implementazione di nuove tecnologie di comunicazione e ascolto dei passeggeri, come chatbot e servizi basati su intelligenza artificiale (AI), nonché sull'adozione di nuove soluzioni tecnologiche per la segnaletica, come il "way-finding", al fine di migliorare la navigazione all'interno dell'aeroporto e ottimizzare l'esperienza del cliente, aumentando i punti di contatto con i passeggeri, con l'intento di completare l'implementazione entro il 2026.

S4-5.40, MDR-T-8[illegible] Sempre nell'ambito degli interventi volti a migliorare l'esperienza dei passeggeri e la qualità dei servizi offerti, AdB ha programmato l'integrale sostituzione delle vending machines presenti all'interno dello scalo entro il primo trimestre del 2025.

Durante il riesame annuale, l'Amministratore Delegato valuta e revisiona il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, considerando i risultati dei sistemi di monitoraggio e valutazione delle performance implementati nonché le variazioni del contesto interno ed esterno e i rischi emersi. Se necessario, vengono aggiornati la politica e gli obiettivi definiti da AdB. Nell'ultimo riesame del 27/10/2024, gli obiettivi fissati nella politica del 01/10/2023 sono stati confermati come validi.

Gli obiettivi strategici relativi alla qualità del servizio sono rivisti e aggiornati annualmente durante il riesame dei parametri della Carta dei Servizi e del Contratto di Programma, basandosi sui risultati dell'anno precedente e sui feedback provenienti da comitati e tavoli di lavoro attivati su tematiche specifiche. L'approccio adottato mira a un continuo miglioramento del servizio.

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%

% di passeggeri soddisfatti	2024	2023
Comfort e Disponibilità dei posti a sedere	91%	93,3%
Rapporto qualità/prezzo altri esercizi commerciali	95%	98,6%
Rapporto qualità/prezzo bar e ristoranti	94,9%	98,6%

Inoltre, viene prestata particolare attenzione ai feedback dei passeggeri a ridotta mobilità, ai quali viene richiesto di esprimere il loro livello di soddisfazione riguardo alla formazione del personale, alla loro professionalità, all'efficacia dell'assistenza e all'accessibilità delle informazioni.

% soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità	2024	2023
Giudizio complessivo	99,9%	100%
Percezione sullo stato e sulla funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione	99,9%	99,7%
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personal	99,9%	100%
Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica interna	99,8%	99,7%
Percezione sull'efficacia dell'assistenza	99,8%	99,8%
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali	99,5%	99%
Percezione sugli spazi dedicati alla sosta	94,9%	97,5%
Percezione sulla cortesia del personale	100%	99,9%
Percezione sulla professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali	100%	99,9%
Facilità di individuazione dei punti di accoglienza interni ed esterni	99,6%	99,2%

Per valutare l'efficacia delle prestazioni, vengono inoltre effettuati audit interni, come previsto dai sistemi di gestione, ed esterni, condotti da organismi di certificazione accreditati (sorveglianza o certificazione a seconda dell'annualità), che fungono da sistema di monitoraggio del processo, con particolare focus sulle aree oggetto di certificazione (ad esempio, qualità ISO 9001, innovazione ISO 56001, sicurezza delle informazioni ISO 27001). Eventuali rilievi vengono presi in carico per valutare azioni correttive e migliorare i processi. Le prestazioni vengono monitorate costantemente attraverso l'analisi dei dati del sistema di reporting, con monitoraggio quotidiano e produzione di report trimestrali.

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

RQ-1 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.

Sono stati individuali impatti positivi riguardanti la gestione della sostenibilità lungo la catena di fornitura, legati alla presenza e al rafforzamento di **sistemi e processi volti a monitorare e valutare le pratiche ambientali, sociali ed etiche dei fornitori.** È stato avviato un processo di raccolta di dati e informazioni sui fornitori, incentrato sul rispetto delle normative e dei principali standard internazionali (*Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo, Dichiarazione dell'OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro) sui Principi e Diritti Fondamentali del Lavoro, ecc)* come indicato nel Codice di Condotta dei Fornitori e Partner Commerciali pubblicato sul sito della Capogruppo, e si è promosso un **dialogo continuo** per identificare opportunità di miglioramento e incoraggiare pratiche sostenibili all'interno della rete di fornitura. Di contro, il principale rischio al quale è risultato esposto il Gruppo, emerso dall'approccio della prospettiva *"outside-in"*, riguarda la situazione finanziaria dei fornitori appartenenti a diversi settori, con particolare riferimento alle situazioni di mono fornitura, che potrebbe tradursi in una riduzione della qualità dei servizi resi all'Aeroporto, generando danni sulla reputazione e sulle performance del Gruppo.

15.2. Politiche

L'etica aziendale è una delle fondamenta della governance di Aeroporto di Bologna e delle sue controllate e rappresenta una componente essenziale nel sistema di controllo interno e gestione dei rischi, per indirizzare l'attività aziendale in modo responsabile.

GRI 2-23 Il sistema organizzativo di AdB si basa su una serie di presidi, tra cui il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.Lgs. 231/01, il Codice Etico, Il Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali, le Politiche in materia di Anticorruzione, Antiriciclaggio, Whistleblowing, la Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, la Politica per la Safety e, recentemente, la Politica per la Parità di Genere. MDR-P GRI 2-23 La Società ha sottoscritto inoltre diversi protocolli promossi dagli enti territoriali come, ad esempio, la Carta della Logistica Etica e il Protocollo di intesa in materia di Appalti. MDR-P GRI 2-23 L'obiettivo di questi strumenti è quello di stabilire i principi guida relativi alle tematiche sociali e ambientali e di promuovere una crescita sostenibile ed etica per l'Aeroporto, assicurando pari opportunità e trattamento per tutti. Per rafforzare e diffondere, all'interno del Gruppo, valori universali come legalità, trasparenza, integrità e imparzialità, sono presenti due organismi: l'**Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01** ed il **Comitato Etico e Anticorruzione**. Il primo con un ruolo di monitoraggio e verifica dell'adeguatezza del Modello 231 (e del relativo Codice Etico che costituisce parte integrante del Modello stesso) e il secondo con un focus maggiormente incentrato nel monitoraggio e verifica della Policy Anticorruzione. MDR-P GRI 2-23 GRI 2-24

Ogni società del Gruppo risulta dotata di un proprio Modello 231, Codice Etico ed OdV. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 12.3 "Politiche", relativamente al Modello 231, al paragrafo 11.3 "Politiche", relativamente al Codice Etico, e al paragrafo 4.2 "Gestione etica del business" relativamente all'Organismo di Vigilanza.

Il Consiglio di Amministrazione di ciascuna società approva il **Modello 231** ed il **Codice Etico**, la cui responsabilità di implementazione è affidata all'Amministratore Delegato e ai dirigenti aziendali. Gli interessi degli stakeholder costituiscono uno degli obiettivi principali perseguiti attraverso l'adozione di tali documenti, i quali vengono resi disponibili nei siti web di ciascuna società del Gruppo. Inoltre, lo strumento del whistleblowing è messo a disposizione anche dei portatori di interesse, al fine di garantire il rispetto delle norme etiche aziendali e del sistema di prevenzione dei reati adottato e, contemporaneamente, tutelare l'interesse pubblico. I membri del CdA di Aeroporto vantano una vasta esperienza in ruoli apicali presso enti pubblici, aziende di rilevanza nazionale o in società di gestione e investimento in infrastrutture. Tali competenze includono anche tematiche etiche e di condotta rilevanti per la società. Inoltre, in presenza di novità normative o regolamentari significative, vengono organizzate apposite sessioni di aggiornamento. Un

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.

GRI 2-26 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.

GRI 2-13 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 GRI 2-16

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.

GRI 2-16 Per favorire lo sviluppo di una cultura di etica e rispetto, le Politiche prevedono la messa a disposizione di diversi canali di segnalazione. GRI 2-26 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.

GRI 2-16 Le Politiche in materia di Whistleblowing stabiliscono, per tutte le società, che i soggetti interni chiamati a gestire le segnalazioni debbano:

- essere autorizzati al trattamento dei dati personali da parte della società di riferimento e, quindi, destinatari di una specifica formazione in ambito privacy;
- ricevere un'approfondita formazione professionale in ambito whistleblowing anche con riferimento a casi concreti.

Nel caso in cui la gestione delle segnalazioni sia affidata a soggetti terzi, le Politiche prevedono che debbano essere nominati responsabili del trattamento in base ad accordi stipulati formalmente con le società.

In AdB, tutte le segnalazioni vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, che opera in modo indipendente ed è membro del Comitato Etico e Anticorruzione, nonché supporto continuativo per l'Organismo di Vigilanza, salvo casi in cui il Responsabile potrebbe avere un conflitto di interesse.

Il Responsabile Internal Audit effettua una valutazione preliminare della segnalazione e la inoltra all'organismo di controllo competente (OdV o Comitato Etico e Anticorruzione), in base al contenuto, o se necessario, la gestisce direttamente. In FFM e TAG, le segnalazioni sono ricevute dal Responsabile Internal Audit, che funge anche da Organismo di Vigilanza monocratico.

[redacted] AdB non accetta alcuna forma di ritorsione nei confronti del segnalante, sia essa diretta o indiretta. È vietato intraprendere qualsiasi comportamento, azione o omissione, anche solo tentata o minacciata, in risposta alla segnalazione, alla denuncia alle autorità competenti o alla divulgazione pubblica. Tali atti che causano o possono causare danni ingiusti alla persona che ha effettuato la segnalazione o la denuncia, siano essi diretti o indiretti, sono assolutamente proibiti. Per la protezione dei segnalanti viene applicato il Capo III del D.lgs. n. 24/2023, il quale disciplina le tutele antidiscriminatorie e definisce le misure per proteggere i soggetti segnalanti da eventuali atti ritorsivi.

Le Politiche indicano, come previsto dalla normativa vigente, [redacted] gli altri canali e modalità di segnalazione previsti, il cui utilizzo, tuttavia, deve avvenire in via subordinata ed esclusivamente nei casi previsti dalla normativa. Si fa, a tal proposito, riferimento a:

- canali di segnalazione esterni, nei casi previsti dall'art. 6 del D.Lgs. n. 24/2023, ai quali il Segnalante può fare ricorso per effettuare una segnalazione esterna, scritta o orale, delle informazioni sulle violazioni acquisite nell'ambito del proprio contesto lavorativo;
- divulgazione pubblica, nei casi previsti dall'art. 15 del D.Lgs. n. 24/2023. Il segnalante può effettuare una divulgazione pubblica, tramite la stampa o mezzi elettronici o comunque tramite mezzi di diffusione, rispetto alle informazioni sulle violazioni acquisite nell'ambito del proprio contesto lavorativo, purché, sussistano le condizioni ex art. 15 del Decreto.

Le modalità, le condizioni e le procedure per effettuare le segnalazioni interne vengono rese chiare, visibili e facilmente accessibili a tutti i destinatari, compreso chi non frequenta i luoghi di lavoro. Pertanto, tutte le informazioni sono pubblicate in una sezione dedicata dei siti internet delle società e, per i dipendenti delle stesse, ulteriormente esposte nelle apposite bacheche aziendali, pubblicate nelle intranet e altresì incluse nei corsi e nelle formazioni di etica e integrità.

La corruzione compromette il funzionamento della concorrenza libera e alimenta la criminalità, costituendo non solo un problema etico ed economico, ma anche un ostacolo significativo allo sviluppo sociale. Consapevole dell'importanza di questa problematica, AdB ha posto tra i propri obiettivi principali l'impegno a operare secondo i principi di lealtà, onestà, trasparenza e integrità, nel rispetto delle normative, linee guida e standard nazionali e internazionali in materia di anticorruzione. In particolare, la **Policy Anticorruzione** di AdB è stata adottata volontariamente dalla società, combinando le disposizioni previste dal D-Lgs 231/01 e della Legge 190/2012 (cs. "Legge Anticorruzione") per le pubbliche amministrazioni e le società controllate; di riflesso, è 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.

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-SBM-1 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-SBM-1 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

G1-3-10 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.

G1-3-10 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.

G1-3-10 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-SBM-1 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 indentificati 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.

15.3. Gestione delle relazioni con i fornitori

G1-SBM-1 G1-2-10 La catena di fornitura di AdB è estremamente articolata e variegata, e riflette la complessità delle operazioni legate alla gestione dell'Aeroporto. La maggior parte dei fornitori è composta da piccole e medie imprese.

AdB deve seguire procedure di evidenza pubblica per gli appalti di lavori, servizi e forniture, come previsto dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), per le parti applicabili ai settori speciali, nel caso in cui gli

appalti siano strettamente legati alle attività del Gestore aeroportuale, come nel caso dello "sfruttamento di un'area geografica per la messa a disposizione di aeroporti e terminali di trasporto per i vettori aerei" (ex art. 150 del D.Lgs. 36/2023). Per gli appalti sotto la soglia comunitaria, AdB opera in base a propria regolamentazione interna con procedure semplificate e carattere non pubblicistico per la qualificazione e selezione dei fornitori. Quando gli appalti non sono direttamente legati all'attività aeroportuale, AdB adotta logiche di tipo privatistico, indipendentemente dal valore stimato (questi sono definiti "appalti no core"). Indipendentemente dal tipo di procedura (pubblica o privata) adottata, AdB garantisce correttezza ed equità nel processo di selezione, assicurando parità di informazioni nonché condizioni di concorrenza leali durante le trattative. Questo approccio consente di creare un ambiente competitivo e giusto per il mercato. In alcuni casi previsti dal Codice dei Contratti, o in contesti di procurement privatistico, AdB può procedere a contratti diretti con fornitori che assicurino elevati standard qualitativi, sempre con una verifica della congruità economica delle prestazioni.

Tutti i fornitori del Gruppo sono obbligati a seguire i principi e le indicazioni del Codice Etico e del Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali. Qualsiasi violazione di tali principi rappresenta una grave inadempienza contrattuale, che dà diritto ad AdB di intraprendere le misure necessarie per tutelarsi. I Capitolati Speciali d'Appalto prevedono, inoltre, espliciti riferimenti al rispetto dei contratti collettivi di lavoro, alle normative sulla sicurezza sul lavoro e sulle assicurazioni sociali, e, quando pertinente, agli obblighi relativi alla protezione ambientale e all'efficienza energetica.

Per quanto riguarda l'abilitazione all'Albo Fornitori e la partecipazione alle gare pubbliche, è richiesto che i fornitori dichiarino di possedere i requisiti generali stabiliti dagli articoli 94, 95 e 98 del D.lgs. 36/2023. Inoltre, nelle gare privatistiche, vengono spesso previsti criteri premiali per il possesso di certificazioni ESG, e, qualora pertinenti, anche per la presentazione di proposte specifiche, in particolare in ambito ambientale. Per i fornitori principali, viene incentivata l'adozione della certificazione Synesgy, al termine della quale viene fornito un piano d'azione per il miglioramento della propria performance ESG. Nel contesto della relazione contrattuale, prima di procedere con i pagamenti, vengono verificati il DURC (Documento Unico di Regolarità Contributiva) e, quando previsto, il DURF (Documento Unico di Regolarità Fiscale).

Dal 2023 AdB ha avviato una serie di progetti per migliorare l'attività di sourcing strategico per la gestione dei fornitori del Gruppo. Tra questi:

- [redacted] AdB ha aderito alla piattaforma digitale globale Synesgy del gruppo CRIF per raccogliere e gestire le informazioni relative agli aspetti ESG, al fine di verificare i criteri di sostenibilità dei propri fornitori. In qualità di capofila, AdB ha invitato i fornitori strategici a compilare il questionario sviluppato da Synesgy, che riguarda gli aspetti di sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Le risposte fornite permettono ad AdB di ottenere una valutazione complessiva della sostenibilità di ciascun fornitore, tramite uno score ESG specifico, e di monitorare in modo continuo le performance ESG della sua filiera. A partire dal 2024 la piattaforma Synesgy è stata anche utilizzata per valutare gli aspetti ESG di un primo nucleo di soggetti appartenenti alla filiera attiva (clienti cosiddetti Retail)
- È stata sviluppata una piattaforma accessibile a tutta l'Azienda, che permette di raccogliere e gestire le informazioni sui fornitori. La piattaforma offre l'accesso a un database contenente dati generali, 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;
- [redacted] è stata prestata particolare attenzione ai "fornitori unici" mediante l'analisi di Risk Assesment 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.

[redacted] 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

[redacted] 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.

[redacted] 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.

[redacted] 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. [redacted] 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:

- Identificazione dei reati e mappatura delle attività a rischio;
- Valutazione del rischio per ciascun processo;
- Valutazione del sistema di controllo esistente e definizione di un piano di miglioramento.

[redacted] Nello specifico, partendo dal Modello 231 e tenendo conto anche dei reati in ambito corruzione non rientranti nella responsabilità amministrativa ma commessi anche a danno della società, è stata eseguita una mappatura dei processi e dei rischi reato. In questa fase sono state identificate quali "funzioni a rischio" i manager (dirigenti) e i membri degli Organi di amministrazione e controllo delle società del gruppo, ma la

metodologia adottata prevede – nei prossimi anni - l'identificazione di livelli funzionali gerarchicamente più bassi, al fine di circoscrivere in maniera più puntuale i rischi di corruzione.

G1-3-18-b Eventuali segnalazioni relativi ad episodi di corruzione (anche potenziali) vengono gestiti così come prescritto dalla Politica Whistleblowing a cui si rimanda per dettagli. A tal proposito si veda il paragrafo 15.2 *"Politiche"*. G1-3-18-d Gli organi di amministrazione, direzione e controllo ricevono periodici reporting da parte dei rispettivi Organismi di Vigilanza, del Comitato Etico e Anticorruzione e del Responsabile Internal Audit. Le relazioni di tali organi riferiscono anche sulla gestione delle segnalazioni ricevute, nel rispetto tuttavia della riservatezza richiesta dalla normativa di riferimento - D.Lgs. 24/23.

G1-4 Al 31 dicembre 2024, le società del Gruppo, con riferimento ai propri dipendenti e agli organi di amministrazione, gestione e controllo, segnalano di non aver ricevuto condanne per reati di corruzione attiva o passiva, né tantomeno sanzioni pecuniarie per violazione delle leggi anticorruzione attiva e passiva.

G1-3-20 Si rimanda al paragrafo 15.2 *"Politiche"* per maggior dettagli sulle previsioni e sull'applicazione della Politica Anticorruzione.

G1-3-19-a Formazione su anticorruzione

2024	Funzioni a rischio			
	Manager (Dirigenti)	Consiglio di amministrazione	Collegio sindacale	Altri dipendenti aziendali
Copertura della formazione				
Totale popolazione	9	15	9	594
Totale dei soggetti formati	8	15	9	*255*
Percentuale dei soggetti formati	89%	100%	100%	*43%*
Durata della formazione in ore				
Totale ore di formazione	14	3	3	120
Formazione in aula	3	3	3	*30*
Formazione basata su computer	11	-	-	*86,5*
Formazione computerizzata volontaria	-	-	-	*3,5*
Argomenti trattati				
Politica	X	X	x	*x*
Procedure in caso di sospetto/rilevamento	X	-	-	x
Altro	X	-	-	x

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 a) 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

l'associazione che ha promosso e sviluppato l'Airport Carbon Accreditation ovvero il piano di mitigazione dei cambiamenti climatici del settore aeroportuale cui AdB partecipa (rif. capitolo E1);

- **ASSAEROPORTI**: trattasi dell'Associazione confindustriale degli aeroporti italiani, che rappresenta 26 società di gestione aeroportuale per 32 aeroporti. La missione dell'associazione di categoria, disponibile sul sito dell'associazione, è qui sintetizzata:
  - interagire con le istituzioni di Governo nazionali ed europee per assicurare lo sviluppo del settore del trasporto aereo, rappresentando la posizione degli aeroporti italiani;
  - stipulare il Contratto Collettivo Nazionale di Categoria (CCNL) e rappresentare a livello nazionale le società di gestione aeroportuale nelle relazioni industriali;
  - promuovere iniziative per uno sviluppo degli aeroporti sostenibile, in termini sia ambientali sia sociali sia economici, consentendo al sistema aeroportuale di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione definiti a livello europeo e nazionale;
  - promuovere la collaborazione tra le società associate per contribuire al miglioramento dei processi e delle tecniche di gestione, anche attraverso la costituzione di specifici Gruppi di Lavoro;
  - cooperare con le altre associazioni di settore attive a livello nazionale ed europeo al fine di favorire l'adozione di best practices e garantire l'innalzamento dei livelli di qualità e sicurezza delle attività aeroportuali

- **Fondazione PACTA - Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo**: riunisce player industriali, stakeholder istituzionali e associazioni per proporre una road map efficiente e sostenibile per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo.
- **CEO for Life**: – Network di CEO per lo scambio di esperienze e buone pratiche.
- **Assonime**: Associazione che analizza la regolamentazione italiana ed europea e l'impatto sul sistema economico e sui mercati.
- **Rete Capo D**: Rete di aziende del territorio che promuovono le pari opportunità.
- **Impronta Etica**: Associazione no profit che promuove la responsabilità sociale e la sostenibilità nel territorio.
- **Global Compact**: delle Nazioni Unite Iniziativa delle Nazioni Unite che promuove politiche sostenibili e responsabili in ambito ESG. AdB ha aderito a tale associazione nel 2023, Tag e FFM tra la fine del 2024 e inizio 2025;
- **CIAB**: – Associazione di aziende enti, società e professionisti che supportano la mobilità sostenibile e sostengono la FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta).

G1-5-29-a-b-c, Nel corso del 2024, il Gruppo non ha effettuato alcun tipo di **sostegno finanziario direttamente** e, per quanto di conoscenza alla data di redazione del presente documento, indirettamente, **a partiti politici**, né ha effettuato donazioni, prestiti o sponsorizzazioni, sia finanziarie che in natura a questi ultimi. Di conseguenza, non esiste alcun rappresentante designato a supervisionare tali attività.

G1-5-30-AR-1 Tre membri del consiglio di amministrazione risultano ricoprire ruoli di presidente, direttore generale e membro della giunta camerale della Camera di Commercio di Bologna nei due anni precedenti la nomina.

G1.6 Prassi di pagamento

G1.6.3.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.

16. ESRS CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso	Aeroporto G. Marconi di Bologna ha presentato una Dichiarazione di Sostenibilità in conformità agli Standard ESRS per il periodo 1° gennaio 2024 - 31 dicembre 2024
Standard ESRS 1	ESRS 1 – Prescrizioni Generali -- 31 Luglio 2023
Standard di settore ESRS pertinenti	Non applicabile

Obbligo d'informativa	Descrizione	Paragrafo di riferimento	Note[35]
Informazioni generali			
ESRS 2 BP-1	**Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità**	1. Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	
ESRS 2 BP-1, AR	**Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità**	1. Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	
ESRS 2 BP-2	**Informativa in relazione a circostanze specifiche**	1. Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	
ESRS 2 GOV-1	**Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo**	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 GOV-1, AR	**Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo**	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 GOV-2	**Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate**	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 GOV-2, AR	**Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate**	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 GOV-3	**Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione**	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 GOV-3, AR	**Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione**	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 GOV-4	**Dichiarazione sul dovere di diligenza**	4.2 Il modello organizzativo per una gestione etica del Business	
ESRS 2 GOV-4, AR	**Dichiarazione sul dovere di diligenza**	4.2 Il modello organizzativo per una gestione etica del Business	
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	

[35] Con riferimento alla Disposizione 10.4 l'elenco completo degli obblighi di informativa introdotti gradualmente, si rimanda all'Appendice C dello Standard ESRS 1 del Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 della commissione europea

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 MDR-P, AR	**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 Azioni MDR-A	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	6.5 Azioni 7.3 Azioni 8.3 Azioni 9.5 Azioni 10.3 Azioni 12.4 Azioni 13.4 Azioni 14.4 Azioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	6.5 Azioni 7.3 Azioni 8.3 Azioni 9.5 Azioni 10.3 Azioni 12.4 Azioni 13.4 Azioni 14.4 Azioni	
ESRS 2 Metriche MDR-M	**Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	6.7 Metriche 7.5 Metriche 8.5 Metriche 9.7 Metriche 10.5 Metriche 11.6 Metriche 13.6 Metriche 15.6 Metriche	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	**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	
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 MDR-A	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	6.5 Azioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	6.5 Azioni	
E1-3	**Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici**	6.5 Azioni	
E1-3, AR	**Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici**	6.5 Azioni	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	6.6 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	6.6 Target	
E1-4	**Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi**	6.6 Target	

E1-4, AR	**Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi**	6.6 Target	
E1-5	**Consumo di energia e mix energetico**	6.7 Metriche	
E1-5, AR	**Consumo di energia e mix energetico**	6.7 Metriche	
E1-6	**Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES**	6.7 Metriche	
E1-6, AR	**Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES**	6.7 Metriche	
E1-7	**Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio**	6.7 Metriche	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 10.2 relativa al capitolo 5 Catena del Valore, per quanto riguarda la divulgazione degli assorbimenti GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio
E1-7, AR	**Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio**	6.7 Metriche	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 10.2 relativa al capitolo 5 Catena del Valore, per quanto riguarda la divulgazione degli assorbimenti GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio
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	
E2-2	**Azioni e risorse connesse all'inquinamento**	7.3 Azioni	
E2-2, AR	**Azioni e risorse connesse all'inquinamento**	7.3 Azioni	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	7.4 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	7.4 Target	
E2-3	**Obiettivi connessi all'inquinamento**	7.4 Target	
E2-3, AR	**Obiettivi connessi all'inquinamento**	7.4 Target	
E2-4	**Inquinamento di aria, acqua e suolo**	7.5 Metriche	Metriche sull' Inquinamento del suolo non rendicontate in quanto il sotto-tema non è materiale. Si rimanda all'Appendice "Temi, sotto temi e sotto sotto temi materiali ESRS"
E2-4, AR	**Inquinamento di aria, acqua e suolo**	7.5 Metriche	Metriche sull' Inquinamento del suolo non rendicontate in quanto il sotto-tema non è materiale. Si rimanda all'Appendice "Temi, sotto temi e sotto sotto temi materiali ESRS"
E2-5	**Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti**		Non materiale. Si rimanda all'Appendice "Temi, sotto temi e sotto sotto temi materiali ESRS"
E2-5, AR	**Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti**		Non materiale. Si rimanda all'Appendice "Temi, sotto temi e sotto sotto temi materiali ESRS"
E2-6	**Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento**		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.
E2-6, AR	**Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento**		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: 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	

E3-3, AR	**Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine**	8.4 Target	
E3-4	**Consumo idrico**	8.5 Metriche	
E3-4, AR	**Consumo idrico**	8.5 Metriche	
E3-5	**Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi alle acque e alle risorse marine**		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.
E3-5, AR	**Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi alle acque e alle risorse marine**		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: Biodiversità ed ecosistemi			
ESRS 2 IRO-1	**Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi**	9.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi	
ESRS 2 IRO-1, AR	**Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi**	9.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi	
E4-1	**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	
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	
E4-6	**Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità connessi alla biodiversità e agli ecosistemi**		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.
E4-6, AR	**Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità connessi alla biodiversità e agli ecosistemi**		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: Economia circolare			
ESRS 2 IRO-1	**Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare**	10.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	

ESRS 2 IRO-1, AR	**Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare**	10.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	
ESRS 2 Politiche MDR-P	**Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti**	10.2 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	**Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti**	10.2 Politiche	
E5-1	**Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare**	10.2 Politiche	
E5-1, AR	**Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare**	10.2 Politiche	
ESRS 2 Azioni MDR-A	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	10.3 Azioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	10.3 Azioni	
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 divulgazione degli effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali.
Informazioni sociali			
Tematica materiale: Forza lavoro propria			
ESRS 2 SBM-2	**Interessi e opinioni dei portatori d'interessi**	2.2 Interessi e opinioni degli stakeholders	
ESRS 2 SBM-2, AR	**Interessi e opinioni dei portatori d'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**	11.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti 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**	11.1 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**	11.3 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	**Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti**	11.3 Politiche	
S1-1	**Politiche relative alla forza lavoro propria**	11.3 Politiche	
S1-1, AR	**Politiche relative alla forza lavoro propria**	11.3 Politiche	
S1-2	**Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti**	11.2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	
S1-2, AR	**Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti**	11.2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	
S1-3	**Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni**	11.2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	
S1-3, AR	**Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni**	11.2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	
ESRS 2 Azioni MDR-A	**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	
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	
S1-10	**Salari adeguati**	11.6 Metriche	
S1-10, AR	**Salari adeguati**	11.6 Metriche	
S1-11	**Protezione sociale**	11.6 Metriche	
S1-11, AR	**Protezione sociale**	11.6 Metriche	
S1-12	**Persone con disabilità**	11.6 Metriche	
S1-12, AR	**Persone con disabilità**	11.6 Metriche	

S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	11.6 Metriche	
S1-13, AR	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	11.6 Metriche	
S1-14	Metriche di salute e sicurezza	11.6 Metriche	
S1-14, AR	Metriche di salute e sicurezza	11.6 Metriche	
S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	11.6 Metriche	
S1-15, AR	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	11.6 Metriche	
S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	11.6 Metriche	
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	

S2-2, AR	**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	
S2-3	**Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni**	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	
S2-3, AR	**Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni**	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	
ESRS 2 Azioni MDR-A	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	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	
ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	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	
S2-4	**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, nonché efficacia di tali azioni**	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	
S2-4, AR	**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, nonché efficacia di tali azioni**	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	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	12.5 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	12.5 Target	
S2-5	**Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti**	12.5 Target	
S2-5, AR	**Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti**	12.5 Target	
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, AR	**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	
S3-4	**Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni**	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	
S3-4, AR	**Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni**	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 Obiettivi MDR-T	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	13.5 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	**Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi**	13.5 Target	
S3-5	**Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti**	13.5 Target	

S3-5, AR	**Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti**	13.5 Target	
Metriche entity-specific	**Misurazione del livello del rumore delle centraline**	13.6 Metriche	
Metriche entity-specific	**Impatto Economico**	13.6 Metriche	
Tematica materiale: Consumatori e utilizzatori finali			
ESRS 2 SBM-2	**Interessi e opinioni dei portatori d'interessi**	2.2 Interessi e opinioni degli stakeholders	
ESRS 2 SBM-2, AR	**Interessi e opinioni dei portatori d'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**	14.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali 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**	14.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	
ESRS 2 Politiche MDR-P	**Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti**	14.3 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	**Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti**	14.3 Politiche	
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 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	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	14.5 Target	
ESRS 2 Obiettivi MDR-T, AR	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	14.5 Target	
S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	14.5 Target	
S4-5, AR	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	14.5 Target	
Informazioni di governance			
Tematica materiale: Condotta aziendale			
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	4.1 Il modello di Corporate Governance	
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	15.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa	
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	15.2 Politiche	
ESRS 2 Politiche MDR-P, AR	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	15.2 Politiche	
G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	15.2 Politiche	
G1-1, AR	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	15.2 Politiche	
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	15.4 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	

ESRS 2 Azioni MDR-A, AR	**Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti**	15.4 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	
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	

17. APPENDICE

Tabella degli elementi di informazione derivanti da altre norme UE

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
Diversità di genere nel consiglio ESRS 2 GOV-1 21 d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		4.Governance – 4.1 Il modello di corporate governance
Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione ESRS 2 GOV-1 21 e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		4.Governance – 4.1 Il modello di corporate governance
Dichiarazione sul dovere di diligenza ESRS 2 GOV-4 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10				4.Governance – 4.2 Il modello organizzativo per una gestione etica del Business
Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili ESRS 2 SBM-1 40 d) punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, tabella 1 – Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 – Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		2.Strategia – 2.1 Strategia, modello di business e catena del valore
Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche ESRS 2 SBM-1 40 d) punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		2.Strategia – 2.1 Strategia, modello di business e catena del valore
Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse ESRS 2 SBM-1 40 d) punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		2.Strategia – 2.1 Strategia, modello di business e catena del valore
Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco ESRS 2 SBM-1 40 d) punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		2.Strategia – 2.1 Strategia, modello di business e catena del valore
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

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
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
Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES ESRS E1-6 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	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 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.7 Metriche
Intensità delle emissioni lorde di GES ESRS E1-6 53-55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	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 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6 ESRS E1- Cambiamenti climatici – 6.7 Metriche
Assorbimenti di GES e crediti di carbonio ESRS E1-7 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	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
Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima ESRS E1-9 66			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		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.
Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, ESRS E1-9 66 a) Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante ESRS E1-9 66 c)		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			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.
Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica ESRS E1-9 67 c)		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			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.
Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima ESRS E1-9 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818		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.

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
Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo ESRS E2-4 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3				7 ESRS E2 -Inquinamento – 7.5 Metriche
Acque e risorse marine ESRS E3-1 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7				8 ESRS E3 – Acqua e risorse marine – 8.2 Politiche
Politica dedicata ESRS E3-1 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8				8 ESRS E3 – Acqua e risorse marine – 8.2 Politiche
Sostenibilità degli oceani e dei mari ESRS E3-1 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				8 ESRS E3 – Acqua e risorse marine – 8.2 Politiche
Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata ESRS E3-4 28 c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2				8 ESRS E3 – Acqua e risorse marine – 8.5 Metriche
Consumo idrico totale in m3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie ESRS E3-4 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1				8 ESRS E3 – Acqua e risorse marine – 8.5 Metriche
ESRS 2 IRO-1 – E4 16 a) punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7				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 2 IRO-1 – E4 16 b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10				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 2 IRO-1 – E4 16 c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14				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
Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili ESRS E4-2 24 b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11				9 ESRS E4 – Biodiversità ed ecosistemi – 9.4 Politiche
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

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
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
Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce ESRS S1-3 32 c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.2 Processi per coinvolgere i lavoratori propri e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro ESRS S1-14 88 b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.6 Metriche
Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie ESRS S1-14 88 e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.6 Metriche
Divario retributivo di genere non corretto ESRS S1-16 97 a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.6 Metriche
Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato ESRS S1-16 97 b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.6 Metriche
Incidenti legati alla discriminazione ESRS S1-17 103 a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7				11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.6 Metriche
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE ESRS S1-17 104 a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		11 ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.6 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
Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro ESRS 2 SBM-3 – S2 11 b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13				12 ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore – 12.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
Impegni politici in materia di diritti umani ESRS S2-1 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				12 ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore – 12.3 Politiche
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
Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali ESRS S4-1 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				14 ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali – 14.3 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
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE ESRS S4-1 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		14 ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali – 14.3 Politiche
Problemi e incidenti in materia di diritti umani ESRS S4-4 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				14 ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali – 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
Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione ESRS G1-1 10 b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15				15 ESRS G1- Condotta d'impresa – 15.2 Politiche
Protezione degli informatori ESRS G1-1 10 d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6				15 ESRS G1- Condotta d'impresa – 15.2 Politiche
Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva ESRS G1-4 24 a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		15 ESRS G1- Condotta d'impresa – 15.6 Metriche
Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva ESRS G1-4 24 b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16				15 ESRS G1- Condotta d'impresa – 15.6 Metriche

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2025

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

Nazareno Ventola

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Patrizia Muffato

Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2024

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Conto Economico consolidato

Conto Economico Complessivo consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

in migliaia di euro	*Note*	*al 31.12.2024*	*al 31.12.2023*
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 Consolidato

in migliaia di euro	*Note*	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
Ricavi per servizi aeronautici		73.407	63.325
Ricavi per servizi non aeronautici		55.833	51.811
Ricavi per servizi di costruzione		35.682	28.414
Altri ricavi e proventi della gestione		1.131	1.514
RICAVI	**21**	**166.053**	**145.064**
Materiali di consumo e merci		(3.800)	(3.673)
Costi per servizi		(24.027)	(24.789)
Costi per servizi di costruzione		(33.983)	(27.061)
Canoni, noleggi e altri costi		(10.924)	(10.406)
Oneri diversi di gestione		(3.829)	(3.635)
Costo del personale		(34.396)	(31.418)
COSTI	**22**	**(110.959)**	**(100.982)**
Ammortamento diritti di concessione		(9.589)	(8.744)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.150)	(692)
Ammortamento attività materiali		(2.220)	(2.276)
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	**23**	**(12.959)**	**(11.712)**
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi		(95)	654
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(6.923)	(3.733)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(169)	(3.507)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	**24**	**(7.187)**	**(6.586)**
TOTALE COSTI		**(131.105)**	**(119.280)**
RISULTATO OPERATIVO		**34.948**	**25.784**
Proventi finanziari	**25**	1.739	840
Oneri finanziari	**25**	(2.353)	(3.202)
Proventi e oneri non ricorrenti			
RISULTATO ANTE IMPOSTE		**34.334**	**23.422**
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	**26**	**(9.897)**	**(6.716)**
RISULTATO NETTO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA			
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		**24.437**	**16.706**
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi			
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo		24.437	16.706
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,68	0,46
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,68	0,46

Conto Economico Complessivo Consolidato

in migliaia di euro			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**
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati			**0**	**0**
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)			0	0
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente				
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al			10	(60)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi			(1)	15
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)			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

Rendiconto Finanziario Consolidato

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	34.334	23.422
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.699)	(1.353)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. Imp. e macchinari e attività per diritto d'uso	12.959	11.712
+ Accantonamento fondi	7.187	6.586
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	(305)	785
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	919	1.577
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	406	175
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	126	140
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	**53.927**	**43.044**
Variazione rimanenze di magazzino	66	34
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.531	(5.769)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti non finanziarie	(674)	(4.295)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	4.819	2.028
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(1.232)	8.030
Interessi pagati	(1.305)	(2.058)
Interessi incassati	436	730
Imposte pagate	(4.986)	(3.405)
TFR pagato	(322)	(205)
Utilizzo fondi per pagamenti	(2.851)	(3.322)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	**49.409**	**34.812**
Acquisto di attività materiali	(5.393)	(2.283)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	15	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(39.710)	(26.507)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	7
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	(200)	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	5.021	40.000
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	**(40.267)**	**11.217**
Incassi derivanti da emissione di azioni	0	0
Dividendi corrisposti	(9.537)	0
Finanziamenti ricevuti	9.900	15.000
Finanziamenti rimborsati	(12.326)	(43.961)
Pagamenti per passività per leasing	(434)	(602)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	**(12.397)**	**(29.563)**
Variazione finale di cassa	**(3.255)**	**16.466**
Disponibilità liquide inizio periodo	**44.334**	**27.868**
Variazione finale di cassa	**(3.255)**	**16.466**
Disponibilità liquide fine periodo	**41.079**	**44.334**

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	Riserva 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	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**

Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024

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 Triumvirato 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 Triumvirato 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 Triumvirato 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.

La pubblicazione del bilancio consolidato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) 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.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio del Gruppo espone gli schemi di Conto Economico Separato con attribuzione dei proventi e oneri per natura, di Conto Economico Complessivo e della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata; quest'ultimo utilizza lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.
Un'attività è corrente quando:

- si suppone che sia realizzata, oppure è posseduta per la vendita o il consumo, nel normale svolgimento del ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- si suppone che sia realizzata entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio;
- è costituita da disponibilità liquide o mezzi equivalenti a meno che non sia vietato scambiarla o utilizzarla per estinguere una passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

- è previsto che si estingua nel suo normale ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- deve essere estinta entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio; o
- l'entità non ha un diritto a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

Attività e passività per imposte anticipate e differite sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Nella rappresentazione del Rendiconto Finanziario Consolidato è stato utilizzato il metodo indiretto che suddivide i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.
Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.
Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.
Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.
Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

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.

		% Possesso	
SOCIETA' CONTROLLATE *(in migliaia di Euro)*	Capitale Sociale	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 spesati nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business* classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.
Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico. Esso viene quindi considerato nella determinazione del *goodwill*.
L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.
L'avviamento è inizialmente rilevato al costo rappresentato dall'eccedenza dell'insieme del corrispettivo corrisposto e dell'importo iscritto per le interessenze di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, il Gruppo verifica nuovamente se ha identificato correttamente tutte le attività acquisite e tutte le passività assunte e rivede le procedure utilizzate per determinare gli ammontari da rilevare alla data di acquisizione. Se dalla nuova valutazione emerge ancora un *fair value* delle attività nette acquisite superiore al corrispettivo, la differenza (utile) viene rilevata a conto economico.
Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa del Gruppo che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.
Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Partecipazioni in società collegate e joint-venture

Una società collegata è una società su cui il Gruppo esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*. Le partecipazioni del Gruppo in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.
Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.
L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).
Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.
La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.
La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze similari.

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.*

Gli utili o le perdite derivanti dall'eliminazione di un'attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell'attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell'esercizio in cui avviene l'eliminazione.

La voce "Diritti di concessione" accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura, pertanto gli incrementi ai "Diritti di concessione" sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo e pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti secondo il modello misto dell'IFRIC 12.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessone.

Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Infine, sempre relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

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 spesate 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*).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.
Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.
Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.
Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la verifica dell'esistenza di eventuali perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniqualvolta dovessero emergere indicatori di *impairment).*

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.
Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..
L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (*C.G.U.*) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla *C.G.U.*.
Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.
Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

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

Fair value

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

(a) nel mercato principale dell'attività o passività; o

(b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.

Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

- Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;
- Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

Perdita di valore su attività finanziarie

L'IFRS 9 definisce un modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Il Gruppo applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

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.

Rimanenze
Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

Cassa e disponibilità liquide
Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

Benefici per i dipendenti
I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.
La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.
L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.
Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.
Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

(a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
(b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;
- Interessi attivi o passivi netti.

In seguito alle modifiche apportate al TFR dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e successivi Decreti e Regolamenti, il TFR delle società italiane con più di 50 dipendenti maturato dal 1° gennaio 2007 o dalla data di scelta dell'opzione da esercitarsi da parte dei dipendenti è incluso nella categoria dei piani a contribuzione definita, sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

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.

Garanzie finanziarie passive
Le garanzie finanziarie passive emesse dal Gruppo sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.

Cancellazione passività finanziarie
Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

Rilevazione dei ricavi
I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

Il Gruppo ha identificato le seguenti *revenue stream*:

1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

I ricavi sono iscritti al netto di sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.
Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.
In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali il Gruppo riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

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

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.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

Le aliquote utilizzate per il calcolo della fiscalità differita, che riflettono quelle prospettiche sulla base della legislazione nazionale vigente, sono le seguenti:

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale)
- IRAP 3,9%.

Imposte indirette

I costi, i ricavi, le attività e le passività sono rilevati al netto delle imposte indirette, quali l'imposta sul valore aggiunto, con le seguenti eccezioni:

- l'imposta applicata all'acquisto di beni o servizi è indetraibile; in tal caso essa è rilevata come parte del costo di acquisto dell'attività o parte del costo rilevato nel conto economico;
- i crediti e i debiti commerciali includono l'imposta indiretta applicabile.

L'ammontare netto delle imposte indirette da recuperare o da pagare all'Erario è incluso nel bilancio tra i crediti ovvero tra i debiti.

Utile per azione

Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

Diluito

L'utile/(perdita) diluito per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato economico del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

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 avuti 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.

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 dal Gruppo

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.

Modifiche a IFRS 9 e IFRS 7 – Classificazione e misurazione di strumenti finanziari

Il documento chiarisce alcuni aspetti problematici emersi dalla post-implementation review dell'IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie in cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. green bonds). In particolare, le modifiche hanno l'obiettivo di:

- Chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di governance aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l'assessment del SPPI test;

- Determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta. Tuttavia, è consentito ad un'entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI.

Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2026.

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.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio del Gruppo 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. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

Alcuni elementi del bilancio non possono essere valutati con precisione e sono dunque oggetto di stime che dipendono dalle future ed incerte condizioni di svolgimento dell'attività aziendale. Tali stime sono destinate nel tempo a subire revisioni per tenere conto dei dati e delle informazioni che si rendono successivamente disponibili. L'effetto del cambiamento di stime contabili deve essere rilevato prospetticamente nell'esercizio in cui si è verificato, includendolo nel risultato economico dell'esercizio e degli esercizi futuri, laddove il cambiamento influisca anche su questi ultimi. La rilevazione prospettica degli effetti della stima significa che il cambiamento è applicato alle operazioni che si sono verificate a partire dalla variazione della stima stessa. La revisione o il cambiamento delle stime contabili è originato da nuove informazioni o da nuovi sviluppi di operazioni di gestione e per tali motivi non rappresentano una correzione di errori.

Gli errori di esercizi precedenti sono omissioni e errate misurazioni di voci nel bilancio dell'entità per uno o più esercizi derivanti dal non utilizzo o dall'utilizzo erroneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (restatement).

Il restatement non è applicato è l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.

Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

a) *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.

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 rivisitazione 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 maggiorente 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).

e) Fair value degli strumenti finanziari

Il Gruppo fornisce in Nota il fair value degli strumenti finanziari. Quando il fair value di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il fair value viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul fair value dello strumento finanziario rilevato.

f) IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

Il Gruppo, 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*)

Informativa relativa ai Settori Operativi

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, in applicazione all'IFRS 8, ha identificato i propri settori operativi nelle aree di *business* che generano ricavi e costi, i cui risultati sono periodicamente rivisti dal più alto livello decisionale ai fini della valutazione della *performance* e delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse e per i quali sono disponibili informazioni di bilancio separate.
I settori operativi del Gruppo ai sensi dell'IFRS 8 – *Operating Segment* identificate dal gruppo sono:

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

E' opportuno precisare che l'informativa relativa ai settori operativi viene illustrata per le Continuing Operations in modo da riflettere il futuro assetto organizzativo del Gruppo e, separatamente, per le attività destinate alla vendita.

Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l'andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore *aviation* rispetto a quelli riconducibili al settore *non aviation*.

La voce "Altro,, in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

Nella gestione del Gruppo proventi ed oneri finanziari e imposte non sono allocati ai singoli settori operativi.

Le attività di settore sono quelle impiegate dal settore nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.
Le attività di settore presentate sono valutate utilizzando gli stessi criteri contabili adottati per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.
Nelle tabelle di seguito riportate, per quanto riguarda i costi, come richiesto dall'IFRS 8, sono dettagliati solo quelli più rilevanti:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024 Aviation	per l'esercizio chiusd 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**

in migliaia di euro	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**



Di seguito si riportano le tabelle relative alla *segment information* dell'attivo:

In migliaia di euro	al 31.12.2024 Aviation	al 31.12.2024 Non Aviation	al 31.12.2024 Altro	Consolidato al 31.12.2024
Attività non correnti	**220.755**	**50.664**	**24.377**	**295.796**
Attività immateriali	**213.441**	**43.227**	**0**	**256.668**
Diritti di concessione	212.376	42.224	0	254.600
Altre attività immateriali	1.065	1.003	0	2.068
Attività materiali	**7.311**	**7.436**	**0**	**14.747**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	7.311	5.819	0	13.130
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	**3**	**1**	**24.377**	**24.381**
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	19.640	19.640
Attività fiscali differite	0	0	4.587	4.587
Altre attività non correnti	3	1	106	110
Attività correnti	**17.120**	**6.342**	**42.912**	**66.374**
Rimanenze di magazzino	469	343	0	812
Crediti commerciali	11.419	5.715	0	17.134
Altre attività correnti	5.232	284	1.833	7.349
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	41.079	41.079
Totale attività	**237.875**	**57.006**	**67.290**	**362.170**

In migliaia di euro	al 31.12.2023 Aviation	al 31.12.2023 Non Aviation	al 31.12.2023 Altro	Consolidato al 31.12.2023
Attività non correnti	**200.972**	**37.931**	**20.221**	**259.124**
Attività immateriali	**196.938**	**29.258**	**0**	**226.196**
Diritti di concessione	196.139	28.577	0	224.716
Altre attività immateriali	799	681	0	1.480
Attività materiali	**3.962**	**8.662**	**0**	**12.624**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.962	7.045	0	11.007
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	**72**	**11**	**20.221**	**20.304**
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.032	16.032
Attività fiscali differite	0	0	4.041	4.041
Altre attività non correnti	72	11	104	187
Attività correnti	**17.985**	**7.410**	**50.773**	**76.168**
Rimanenze di magazzino	444	434	0	878
Crediti commerciali	12.521	6.551	0	19.072
Altre attività correnti	5.020	425	1.437	6.882
Attività finanziarie correnti	0	0	5.002	5.002
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	44.334	44.334
Totale attività	**218.957**	**45.341**	**70.994**	**335.292**

L'informativa di settore afferente ai settori operativi identificati viene predisposta come di seguito più ampiamente descritto.

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 esplicitano 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

ATTIVITÁ

1-2 ATTIVITÁ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali 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
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

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 per singola categoria di attività immateriale.

Diritti di concessione	295.676	(70.960)	224.716	37.546	(9.194)	1.495	37	334.717	(80.117)	254.600
Software, licenze e diritti simili	16.331	(15.470)	861	1.516	(1.105)	0	0	17.847	(16.575)	1.272
Altre attività immateriali	250	(210)	40	0	(5)	0	0	250	(215)	35
Altre attività immateriali in corso	579	0	579	222		(40)	0	761	0	761

Diritti di concessione	268.669	(62.672)	205.997	27.079	(8.307)	(72)	19	295.676	(70.960)	224.716
Software, licenze e diritti simili	15.549	(14.784)	765	782	(687)	0	1	16.331	(15.470)	861
Altre attività immateriali	250	(205)	45	0	(5)	0	0	250	(210)	40
Certificati Energetici	0	0	0	50	0	(50)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	581	0	581	(2)	0	0	0	579	0	579

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 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, 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.

L'ammortamento dei Diritti di concessione dell'esercizio in esame ammonta a 9,2 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività

Il Capitale Investito Netto principalmente composto dai Diritti di Concessione è sottoposto a impairment test almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.
Relativamente all'annualità 2024 il Gruppo ha aggiornato il test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento al Capitale Investito Netto, principalmente composto dai Diritti di Concessione, pari a Euro 254,6 milioni al 31 dicembre 2024 (corrispondente al 70,3% sul totale attività al 31 dicembre 2024).
Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 24 febbraio 2025.
Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2025-2046 che includono, nelle previsioni economico-finanziarie relative al 2046, il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto ai sensi dello IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2024, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

Si sintetizzano nel seguito le principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie 2025-2046 finalizzate al test di impairment:

- traffico passeggeri 2025 sostanzialmente in linea al 2024 sulla base della programmazione dei voli disponibile, con una evoluzione negli anni successivi in coerenza con i rilasci di capacità infrastrutturale previsti;

- ricavi aeronautici alla base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'impairment test calcolati a partire dai volumi di traffico stimati e dalle tariffe 2025-2026 corrispondenti alla dinamica tariffaria stimata sulla base di un aggiornamento degli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2023-2026, con assunzioni sul quadro regolatorio dei periodi successivi.

- 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 rischiosità 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%.

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 0,8 milioni di Euro che riguarda principalmente gli investimenti relativi all'acquisto di licenze

3-4 ATTIVITÁ 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	Variazioni
Terreni	775	2.763	(1.988)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	2.787	3.077	(290)
Macchinari, attrezzature e impianti	4.970	1.756	3.214
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.092	1.955	137
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.408	911	497
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	13.649	12.079	1.570
Diritti d'uso terreni	984	254	730
Diritti d'uso fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	0	0	0
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	51	161	(110)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	63	130	(67)
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.098	545	553
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	14.747	12.624	2.123

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.

Descrizione	Saldo 31.12.2023			Movimentazione del periodo				Saldo 31.12.2024		
	Costo Storico	Fondo Ammortamento / Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi / Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi / Storni / Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo Storico	Fondo 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 DI USO ATTIVITA' MATERIALI	2.917	(2.372)	545	1.017	(421)	(1.433)	1.390	2.501	(1.403)	1.098
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPRESI DIRITTI DI USO	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

Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.006	(5.774)	3.232	337	(300)	(199)	7	9.144	(6.067)	3.077
Macchinari, attrezzature e impianti	16.256	(14.379)	1.877	506	(624)	(309)	306	16.453	(14.697)	1.756
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	11.412	(9.749)	1.663	905	(608)	(160)	155	12.157	(10.202)	1.955
Immobilizzazioni materiali in corso	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	44.978	(33.017)	11.961	2.289	(1.532)	(1.107)	468	46.160	(34.081)	12.079
Terreni in leasing	1.902	(1.342)	560	11	(345)	28	0	1.941	(1.687)	254
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	473	(211)	262	17	(117)	0	(1)	490	(329)	161
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	460	(264)	196	25	(92)	1	0	486	(356)	130
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.835	(1.817)	1.018	53	(554)	29	(1)	2.917	(2.372)	545
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPRESSIVE	47.813	(34.834)	12.979	2.342	(2.086)	(1.078)	467	49.077	(36.453)	12.624

(*) 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.

5. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2024 a confronto con i dati al 31 dicembre 2023:

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2024
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

In migliaia di Euro	Quota	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Consorzio Energia Fiera District in liquidazione	14,29%	3	3	0
Consorzio Esperienza Energia	0,18%	0	0	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl in liquidazione	10,00%	41	41	0
Urban V. Spa	5,55%	0	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

Non si rilevano variazioni nel valore di iscrizione delle partecipazioni minori tra i due esercizi; la movimentazione riguarda l'adesione al Consorzio Esperienza Energia e la ricapitalizzazione della partecipata UrbanV Spa, società che si occupa dal 2022 dello sviluppo internazionale della *urban air mobility*.
Il valore della partecipazione, svalutato al 31 dicembre 2023, è stato ricostituito con il versamento a inizio 2024 di 200 mila Euro in adesione all'operazione di ricapitalizzazione ai sensi dell'art.2447 del Codice Civile. Al 31 dicembre 2024 si è proceduto ad ulteriore svalutazione (200 mila Euro) in applicazione della valorizzazione al *fair value* della partecipazione, vista l'operazione di aumento del Capitale Sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci il 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 rafforzare la struttura patrimoniale e finanziaria della società.

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.

6. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi / Acquisizioni / Rivalutazioni	Decrementi / Riclassifiche / Svalutazioni	al 31.12.2024
Credito da Terminal Value	4.076	2.494	0	6.570
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	1.092	0	11.965
Altre attività finanziarie	1.083	22	0	1.105
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.032	3.608	0	19.640

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.

in migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2024
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.

La variazione della voce "imposte differite attive" include principalmente l'effetto legato ai fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi in particolare fondo rinnovo beni in concessione, fondo svalutazione crediti e fondi rischi e oneri.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2025-2029 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 24 febbraio 2025 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

Il fondo imposte differite ammonta a 2,9 milioni di Euro. 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. L'incremento dell'imponibile fiscale dell'esercizio è da attribuire prevalentemente all'assorbimento delle imposte differite sulle perdite attuariali OCI relative alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE								
Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	7.656	1.991	(2.099)	7.548	1.838	479	(505)	1.812
2) Fondo svalutazione crediti	1.701	435	(23)	2.113	409	104	(6)	507
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	4.694	1.340	(1.186)	4.848	1.133	321	(285)	1.169
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.100	1.713	(359)	12.454	2.654	411	(86)	2.979
5) Ammort. Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	154	0	(13)	141	38	0	(3)	35
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	235	121	(54)	302	57	29	(13)	73
7) Ammortamento costi di impianto e ampliamento	9	0	(2)	7	2	0	0	2
Totale Ires	25.549	5.600	(3.736)	27.413	6.131	1.344	(898)	6.577
Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.942	223	(1.125)	1.040	82	9	(47)	44
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14.307	7.612	(2.720)	19.199	600	320	(114)	806
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	9	0	(2)	7	1	0	0	1
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	82	0	(13)	69	3	0	0	3
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	232	119	(49)	302	10	5	(2)	13
Totale Irap	16.572	7.954	(3.909)	20.617	696	334	(163)	867
Altri crediti (interventi di riqualifica energetica)					4	0	(1)	3
Totale imposte differite attive					6.831	1.678	(1.062)	7.447
FONDO IMPOSTE DIFFERITE								
Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Ammortamento Diritti di concessione	9.783	260	(10)	10.033	2.346	62	(2)	2.406
Attualizzazione TFR IAS 19	134	38	(32)	140	61	9	(8)	62
Totale Ires	9.917	298	(42)	10.173	2.407	71	(10)	2.468
Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Ammortamento Diritti di concessione	8.856	208	0	9.064	383	9	0	392
Totale Irap	8.856	208	0	9.064	383	9	0	392
Totale fondo imposte differite					2.790	80	(10)	2.860
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE					4.041	1.598	(1.052)	4.587

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.

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nell'esercizio 2024 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i clienti esposti nella tabella di seguito a confronto con l'esercizio 2023:

2024	2023
RYANAIR DAC (*)	RYANAIR DAC (*)
WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)	WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)
HEINEMANN ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
EMIRATES	BRITISH AIRWAYS PLC
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	EMIRATES
TURKISH AIRLINES	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
BRITISH AIRWAYS PLC	TURKISH AIRLINES
AUTOGRILL ITALIA SPA	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	AUTOGRILL ITALIA SPA
ITA ITALIA TRASPORTO AEREO SPA	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE

(*) Si intende il Gruppo

Al 31 dicembre 2024, come nell'esercizio precedente, sette dei primi dieci clienti per fatturato sono vettori e tra questi si confermano Ryanair e Wizz Air come primi clienti del Gruppo, essendo i vettori che hanno trasportato il maggior numero di passeggeri. L'unica differenza nel biennio è la fuoriuscita tra i primi dieci di Lufthansa a favore di ITA.
Tra i clienti non aviation si conferma, Heinemann, subconcessionario dei Duty Free, Vecchia Malga e Autogrill, subconcessionari di alcuni punti Food and Beverage del Terminal.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 dicembre 2024, confrontato con il 2023:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.510	8.757	17.268
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.045	0	2.045
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	10.556	8.757	19.313

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.510	5.222	1.067	584	1.885	17.268

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.107	9.348	18.454
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.390	0	2.390
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	11.497	9.348	20.844

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2024
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.772)	(499)	20	73	(2.179)

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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

All'interno di questa categoria si rileva la crescita del credito IVA legato al maggiore volume di vendite e della voce "altri crediti" il cui dettaglio è esposto nella tabella seguente e il cui incremento è sostanzialmente attribuibile alla crescita dei crediti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri.

Di seguito la tabella di dettaglio degli "altri crediti":

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.971	5.666	305
Crediti per Iresa	167	185	(18)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.352)	(1.337)	0
Ratei e Risconti attivi	629	715	(86)
Anticipi a fornitori	645	517	128
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	18	69	(51)
Altri crediti correnti	467	652	(185)
TOTALE ALTRI CREDITI	**6.545**	**6.467**	**78**

I crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri evidenziano una crescita legata all'aumento di traffico passeggeri e quindi di fatturato. Dal momento dell'incasso dei crediti per addizionale e per Iresa si iscrive un effettivo debito verso gli enti beneficiari. 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:

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2024
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.327)	(20)	0	0	(1.341)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(10)	(1)	0	0	(11)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	**(1.337)**	**(21)**	**0**	**0**	**(1.352)**

Si ricorda, infine, che nel dicembre 2022 la Capogruppo aveva formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling; tuttavia ad oggi permane la condizione di non ragionevole certezza del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 31 dicembre 2024.

12. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2024 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione dell'esercizio.

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Time deposit	0	5.002	(5.002)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**0**	**5.002**	**(5.002)**

In migliaia di euro	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

In migliaia di euro	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
DISPONIBILITÀ 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:

	In migliaia di euro	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**

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 nel biennio 2023-2024, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla gestione.

PASSIVITÁ

14. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto 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
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	106.128	98.949	7.179
Risultato dell'esercizio	24.437	16.706	7.731
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**220.879**	**205.969**	**14.910**

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

Si riportano di seguito le informazioni alla base del calcolo dell'utile base e diluito per azione:

In unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	24.436.919	16.660.455
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) base per azione	**0,68**	**0,46**
Utile/(Perdita) diluito per azione	**0,68**	**0,46**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2024 così come al 31 dicembre 2023 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve 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
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:

In migliaia di euro	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

15. Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale 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
TFR	2.835	3.086	(251)
Altri fondi relativi al personale	301	231	70
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	**3.136**	**3.317**	**(181)**

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio dei fondi in esame:

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2024
TFR	3.086	18	97	(322)	(43)	2.835
Altri fondi relativi al personale	231	108	7	(79)	33	301
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	**3.317**	**126**	**104**	**(401)**	**(10)**	**3.136**

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei "benefici maturati" ed è stata effettuata con il supporto di esperti attuari.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato per gli esercizi esposti in tabella:

a) tasso di attualizzazione: 3,18% per la valutazione al 31.12.2024 e 3,08% per la valutazione al 31.12.2023;
b) tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 31 dicembre 2024 e 2023;
c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
d) tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

	Parametro valutativo					
in migliaia di euro	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	360	359	363	356	354	365

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:

a) 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;
b) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
d) 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 tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	12.107	7.508	(461)	(4.766)	14.389
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.259	0	(2.259)	4.766	4.766
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	14.366	7.508	(2.720)	0	19.155

Al 31 dicembre 2024 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 19,2 milioni di Euro contro 14,4 milioni al 31 dicembre 2023. La crescita evidenziata deriva dall'aggiornamento della programmazione degli interventi per i prossimi anni effettuata tenendo conto delle crescenti infrastrutture da gestire e delle maggiori percentuali di utilizzo del fondo rispetto alla programmazione, registrate negli ultimi anni.
La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'incremento di 7,5 milioni di Euro di cui 6,9 milioni di accantonamento e 0,6 milioni di Euro di oneri finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari;

- ✓ agli utilizzi (2,7 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente interventi di ripristino dello strato di usura di alcuni tratti della via di rullaggio, dei raccordi e di alcuni giunti dei piazzali aeromobili oltre ad interventi vari sugli impianti, di rifacimento delle coperture del terminal e di riqualifica di bagni, parti comuni e spogliatoi di aree operative.

17.Fondi rischi e oneri non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024:

In migliaia di Euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2024
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.305	615	(53)	2.867
Altri fondi rischi e oneri	1.971	224	(1.817)	378
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	**4.276**	**839**	**(1.870)**	**3.245**
Fondo arretrati lavoro dipendente	467	500	0	967
Altri fondi rischi e oneri correnti	0	0	681	681
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	**467**	**500**	**681**	**1.648**
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	**4.743**	**1.339**	**(1.189)**	**4.893**

La voce "fondo rischi per contenziosi in corso" accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso.

Al 31 dicembre 2024 è costituita prevalentemente dagli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi dalla Capogruppo, 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, il Gruppo 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 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.

In migliaia di euro	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 complessiva 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);
- il tiraggio di 10 milioni di Euro del finanziamento BEI sotto descritto;
- l'aumento delle passività finanziarie per diritti d'uso legato al rinnovo del contratto di affitto del parcheggio di via dell'Aeroporto (P5);
- la diminuzione dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2024 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio 2025.

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.400	21.284	116
Mutui - parte corrente	9.795	12.323	(2.528)
TOTALE MUTUI	**31.195**	**33.607**	**(2.412)**

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento è classificato per 3,1 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel 2024 sono state rimborsate rate per 6,3 milioni di Euro;
- mutuo decennale Banca Intesa scaduto a dicembre 2024 e per il quale nell'anno sono state rimborsate rate per 2,5 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan della durata di 60 mesi che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Al 31 dicembre 2024 tale finanziamento è classificato per 8,2 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Al 31 dicembre 2024 sono state rimborsate rate per 3 milioni di Euro;
- 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;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2024 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:

			In migliaia di euro			
Istituto finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	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 Agricolè	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.

In migliaia di euro	Al 31.12.2024	Al 31.12.2023	Variazione
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	920	115	805
Passività finanziare correnti per diritti d'uso	209	454	(245)
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE PER LEASING	1.129	569	560

Il Gruppo ha sia contratti attivi ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi e quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni; 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, in quanto acquisito tramite esproprio nell'ambito del Masterplan aeroportuale, mentre è stato rinnovato il contratto di affitto del parcheggio di via dell'Aeroporto (P5).

Si riporta la tabella richiesta dallo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie.

In migliaia di euro	31.12.2023	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altre variazioni	31.12.2024
Finanziamenti - quota corrente	12.323	(11.286)	0	8.758	9.795
Passività per diritti d'uso - quota corrente	454	(434)	122	67	209
Finanziamenti - quota non corrente	21.284	9.900	0	(9.784)	21.400
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	115	0	899	(94)	920
Totale	34.176	(1.820)	1.021	(1.053)	32.324

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2024 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio:

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.316	6.742	(3.426)
DEBITO PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	3.316	6.742	(3.426)

19.Debiti commerciali

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	31.716	26.897	4.819

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una crescita rispetto al 31 dicembre 2023 dovuto all'aumento dei costi e degli investimenti in quanto lato regolarità dei pagamenti, i giorni medi sono sostanzialmente invariati rispetto al 2023 (56 giorni contro 53 al 31 dicembre 2023).

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2024 ed al 31 dicembre 2023 per fasce di scaduto:

In migliaia di euro	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

In migliaia di euro	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

In migliaia di euro	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

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debito IVA	5	0	5
Debiti per imposte dirette	6.952	1.637	5.315
Altri debiti tributari	1.076	1.027	49
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	8.033	2.664	5.369

Questa categoria presenta un calo dovuto all'assenza di debito Iva mentre i debiti per imposte dirette sono rappresentati dal debito per Irap per 0,4 milioni di Euro e dal debito per consolidato fiscale Ires per 1,2 milioni di Euro. Gli altri debiti tributari, formati principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, non presentano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2023.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti 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
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.265	1.270	(5)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.405	2.466	(61)
Debiti verso istituti di previdenza	1.465	1.421	44
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	**5.135**	**5.157**	**(22)**

iii. Enac per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso Enac per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- 21,5 milioni di Euro (20,1 milioni al 31 dicembre 2023) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per questa voce si rimanda a quanto dettagliatamente esposto nella Nota 29 "Il Contenzioso";
- 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 al 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 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	4.800	4.526	274
Altri debiti correnti	2.037	1.753	284
Ratei e risconti passivi correnti	508	334	174
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	**7.345**	**6.613**	**732**

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.

in migliaia di euro	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:

in migliaia di euro	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:

in migliaia di euro	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
Altro	16.248	14.635	1.613
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**136.661**	**118.091**	**18.570**
Subconcessioni locali commerciali e non	29.314	26.708	2.606
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	**29.314**	**26.708**	**2.606**
Ricavi NO IFRS 15	78	265	(187)
TOTALE RICAVI	**166.053**	**145.064**	**20.989**

i. Ricavi per servizi aeronautici

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 15,9% a fronte di un aumento del traffico passeggeri dell'8,1% oltre all'effetto volume e alle modifiche tariffarie del periodo, si rileva principalmente la contrazione degli incentivi commerciali a passeggero in partenza conseguente a rinnovati contratti di incentivazione.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	1.145	936	209
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.408	1.041	367
Ricavi da diritti aeroportuali	81.682	75.471	6.211
Ricavi da corrispettivo PRM	5.199	6.723	(1.524)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(23.741)	(27.370)	3.629
Servizi di handling	3.311	2.910	401
Altri ricavi aeronautici	4.403	3.614	789
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	73.407	63.325	10.082

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	35.641	34.604	1.037
Diritti di approdo, decollo e sosta	30.792	25.470	5.322
Diritti per sicurezza passeggeri	10.137	10.581	(444)
Diritti per controllo bagagli stiva	4.147	4.106	41
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.273	823	450
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(308)	(113)	(195)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	81.687	75.471	6.211

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.

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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.

COSTI

I costi complessivi del 2024 evidenziano una crescita del 9,9% sul 2023. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" che è in crescita per effetto dei maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2023, i costi rettificati presentano un aumento contenuto (4%) dovuto all'incremento di tutte le componenti di costo eccetto i costi per servizi come di seguito illustrato.

22.Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Beni e materiali di consumo	1.065	1.054	11
Materiali di manutenzione	230	254	(24)
Carburanti e gasolio	2.505	2.365	140
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	3.800	3.673	127

Questa categoria di costi evidenzia una crescita del 3,5 determinata dal maggiore acquisto di carburante per il servizio di rifornimento aeromobili di Aviazione Generale.

ii. **Costi per Servizi**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Spese di manutenzione	5.749	5.886	(137)
Utenze	3.466	3.454	12
Pulizie e servizi assimilati	2.889	2.638	251
Prestazioni di terzi	5.601	6.513	(912)
Servizi MBL	661	529	132
Pubblicità, promozione e sviluppo	608	860	(252)
Assicurazioni	1.098	1.159	(61)
Prestazioni professionali e consulenze	2.760	2.689	71
Compensi e rimborsi organi statutari	685	619	66
Altri costi per servizi	510	442	68
TOTALE COSTI PER SERVIZI	24.027	24.789	(762)

I costi per servizi calano del 3,1% 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, altri servizi collegati all'aumento del traffico servito ed alla correlata maggiore operatività dell'infrastruttura quali i costi per pulizie, giardinaggio, smaltimento rifiuti, servizi di sicurezza, servizi MBL oltre che le consulenze e prestazioni professionali.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

In migliaia di euro	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:

in migliaia di euro	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:

in migliaia di euro	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:

in migliaia di euro	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.

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

in migliaia di euro	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	172	180	(8)
Affitti passivi	243	359	(116)
Canoni servizio elaborazione dati	1.748	1.775	(27)
Altri costi per godimento beni di terzi	5	106	(101)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	**10.924**	**10.406**	**518**

La crescita di questa categoria di costi (5%) è attribuibile quasi esclusivamente ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza mentre i canoni di affitto calano per la cessazione a metà anno del contratto di affitto di un terreno adibito a parcheggio a seguito del relativo esproprio per la realizzazione del Masterplan aeroportuale.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Oneri tributari	1.457	1.474	(17)
Contributo servizio antincendio	1.457	1.498	(41)
Minusvalenze patrimoniali	96	58	38
Altri oneri e spese di gestione	819	604	215
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.829	3.634	195

La crescita di questa categoria di costi (+5,3%) è dovuta alla voce "altri oneri e spese di gestione" per l'aumento dei costi delle quote associative, degli oneri per indennizzi e risarcimenti, dei contributi e delle penalità, multe e ammende. Tra gli elementi alla base della crescita si rileva l'adesione dal 2024 al Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo, maggiori costi per rimborsi danni alle autovetture nei parcheggi e per contributi vari (Consob, ART, AGCM).

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Salari e stipendi	23.781	21.709	2.072
Oneri sociali	6.645	6.161	484
Trattamento fine rapporto	1.649	1.498	151
Trattamento di quiescenza e simili	218	204	14
Altri costi del personale	2.103	1.846	257
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	34.396	31.418	2.977

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:

In migliaia di euro	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:

Organico medio (n. risorse)	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:

Organico (n. risorse)	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

23.Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	9.589	8.744	845
Ammortamento/svalutazione altre attività immateriali	1.150	692	458
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.220	2.276	(56)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	12.959	11.712	1.247

La voce in esame include ammortamenti per 12,5 milioni di Euro (11,1 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).

L'ammontare degli ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2). La voce "ammortamento attività materiali" include 0,4 milioni di Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

24.Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e altri	95	(654)	749
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.923	3.733	3.190
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	169	3.507	(3.338)
TOTALE ACCANTONAMENTI	7.187	6.586	601

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività e che risulta parzialmente compensato dal rilascio e dal minor accantonamento rispetto al 2023 degli altri fondi rischi e oneri.
Il maggior accantonamento del fondo di rinnovo è dovuto all'aggiornamento della programmazione degli interventi per i prossimi anni che tiene conto anche delle crescenti infrastrutture da gestire e dell'andamento storico degli ultimi anni che ha registrato maggiori percentuali di utilizzo del fondo rispetto alla programmazione effettuata.
Si rimanda alla nota 10. Crediti commerciali per il commento della voce "Ripristini di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi" e alla nota 17 per l'"Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri".

25 Proventi finanziari e oneri finanziari

in migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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:

- 8,5 milioni di Euro di "oneri da consolidato fiscale" per l'Ires gravante sulla base imponibile 2024. Con riferimento all'IRES la Capogruppo 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. FFM, infine, ha aderito al Concordato Preventivo Biennale introdotto dal D.lgs n. 13 del 12 febbraio 2024, per le annualità 2024 e 2025. Tale istituto introduce una tassazione forfettaria per gli esercizi 2024 e 2025, sia ai fini IRES sia ai fini IRAP, parametrata alla proposta concordataria formulata dall'Agenzia delle Entrate;
- 1,9 milioni di Euro di Irap dell'esercizio come dettagliato nella tabella seguente (l'aliquota IRAP per la Capogruppo e TAG è pari a 4,2%, mentre per FFM è pari a 3,9%):

Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Oneri da consolidato Ires	8.538	2.142	6.396
Irap	1.912	1.424	488
Imposta sostitutiva da adesione al Concordato Preventivo Biennale	3	0	3
Imposte esercizi precedenti	(8)	29	(37)
TOTALE	**10.445**	**3.595**	**6.850**

Di seguito si espone la tabella di riconciliazione dell'aliquota effettiva Ires con quella teorica.

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	Esercizio chiuso al 31.12.2024	Esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazioni
Risultato ante imposte	34.334	23.422	10.912
Aliquota ordinaria	**24%**	**24%**	**0,00%**
Onere / (recupero) fiscale teorico 24%	8.240	5.621	2.619
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.860	3.722	(1.862)
Costi deducibili in esercizi successivi	4.043	4.045	(2)
Altri costi indeducibili	749	1.207	(458)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.308)	(907)	(401)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.408)	(2.609)	201
Altre differenze	(1.475)	(2.174)	699
Utilizzo ACE corrente	0	(1.216)	1.216
Utilizzo Perdite pregresse	0	(16.660)	16.660
Variazioni differite attive/ passive	(221)	94	(315)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	**1.240**	**(14.499)**	**16.210**
Imponibile fiscale	**35.574**	**8.924**	**15.738**
Imposta Ires corrente	8.538	2.142	26.652
Aliquota effettiva IRES	**24,87%**	**9,14%**	6.396

27. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio

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.

27. 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.
Per la sua realizzazione, il Gruppo ha previsto per l'arco temporale 2024-2030 circa 40 milioni di Euro prevalentemente di investimenti sulle seguenti leve di decarbonizzazione: elettrificazione ed efficienza degli impianti, 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. Relativamente all'intervento di decarbonizzazione delle centrali termiche è stato avviato un progetto di fattibilità tecnica ed economica per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Tale cambiamento tecnologico programmato non ha comportato rettifiche nel valore contabile dell'asset iscritto in bilancio nei Diritti di Concessione né, in generale, il piano di transizione ha avuto impatti sui valori di bilancio.

Garanzie prestate

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo:

In migliaia di euro	31/12/2024	31/12/2023	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	15.310	10.664	4.644	44%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	686	1.206	(520)	-43%
Totale garanzie prestate	26.868	22.742	4.124	18%

Nel dettaglio si riferiscono a:

- fideiussioni tra cui la fidejussione di FFM di 5,8 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo "Il Contenzioso") e sulla quale vige il co-obbligo della Capogruppo 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. Il Gruppo 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 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.

Strumenti finanziari 2024	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	totale
(in migliaia di Euro)	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	6.570	0	13.070	19.640	0	1.105	11.965	13.070
Attività finanziarie non correnti	**6.570**	**0**	**13.070**	**19.640**	**0**	**1.105**	**11.965**	**13.070**
Crediti commerciali	17.134	0	0	17.134	0	0	0	0
Altre attività correnti	7.349	0	0	7.349	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	41.079	0	0	41.079	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	**65.562**	**0**	**0**	**65.562**	**0**	**0**	**0**	**0**

Strumenti finanziari 2023	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	totale
(in migliaia di Euro)	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	4.076	0	11.956	16.032	0	1.083	10.873	11.956
Attività finanziarie non correnti	**4.076**	**0**	**11.956**	**16.032**	**0**	**1.083**	**10.873**	**11.956**
Crediti commerciali	19.072	0	0	19.072	0	0	0	0
Altre attività correnti	6.882	0	0	6.882	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	5.002	0	0	5.002	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	44.334	0	0	44.334	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	**75.290**	**0**	**0**	**75.290**	**0**	**0**	**0**	**0**

Per quanto riguarda il **rischio di cambio** il Gruppo 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

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.

Nel frattempo è intervenuto un precedente non positivo per le legittime ragioni dei gestori aeroportuali: in data 10 gennaio 2024 la Corte di Cassazione, nell'ambito del differente giudizio R.G. n. 7833/20 in cui non era parte AdB ha pubblicato la sentenza n. 990/2024 con cui ha accolto il ricorso delle Amministrazioni statuendo il nuovo principio di diritto che il Fondo Antincendi Aeroportuale "HA NATURA DI TRIBUTO VINCOLATO "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito" e che tale "vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito". Rispetto a tale filone pendono comunque ulteriori procedimenti radicati da altri gestori nazionali.
Tornando al procedimento presso la CGT del Lazio si rileva ulteriormente come la Corte, in relazione ai trattati profili di merito, abbia affermato che i profili di doglianza "relativi alla errata considerazione di un più ristretto numero di società aeroportuali individuate nei provvedimenti impugnati, nonché la l'errata quantificazione e indicazione dei valori di WLU totali" paiono prospettarsi piuttosto "quali possibili vizi propri dei singoli provvedimenti impugnati" ed ovviamente non come questioni di legittimità costituzionale "con effetti in grado di non riverberarsi su tutte le annualità e per tutte le società". In ragione delle superiori osservazioni ed anche al fine "di evitare il rischio di pronunce in difformità" la Corte ha dunque disposto "la sospensione del giudizio sino al giorno di pubblicazione da parte della Corte costituzionale della decisione delle qq.ll.cc. iscritte al numero 191 del 2024" e si è riservata "anche all'esito dell'esame di tale decisione interlocutoria, ogni ulteriore e/o diversa valutazione relativamente alle prospettate eccezioni". Bisognerà, quindi, attendere nei mesi di giugno/settembre 2025 il pronunciamento della Corte Costituzionale nel procedimento incidentale n. 191/2024, sollevato nell'ambito del giudizio relativo alla posizione di SEA ed all'annualità 2008, la cui udienza di trattazione è fissata per il giorno 6 maggio 2025.
In termini complessivi, sulla materia assai articolata e complessa ed oggetto di plurimi contenziosi a livello nazionale, l'ultima novità processuale rilevante è la nuova questione di legittimità costituzionale sollevata dalla CGT di secondo grado del Lazio con l'Ordinanza n. 1705/2024 che, sostanzialmente, non ha ritenuto il principio di diritto da ultimo statuito dalla Corte di Cassazione con la sentenza n. 990/2024 idoneo a consentire una interpretazione costituzionalmente orientata di tutte le problematiche eccepite avverso gli effetti dell'intervenuta Novella.
Nell'attuale fase del contenzioso, in attesa del nuovo pronunciamento della Corte Costituzionale, viene mantenuto dalla Società approccio prudente in continuità a quanto fatto dall'inizio dell'iter di contenzioso.

Sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili adeguate soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendi negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

Ricorso tributario avverso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio provinciale del Territorio

In data 28 novembre 2018, il Comune di Bologna ha notificato alla Capogruppo per la prima volta un invito a riconsiderare il classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) insistenti sul sedime aeroportuale, sulla scorta di un asserito orientamento giurisprudenziale che ne avrebbe determinato una diversa qualifica. Tale invito è stato poi reiterato, con modifica anche del relativo perimetro di accertamento, in data 10 febbraio 2020, comportando, in taluni casi, l'imposizione *ex novo* e retroattiva dell'imposta IMU.

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 definitoria, 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.

Si informa che per quanto riguarda l'ulteriore richiesta di accatastamento in categoria "D" notificata in data 25 ottobre 2022 alla Capogruppo, in riferimento alla quale la società in data 27 marzo 2023 si è costituita in giudizio avanti la Corte di Giustizia Tributaria di I Grado di Bologna (CGT) mediante deposito telematico del ricorso notificato.

In data 17 aprile 2024, la sez. 1 della CGT di I Grado di Bologna, con sentenza n. 350/2024 del 17/07/2024, ha integralmente accolto il ricorso di AdB e, conseguentemente, annullato l'avviso di accertamento catastale impugnato, risultando, per il Collegio, che per il fabbricato oggetto di contenzioso la categoria catastale corretta è la E/1. In data 13 febbraio 2025 l'Ufficio ha notificato Appello avverso la decisione di primo grado favorevole ad AdB, cui seguirà la costituzione in giudizio della Società, previo deposito, nel termine di 60 giorni dalla notifica, di apposite Controdeduzioni.

Il Gruppo, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, per un giudicato definitivo in termini di classamento, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza, se ed in quanto i fabbricati risultino accatastati in categoria diversa dalla "E", per poi fare valere, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

Azione avanti l'AGA proposto in relazione al Decreto 3 aprile 2020 in materia di beni Enav, tra cui gli impianti "AVL"

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). Il decreto, in particolare, prevede che:
- gli AVL siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 18 mesi dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali;
- i beni e aree e le sole aree siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.

Con specifico riferimento al profilo tariffario dei beni e delle aree che costituiscono AVL, l'atto stabilisce (art. 2) *"[...] Fino alla presa in carico da parte dei suddetti gestori aeroportuali, e comunque fino allo scadere del citato termine, ENAV detiene i sistemi AVL al fine di garantirne la gestione e la manutenzione ed è autorizzata a riversare i relativi costi nella propria tariffa di terminale. 2. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, ENAV è autorizzata a riversare nella tariffa di terminale il valore contabile non ancora ammortizzato dei beni oggetto del presente decreto, secondo un meccanismo di gradualità condiviso con ENAC."*

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali. Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contradditorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.

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.

Contenziosi in materia amministrativa – Ricorsi presso il TAR Emilia-Romagna a seguito diniego provvedimenti di proroga subconcessioni in favore degli attuali *fuel providers*

Trattasi di due contenziosi radicati da AdB con ricorsi all'Autorità Giudiziaria Amministrativa (Tar Emilia-Romagna) per l'annullamento dei provvedimenti ENAC – Direzione Territoriale Emilia Romagna aventi ad oggetto diniego della motivata istanza di proroga di due contratti di subconcessione di aree presso il sedime aeroportuale per l'esercizio di impianti di deposito e rifornimento carburante aeronautico e l'erogazione dei relativi servizi di fueling e per l'annullamento di ogni altro atto presupposto, precedente e successivo, preparatorio o consequenziale, comunque connesso con i provvedimenti impugnati.

I ricorsi sono stati iscritti a ruolo al termine del mese di luglio 2024.

I provvedimenti impugnati non pregiudicano l'attuale attività degli operatori, e, pertanto, i rifornimenti ai vettori dell'aeroporto, bensì il riposizionamento degli impianti di distribuzione carburante (per gli aerei) previsto nel Masterplan necessitante nuovi investimenti e, quindi, anche le necessarie proroghe della durata dei diritti di subconcessione al fine di consentire debito ammortamento.

Contenzioso in materia di *"charges and fees"*

In relazione alle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (infra anche "ART") in materia di charges and fees per il periodo regolato 2023-2026 è stato proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato, poi trasposto innanzi al Tar Piemonte – Torino (RG 820/2023) da DHL Express (Italy) srl, FedEx Express Italy srl, United Parcel Service Italia Srl ("congiuntamente i couriers") contro ART, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti di AdB, per l'annullamento, inter alia, della Delibera ART n. 82/2023 del 28 aprile 2023 avente ad oggetto la proposta di revisione di taluni diritti aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna nel periodo tariffario 2023 - 2026.

La Capogruppo ha conferito ad ottobre 2023 mandato difensivo legale, altresì individuando le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedimentali di cui le ricorrenti chiedono annullamento, costituendosi nel relativo giudizio.

Il TAR Piemonte con sentenza n. 208/2025, depositata il 24 gennaio 2025, ha respinto integralmente il ricorso promosso dai couriers.

Ricorso TAR Piemonte - esiti dell'attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 e in relazione all'investimento relativo all'Esproprio fondo Ariete (parcheggio P4)

La Capogruppo ha proposto ricorso in data 21.02.2025 innanzi al TAR Piemonte contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (infra anche "**ART**") e nei confronti di ENAC ed Italia Trasporto Aereo S.p.A. per l'annullamento, *inter alia*, della nota dell'ART del 23.12.2024 avente ad oggetto *"Esiti attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 aeroporto di Bologna"* e della nota dell'ART del 14.2.2025 avente ad oggetto *"Esiti attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 aeroporto di Bologna riscontro nota ART prot. 0135419/2024 del 23.12.2024 e richiesta di intervento in autotutela unitamente a preavviso di ricorso amministrativo"*.

La Capogruppo ritiene non legittima e non aderente al peculiare caso di specie la determinazione dell'Authority e chiede che sia dato corso alle legittime aspettative di remunerazione dell'investimento sostenuto in esecuzione di delega di funzioni espropriative ricevuta da ENAC in considerazione del perfezionamento dell'iter espropriativo nel corso del 2024 e dell'esborso, sempre nel 2024, dell'indennità provvisoria di esproprio con beneficio patrimoniale assicurato nella medesima annualità al demanio aeronautico.

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.

FFM procederà, in tutti casi, a reiterare le argomentazioni volte ad ottenere l'integrale annullamento degli avvisi di accertamento in tutte le sedi e gradi di riferimento. Allo stato risulta pendente il primo grado di giudizio per quanto concerne gli avvisi in revisione.
Il grado d'appello avverso gli avvisi di accertamento principali è tuttora pendente.
La Società ha più di recente ottenuto un'ulteriore pronuncia di primo grado favorevole, depositata il 26 marzo 2024, che annulla gli atti impugnati (i verbali di accertamento oggetto di revisione) relativamente alla parte in cui viene chiesto il pagamento dell'IVA.
La Società ha posto in essere anche un'azione di sequestro conservativo sull'importatore a tutela della propria complessiva posizione. Nell'ambito del relativo procedimento sono emersi nuovi elementi informativi di particolare favore, in quanto risulta un parziale pagamento del debito – ritenuto dall'Agenzia delle Dogane solidale – da parte del Gruppo Comitek e l'esistenza di un piano di rateizzazione per il residuo.
Sulla scorta di tali novità FFM ha presentato in data 12 giugno 2024 a Dogane una motivata istanza di riduzione delle fideiussioni prestate per complessivi 6,1 milioni di Euro di un importo che tenga conto dell'avvenuto pagamento dell'importo di 1,7 milioni di Euro: detta istanza non è ancora stata evasa dall'Agenzia delle Dogane.
I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della sentenza di primo grado ed il quadro giudiziale e stragiudiziale sopra descritto, permangono nel ritenere possibile ma non probabile la soccombenza, esprimendo altresì ottimismo visto anche il ridimensionamento del profilo di rischio complessivo.

Revocatoria Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. ("Alitalia")

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia, il Gruppo 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.

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

30 Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2024 il Gruppo 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.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 marzo 2025

Attestazione del Bilancio Consolidato 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 consolidato nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2024.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato 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 consolidato 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 e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

   3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Bologna, 14 marzo 2025

Amministratore Delegato ***Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari***

Nazareno Ventola Patrizia Muffato

Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2024

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria
Conto Economico
Conto Economico Complessivo
Rendiconto finanziario
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

In Euro/Migliaia di euro	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**	**257.785.038**
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**	**66.798.458**
TOTALE ATTIVITA'		**349.902.936**	**324.083.496**

In Euro/Migliaia di euro	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 PASSIVITA'		**138.711.475**	**126.053.424**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		**349.902.936**	**324.083.496**

Conto Economico

(in unità di Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31/12/2024	Esercizio chiuso al 31/12/2023
Ricavi per servizi aeronautici		65.160.874	56.241.576
Ricavi per servizi non aeronautici		55.139.261	51.172.135
Ricavi per servizi di costruzione		35.682.159	28.413.613
Altri ricavi e proventi della gestione		1.456.484	1.745.238
Ricavi	**21**	**157.438.778**	**137.572.562**
Materiali di consumo e merci		(1.275.426)	(1.339.439)
Costi per servizi		(22.386.462)	(23.488.858)
Costi per servizi di costruzione		(33.983.009)	(27.060.584)
Canoni, noleggi e altri costi		(10.829.849)	(10.309.713)
Oneri diversi di gestione		(3.749.219)	(3.574.006)
Costo del personale		(32.786.522)	(29.795.194)
Costi	**22**	**(105.010.487)**	**(95.567.794)**
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(9.416.795)	(8.265.771)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.149.151)	(691.224)
Ammortamento attività materiali		(2.134.370)	(2.198.066)
Ammortamenti e svalutazioni	**23**	**(12.700.316)**	**(11.155.061)**
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(61.987)	661.928
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(6.863.466)	(3.448.064)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(167.972)	(3.502.159)
Accantonamenti per rischi e oneri	**24**	**(7.093.425)**	**(6.288.295)**
Totale costi		**(124.804.228)**	**(113.011.150)**
Utile/(perdita) operativa		**32.634.550**	**24.561.412**
Proventi finanziari	25	1.671.493	817.472
Oneri finanziari	25	(2.267.962)	(3.125.788)
Risultato ante imposte		**32.038.081**	**22.253.096**
Imposte dell'esercizio	26	(9.344.335)	(6.359.748)
Utile/(perdita) d'esercizio		**22.693.746**	**15.893.348**

Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)	**0,63**	**0,44**
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)	**0,63**	**0,44**

Conto Economico Complessivo

in unità di euro	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**
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	**0**	**0**
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo		
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
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	**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**

Rendiconto Finanziario

In unità di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	32.038.081	22.253.096
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.699.150)	(1.353.029)
+ Ammortamenti	12.700.316	11.155.061
+ Accantonamento fondi	7.093.425	6.288.295
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(341.557)	764.627
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	938.026	1.543.689
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	413.517	175.082
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	108.488	120.847
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	**51.251.146**	**40.947.668**
Variazione rimanenze di magazzino	68.873	10.718
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.258.876	(5.830.525)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(793.676)	(4.220.811)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	5.040.422	1.752.113
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(1.222.420)	7.995.699
Interessi pagati	(1.256.633)	(2.003.160)
Interessi incassati	389.268	729.598
Imposte pagate	(4.675.127)	(2.550.776)
TFR e altri fondi del personale pagati	(281.994)	(204.515)
Utilizzo fondi	(2.737.171)	(3.296.481)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	**47.041.564**	**33.329.528**
Acquisto di attività materiali	(5.340.166)	(2.105.371)
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(39.710.449)	(26.507.179)
Corrispettivo da cessione di attività materiali/immateriali	15.186	6.834
Acquisto partecipazioni	(200.000)	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	5.000.000	40.000.000
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	**(40.235.429)**	**11.394.284**
Dividendi corrisposti	(9.537.176)	0
Finanziamenti ricevuti	9.899.730	15.000,000
Finanziamenti rimborsati	(11.805.556)	(43.455.556)
Pagamento quota capitale leasing	(426.812)	(596.518)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	**(11.869.814)**	**(29.052.074)**
Variazione finale di cassa	**(5.063.679)**	**15.671.738**
Disponibilità liquide inizio periodo	**36.327.401**	**20.655.663**
Variazione finale di cassa	**(5.063.679)**	**15.671.738**
Disponibilità liquide fine periodo	**31.263.722**	**36.327.401**

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

In unità di euro	Capitale sociale	Riserva Sovrapprezzo Azioni	Riserva Legale	Altre Riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Utili/ (Perdite) portati a nuovo	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto
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**

Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024

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..

Criteri di valutazione

I principi contabili utilizzati nella predisposizione del Bilancio d'esercizio sono i medesimi utilizzati ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato ove applicabili, salvo in relazione alla valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate e ai dividendi, come di seguito indicato.

Partecipazioni in società controllate, collegate e joint-venture

Una società controllata è una società su cui un'impresa può esercitare il controllo.
Nella fattispecie se e solo se ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società 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.

La Società 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.

Le partecipazioni della Società in società controllate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*). Le partecipazioni minori sono valutate al *fair value*.

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

La Società 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.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società

A partire dal 1° gennaio 2024, sono entrati in vigore alcuni emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuti impatto sul bilancio della Società 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.

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.

Modifiche a IFRS 9 e IFRS 7 – Classificazione e misurazione di strumenti finanziari

Il documento chiarisce alcuni aspetti problematici emersi dalla post-implementation review dell'IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie in cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. green bonds). In particolare, le modifiche hanno l'obiettivo di:

- Chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di governance aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l'assessment del SPPI test;

- Determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta. Tuttavia, è consentito ad un'entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI.

Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2026.

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.

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.

Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiorente significative risultano essere le seguenti:

- *Impairment test*

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

- *Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali*

La Società fornisce in Nota al paragrafo "16. 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.

- *Imposte sul reddito*

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono determinate in base alla stima degli oneri da assolvere, in conformità alla normativa vigente.

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti correnti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte: le anticipate sulla base della previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie che ne consentano il recupero; le differite, se esistenti.

Le imposte anticipate e differite sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, alla data di bilancio. Le imposte anticipate sono esposte al netto delle imposte differite in quanto compensabili nell'ambito della stessa autorità fiscale.

In Nota al paragrafo "7. Attività fiscali differite" viene esposto il dettaglio delle imposte anticipate e differite del periodo e la loro consistenza patrimoniale.

Si evidenzia che, anche per il 2024, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con le controllate Fast Freight Marconi Spa e TAG Bologna Srl.

- *Fair value degli investimenti immobiliari*

La Società 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).

- *Fair value degli strumenti finanziari*

La Società fornisce in Nota il fair value degli strumenti finanziari. Quando il fair value di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il fair value viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul fair value dello strumento finanziario rilevato.

- *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

ATTIVITÁ

1-2 ATTIVITÁ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali 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
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 ATTIVITÁ IMMATERIALI	252.893	222.250	30.643

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 con relativo confronto con l'esercizio precedente per singola categoria di attività immateriale.

Diritti di concessione	289.132	(68.362)	220.770	37.545	(9.022)	1.495	37	328.172	(77.347)	250.825
Software, licenze e diritti simili	16.093	(15.232)	861	1.515	(1.105)	0	0	17.608	(16.337)	1.271
Altre attività immateriali	100	(60)	40	0	(5)	1	0	101	(65)	36
Altre attività immateriali in corso	579	0	579	222	0	(40)	0	761	0	761

Diritti di concessione	262.123	(60.550)	201.573	27.079	(7.829)	(70)	17	289.132	(68.362)	220.770
Software, licenze e diritti simili	15.312	(14.547)	765	781	(686)	0	1	16.093	(15.232)	861
Altre attività immateriali	100	(55)	45	0	(5)	0	0	100	(60)	40
Certificati energetici	0	0	0	50	0	(50)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	580	0	580	(1)	0	0	0	579	0	579

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.

L'ammortamento dei Diritti di concessione dell'esercizio in esame ammonta a 9 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività

Il Capitale Investito Netto, principalmente composto dai Diritti di Concessione è sottoposto a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.
Relativamente all'annualità 2024 la Società ha aggiornato il test di *impairment:* si riporta nel seguito una breve sintesi dell'argomento rimandando per approfondimenti alla nota 1 del Bilancio consolidato.

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* la Società ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 24 febbraio 2025.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2025-2046 che includono, nelle previsioni economico-finanziarie relative al 2046, il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto ai sensi dello IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui la Società ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2024, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

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*), pari al 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.

Anche in considerazione del fatto che il carrying amount del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato risultano sostanzialmente allineati, per ogni altra considerazione, si rimanda a quanto descritto alla nota 1 del Bilancio consolidato.

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 ATTIVITÁ 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

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 con relativo confronto per l'esercizio precedente per singola categoria di attività materiale.

Terreni	2.763	0	2.763	0	0	(1.988)	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.122	(6.046)	3.076	15	(305)	0	0	9.137	(6.351)	2.786
Macchinari, attrezzature e impianti	15.467	(13.854)	1.613	4.083	(807)	(1.291)	1.258	18.259	(13.403)	4.856
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	11.455	(9.727)	1.728	745	(607)	(77)	75	12.123	(10.259)	1.864
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	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 ATTIVITÀ MATERIALI	*44.450*	*(32.742)*	*11.708*	*5.340*	*(1.719)*	*(3.356)*	*1.333*	*46.434*	*(33.128)*	*13.306*
Diritti d'uso terreni	1.939	(1.686)	253	985	(211)	(1.433)	1.390	1.491	(507)	984
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	420	(259)	161	0	(113)	0	0	420	(372)	48
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	477	(353)	124	26	(91)	0	0	503	(444)	59
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITÀ MATERIALI	*2.836*	*(2.298)*	*538*	*1.011*	*(415)*	*(1.433)*	*1.390*	*2.414*	*(1.323)*	*1.091*

(*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

	31/12/2021			Movimentazioni del periodo				31/12/2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo svalutazione (*)	Valore di bilancio	Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi / Svalutazioni / Riclassificazioni	Incrementi / Ripristini	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	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(*) 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.

I decrementi della voce "terreni" riguardano la riclassifica nei diritti di concessione del valore di acquisto di un terreno 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 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 Società 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 del compendio immobiliare in quanto risulta invariata la disciplina urbanistica ad essi afferente così come gli altri parametri di valutazione.

5. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni in società controllate al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023:

In migliaia di euro	% Quota	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Fast Freight Marconi Spa	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	100%	2.550	2.550	0
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE		3.147	3.147	0

Di seguito il dettaglio delle partecipazioni in altre società al termine dei due esercizi a confronto:

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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.

Si riporta di seguito il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2024, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

In migliaia di euro	Sede	Valuta	Quota di partecipazione	Capitale sociale 31.12.2024	Utile (perdita) dell'esercizio 2024	Patrimonio Netto 31.12.2024	Quota Patrimonio Netto 31.12.2024	Valore di Carico	Differenza
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	Euro	100%	520	795	7.899	7.899	597	7.302
Tag Bologna Srl	Bologna	Euro	100%	316	761	3.242	3.242	2.550	692
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE								3.147	

In migliaia di euro	Sede	Valuta	Quota di Partecipazione	Capitale sociale 31.12.2024	Utile (perdita) dell'esercizio 2024	Patrimonio Netto 31.12.2024	Quota Patrimonio Netto 31.12.2024	Valore di Carico	Differenza
Consorzio Energia Fiera District in liquidazione	Bologna	Euro	7,14%	33	0	30	2	2	0
Consorzio Esperienza Energia (*)	Bologna	Euro	0,18%	231	61	1.489	3	1	2
CAAF dell'Industria Spa (*)	Bologna	Euro	0,07%	367	7	569	0	0	0
Bologna Welcome Srl in liquidazione (*)	Bologna	Euro	10%	310	1	1.074	107	40	67
Urban V. Spa	Roma	Euro	5,55%	90	(2.131)	1.162	64	0	64
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI								43	

(*) I dati relativi al patrimonio netto e al risultato di esercizio del Consorzio Esperienza Energia, del CAAF dell'Industria Spa e di Bologna Welcome Srl in liquidazione sono relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

6. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Incrementi/ Acquisizioni/ Rivalutazioni	Decrementi /Riclassifiche	Rivalutazioni/ (Svalutazioni)	al 31.12.2024
Credito da Terminal Value	4.076	2.494	0	0	6.570
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	1.092	0	0	11.965
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	14.949	3.586	0	0	18.535

Al 31 dicembre 2024 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 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.

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2024
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.

IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE								
Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
in migliaia di euro	al 31.12.2023	Incre-menti	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Altri costi a deducibilità IRES differita	7.111	1.935	(2.043)	7.003	1.707	465	(491)	1.681
F.do svalutazione crediti	1.672	404	(13)	2.063	401	97	(3)	495
Accantonamenti IRES a fiscalità differita	4.662	1.323	(1.172)	4.813	1.119	317	(281)	1.155
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.994	1.540	(360)	12.174	2.638	370	(86)	2.922
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	154	0	(13)	141	37	0	(3)	34
Attualizzazione Fondo TFR+ altri costi personale a Lungo Termine	232	118	(48)	302	56	28	(12)	72
Totale Ires	24.931	5.320	(3.649)	26.602	5.982	1.277	(876)	6.383
Aliquota Irap 3,9%	Imponibile				Imposta			
in migliaia di euro	al 31.12.2023	Incre-menti	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.914	224	(1.120)	1.018	81	9	(47)	43
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	13.983	7.429	(2.636)	18.776	587	312	(111)	788
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	82	0	(13)	69	3	0	0	3
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	232	118	(49)	301	10	5	(2)	13
Totale Irap	16.211	7.771	(3.818)	20.164	681	326	(160)	847
Altri crediti (interventi di riqualifica energetica)					4	0	(1)	3
Totale imposte differite attive					6.663	1.603	(1.037)	7.229
FONDO IMPOSTE DIFFERITE								
Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
in migliaia di euro	al 31.12.2023	Incre-menti	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Ammortamento Diritti di concessione	7.480	51	(11)	7.520	1.795	12	(2)	1.805
Fondo TFR IAS 19	126	37	(32)	131	59	9	(8)	60
Totale Ires	7.606	88	(43)	7.651	1.854	21	(10)	1.865
Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
in migliaia di euro	al 31.12.2023	Incre-menti	Utilizzi	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2024
Ammortamento Diritti di concessione	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
Totale Irap	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
Tot.fondo imposte differite					2.139	21	(10)	2.150
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE					4.524	1.582	(1.027)	5.079

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.

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.213	8.212	16.425
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.175	0	2.175
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	10.388	8.212	18.600

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.213	5.006	936	560	1.709	16.425

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2023
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.756	8.657	17.413
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.445	0	2.445
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	11.201	8.657	19.858

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.756	5.022	1.446	584	1.604	17.413

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni il 73% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

Il confronto dell'anzianità dei crediti al termine dell'esercizio in esame e di quello precedente non presenta variazioni significative: i crediti a scadere alla fine di entrambe le annualità rappresentano il 50% dei crediti complessivi. Analogamente i crediti scaduti da oltre 90 giorni sono circa il 10% dei crediti complessivi confermando una sostanziale stabilità delle masse creditorie per anzianità.
Relativamente al fondo svalutazione crediti, la cui movimentazione è riportata nella tabella seguente, si rileva un accantonamento di 0,5 milioni di Euro, di cui 0,3 milioni a riduzione di ricavi in quanto relativi a servizi erogati nell'anno. L'accantonamento al fondo svalutazione crediti, oltre alle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso è alimentato da 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 migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2024
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.732)	(464)	3	70	(2.124)

In migliaia di euro	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2023
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.363)	(162)	92	701	(1.732)

Il monitoraggio degli incassi evidenzia che al 28 febbraio 2025 circa il 77% dei crediti verso clienti esposti al 31 dicembre 2024 (commerciali e relativi ad addizionale ai diritti di imbarco e Iresa) è stato incassato.

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.

In migliaia di euro	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":

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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)**

Si ricorda, infine, che nel dicembre 2022 la Capogruppo aveva formalizzato a GH Italia Spa una istanza di rendiconto di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling; tuttavia ad oggi permane la condizione di non ragionevole certezza del credito che ne aveva determinato la non iscrizione al 31 dicembre 2022 e che viene confermata al 31 dicembre 2024.

12. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2024 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione dell'esercizio.

In migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Time deposit	0	5.002	(5.002)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	5.002	(5.002)

In migliaia di euro	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

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide 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
Depositi bancari e postali	31.237	36.304	(5.067)
Denaro e valori in cassa	27	23	4
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	31.264	36.327	(5.063)

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari; oltre ad essi, la Società 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:

	In migliaia di euro	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.

PASSIVITÁ

14. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto 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
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	98.184	91.823	6.361
Risultato dell'esercizio	22.694	15.893	6.801
PATRIMONIO NETTO	**211.192**	**198.030**	**13.162**

a. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

Di seguito si riportano le informazioni alla base del calcolo dell'utile base e diluito per azione:

in unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023
Utile/(Perdita) di periodo (*)	22.698.665	15.851.475
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	**0,63**	**0,44**
Utile/(Perdita) Diluito per azione	**0,63**	**0,44**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo

Si precisa che per AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2024 così come al 31 dicembre 2023 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

b. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve 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
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	10.301	9.506	795
Riserva straordinaria	85.568	80.006	5.562
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.514)	(19.514)	0
Riserva OCI	(648)	(652)	4
TOTALE RISERVE	**98.184**	**91.823**	**6.361**

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:

In migliaia di euro	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 esposte nella tabella sottostante:

Legenda: A= Aumento Capitale Sociale, B = Copertura perdite, C = Distribuzione ai Soci

In migliaia di euro	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**			

15. Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce TFR e altri fondi relativi al personale 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
TFR	2.476	2.710	(234)
Altri fondi relativi al personale	300	232	68
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	2.776	2.942	(166)

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio dei fondi in esame:

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2024
TFR	2.710	0	85	(282)	(37)	2.476
Altri fondi relativi al personale	232	107	6	(79)	33	300
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	2.942	107	91	(361)	(4)	2.776

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei "benefici maturati" ed è stata effettuata con il supporto di esperti attuari.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato per gli esercizi esposti in tabella:

e) tasso di attualizzazione: 3,18% per la valutazione al 31.12.2024 e 3,08% per la valutazione al 31.12.2023;
f) tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 31 dicembre 2024 e 2023;
g) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
h) tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

	Parametro valutativo					
In migliaia di euro	1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+0,25% sul tasso annuo di inflazione	-0,25% sul tasso annuo di inflazione	+0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	-0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	2.484	2.467	2.505	2.447	2.430	2.523

A completamento dell'informativa si riporta nel seguito la tabella con le erogazioni previste dal piano in un arco temporale di 5 anni:

Anni	Proiezioni (valori stimati 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.

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2024
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	11.804	7.429	(457)	(4.679)	14.097
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	2.180	0	(2.180)	4.679	4.679
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13.984	7.429	(2.637)	0	18.776

Al 31 dicembre 2024 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 18,8 milioni di Euro contro 14 milioni al 31 dicembre 2023. La crescita evidenziata deriva dall'aggiornamento della programmazione degli interventi per i prossimi anni effettuata tenendo conto delle crescenti infrastrutture da gestire e delle maggiori percentuali di utilizzo del fondo rispetto alla programmazione, registrate negli ultimi anni.
La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'incremento di 7,4 milioni di Euro di cui 6,9 milioni di accantonamento e 0,6 milioni di Euro di oneri finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari;
- ✓ agli utilizzi (2,6 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente interventi di ripristino dello strato di usura di alcuni tratti della via di rullaggio, dei raccordi e di alcuni giunti dei piazzali aeromobili oltre ad interventi vari sugli impianti, di rifacimento delle coperture del terminal e di riqualifica di bagni, parti comuni e spogliatoi di aree operative.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 31 dicembre 2024:

In migliaia di euro	Valore contabile fondo rinnovo infrastrutture	Sensitivity analysis (+1%)	Sensitivity analysis (-1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	683	793	573

La curva di *discounting* utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato *zero coupon bond* con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider* Bloomberg.

17. Fondi per rischi e oneri (non correnti e correnti)

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 dei fondi per rischi ed oneri:

In migliaia di euro	al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi/ (Rilasci)	Riclassifiche	al 31.12.2024
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.301	615	(48)	0	2.868
Altri fondi rischi e oneri non correnti	1.960	224	(7)	(1.800)	377
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	4.261	839	(55)	(1.800)	3.245
Fondo arretrati lavoro dipendente	449	484	0	0	933
Altri fondi rischi e oneri correnti	0	0	(1.120)	1.800	680
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	449	484	(1.120)	1.800	1.613
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	4.710	1.323	(1.175)	0	4.858

La voce "fondo rischi per contenziosi in corso" accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso.

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.



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 confrontato con i dati al 31 dicembre 2023.

in migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.260	20.601	659
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	918	110	808
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	**22.178**	**20.711**	**1.467**
Mutui – parte corrente	9.250	11.802	(2.552)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	202	451	(249)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.317	6.742	(3.425)
Altri debiti finanziari correnti	77	27	50
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**12.846**	**19.022**	**(6.176)**
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	**35.024**	**39.733**	**(4.709)**

Le passività finanziarie complessive al 31 dicembre 2024, per 35 milioni di Euro, calano di 4,7 milioni rispetto all'esercizio precedente principalmente per:

- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (11,8 milioni di Euro);
- il tiraggio di 10 milioni di Euro del finanziamento BEI sotto descritto;
- l'aumento delle passività finanziarie per diritti d'uso legata al rinnovo del contratto di affitto del parcheggio di Via dell'Aeroporto (P5).
- la diminuzione dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2024 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio 2025.

in migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.260	20.601	659
Mutui – parte corrente	9.250	11.802	(2.552)
TOTALE MUTUI	**30.510**	**32.403**	**(1.893)**

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento è classificato per 3,1 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel 2024 sono state rimborsate rate per 6,3 milioni di Euro;
- mutuo decennale di Banca Intesa scaduto a dicembre 2024 e per il quale nell'anno sono state rimborsate rate per 2,5 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan della durata di 60 mesi che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. In particolare, sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell'intensità di emissione di gas clima-alteranti, in abbinamento con una crescente auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Al 31 dicembre 2024 tale finanziamento è classificato per 8,2 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Al 31 dicembre 2024 sono state rimborsate rate per 3 milioni di Euro;

- 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 finanziatore/garante	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:

Istituto finanziario erogante	Tipologia finanziamento	Tasso di interesse applicato	Importo originario	Interessi maturati al 31/12/2024	Quota interessi esercizio 2024	Quota interessi esercizi successivi
			in migliaia di euro			
Credit Agricole Italia	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.

Le passività finanziarie per leasing, non correnti e correnti, al termine dei due esercizi sono le seguenti:

in migliaia di euro	al 31/12/2024	al 31/12/2023	Variazione
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	918	110	808
Passività finanziare correnti per diritti d'uso	202	451	(249)
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO	1.120	561	559

La Società ha sia contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

La voce "passività finanziarie non correnti per leasing" attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato in applicazione dell'IFRS 16 (nota 2) mentre le passività finanziarie correnti per leasing riguardano la quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.
Nel 2024 si è chiuso il contratto di affitto del terreno relativo al parcheggio di Via della Fornace (P4), acquisito per esproprio nell'ambito del Masterplan aeroportuale, mentre è stato rinnovato il contratto di affitto del parcheggio di Via dell'Aeroporto (P5).

Si riporta la tabella richiesta dallo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie:

in migliaia di euro	31/12/2023	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Oneri finanziari	31/12/2024
Finanziamenti - quota corrente	11.802	(11.806)	0	9.254	9.250
Passività per leasing - quota corrente	451	(427)	114	63	202
Finanziamenti - quota non corrente	20.601	9.900	0	(9.241)	21.260
Passività per leasing - quota non corrente	110	0	899	(92)	917
TOTALE	32.964	(2.333)	1.013	(16)	31.628

Infine, sempre relativamente alle passività finanziarie correnti, la voce debiti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri ed Iresa attiene alla quota incassata dai vettori a tale titolo e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio.

In migliaia di euro	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

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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**

In migliaia di euro	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**

In migliaia di euro	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**

In migliaia di euro	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.

20. Altre passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre passività 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
Debiti tributari correnti	7.951	2.600	5.351
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.948	4.947	1
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	26.085	24.530	1.555
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.146	6.439	707
Debiti per consolidato fiscale	0	50	(50)
ALTRE PASSIVITA'	**46.130**	**38.566**	**7.564**

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 2023 confrontato con i dati al 31 dicembre 2022.

in migliaia di euro	al 31.12.2024	al 31.12.2023	Variazione
Debiti per imposte dirette	6.937	1.635	5.302
Altri debiti tributari	1.014	965	49
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	**7.951**	**2.600**	**5.351**

Questa categoria presenta una rilevante crescita dovuta prevalentemente ai maggiori debiti per imposte dirette rappresentati dal debito per consolidato fiscale Ires per 6,5 milioni di Euro contro 1,2 milioni di Euro dell'esercizio precedente e dal debito Irap per 0,5 milioni di Euro (0,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2023). Gli altri debiti tributari, formati principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, non presentano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2023.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti 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
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.190	1.186	4
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.349	2.400	(51)
Debiti verso istituti di previdenza	1.409	1.361	48
DEBITI VERSO PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	**4.948**	**4.947**	**1**

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento al 31 dicembre 2024 dovuto alla crescita del costo del personale cui si rimanda.

iii. Enac per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso Enac per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- 21,5 milioni di Euro (20,1 milioni al 31 dicembre 2023) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per questa voce si rimanda a quanto esposto nella Nota 29 "Il Contenzioso" del Bilancio Consolidato;

- 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.

in migliaia di euro	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.

in migliaia di euro	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:

(migliaia di euro)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	63.527	55.119	8.408
Parcheggi	21.204	19.924	1.280
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268
Altri	7.891	7.313	578
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	128.304	110.770	17.534

La riconciliazione tra ricavi per revenue stream IFRS 15 e ricavi totali è esposta nella seguente tabella:

(migliaia di euro)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Diritti aeroportuali	63.527	55.119	8.408
Parcheggi	21.204	19.924	1.280
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	28.414	7.268
Altro	7.891	7.313	578
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	128.304	110.770	17.534
Subconcessioni locali commerciali e non	29.079	26.546	2.533
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	29.079	26.546	2.533
Ricavi NO IFRS 15	53	257	(204)
TOTALE RICAVI	157.436	137.573	19.863

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 15,9% a fronte di un aumento del traffico passeggeri dell'8,1% grazie principalmente alla contrazione degli incentivi commerciali a passeggero in partenza conseguente a rinnovati contratti di incentivazione.

(migliaia di Euro)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv. aeroportuali	386	294	92
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.472	1.113	359
Ricavi da diritti aeroportuali	81.683	75.471	6.212
Ricavi da corrispettivo PRM	5.199	6.723	(1.524)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(23.741)	(27.370)	3.629
Altri ricavi aeronautici	160	10	150
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	65.159	56.241	8.918

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

(migliaia di euro)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	35.641	34.604	1.037
Diritti di approdo, decollo e sosta	30.793	25.470	5.323
Diritti per sicurezza passeggeri	10.137	10.581	(444)
Diritti per controllo bagagli stiva	4.147	4.106	41
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.273	823	450
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti e varie	(308)	(113)	(195)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	81.683	75.471	6.212

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%).

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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)

Gli altri ricavi e proventi della gestione del 2024 evidenziano un calo del 16,7% 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. Di segno contrario, all'interno della voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" , i ricavi per il rimborso del costo del personale distaccato presso le società controllate e per il nuovo servizio di ricarica elettrica delle colonnine airside.

COSTI

22. Costi

I costi complessivi del 2024 evidenziano un aumento del 9,9% passando da 95,6 milioni di Euro del 2023 a 105 milioni di Euro dell'anno in esame. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione", in crescita significativi in relazione ai maggiori investimenti realizzati nei diritti di concessione, la crescita dei costi si riduce al 3,7%.

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

(migliaia di euro)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Beni e materiali di consumo	843	892	(49)
Materiali di manutenzione	230	253	(23)
Carburanti e gasolio	202	194	8
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.275	1.339	(64)

Questa categoria di costi evidenzia un leggero calo (-4,8%) determinato dai minori costi per beni e materiali di consumo e di manutenzione dei mezzi operativi.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

(migliaia di euro)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Spese di manutenzione	5.603	5.806	(203)
Utenze	3.370	3.351	19
Pulizie e servizi assimilati	2.851	2.605	246
Prestazioni di terzi	4.832	6.052	(1.220)
Servizi MBL	661	529	132
Pubblicità, promozione e sviluppo	610	847	(237)
Assicurazioni	916	961	(45)
Prestazioni professionali e consulenze	2.648	2.539	109
Compensi e rimborsi organi statutari	614	558	56
Altri costi per servizi	281	241	40
TOTALE COSTI PER SERVIZI	22.386	23.489	(1.103)

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:

In migliaia di euro	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:

In migliaia di euro	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.

In migliaia di euro	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, ALTRI COSTI	10.830	10.310	520

La crescita del 5% di questa categoria di costi è attribuibile quasi esclusivamente ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza, mentre i canoni di affitto calano per la cessazione a metà anno del contratto di affitto di un terreno adibito a parcheggio a seguito del relativo esproprio per la realizzazione del Masterplan aeroportuale.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Oneri tributari	1.394	1.431	(37)
Contributo servizio antincendio	1.457	1.498	(41)
Minusvalenze patrimoniali	96	58	38
Altri oneri e spese di gestione	802	587	215
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	3.749	3.574	175

La crescita di questa categoria di costi (+4,9%) è dovuta alla voce "altri oneri e spese di gestione" per l'aumento dei costi delle quote associative, degli oneri per indennizzi e risarcimenti, dei contributi e delle penalità, multe e ammende. Tra gli elementi alla base della crescita si rileva l'adesione dal 2024 al Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo, maggiori costi per rimborsi danni alle autovetture nei parcheggi e per contributi vari (Consob, ART, AGCM).

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Salari e stipendi	22.652	20.565	2.087
Oneri sociali	6.297	5.812	485
Trattamento fine rapporto	1.575	1.426	149
Trattamento di quiescenza e simili	209	196	13
Altri costi del personale	2.053	1.797	256
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	32.786	29.796	2.990

La crescita del costo del personale (10%) è dovuta alla crescita dell'organico principalmente operativo (+53 risorse medie e +31 risorse al 31 dicembre) che 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).

migliaia di euro	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:

Organico medio (n.ro risorse)	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:

Organico (n.ro risorse)	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.

in migliaia di euro	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).

L'ammontare degli ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2). La voce "ammortamento attività materiali" include 0,4 milioni di Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

24. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi e oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per l'esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	62	(662)	724
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.863	3.448	3.415
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	168	3.502	(3.334)
TOTALE ACCANTONAMENTI	7.093	6.288	805

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali parzialmente compensata dal rilascio e dal minor accantonamento rispetto al 2023 degli altri fondi rischi e oneri.
Il maggior accantonamento del fondo di rinnovo è dovuto all'aggiornamento della programmazione degli interventi per i prossimi anni che tiene conto anche delle crescenti infrastrutture da gestire e dell'andamento storico degli ultimi anni che ha registrato maggiori percentuali di utilizzo del fondo rispetto alla programmazione effettuata.
Si rimanda alla nota 10. Crediti commerciali per il commento della voce "Ripristini di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi" e alla nota 17 per l'"Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri".

25. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei Proventi finanziari e degli oneri finanziari per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

In migliaia di euro	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 finanziari diversi dai precedenti	449	709	(260)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.672	817	855
Interessi passivi e oneri bancari	(957)	(1.578)	621
Oneri da attualizzazione fondi	(670)	(844)	174
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(11)	(28)	17
Altri oneri finanziari	(429)	(600)	171
Svalutazioni partecipazioni	(200)	(75)	(125)
TOTALE ONERI FINANZIARI E SVALUTAZIONI PARTECIPAZIONI	(2.267)	(3.125)	858
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(595)	(2.308)	1.713

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 0,6 milioni di Euro contro 2,3 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;
- 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.

In migliaia di euro	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:

Dettaglio delle imposte dell'esercizio	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:

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica Ires	Esercizio chiuso al 31.12.2024	Esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Risultato ante imposte	32.038	22.253	9.785
Aliquota ordinaria	24%	24%	0,00%
Onere/(recupero) fiscale teorico 24%	7.689	5.341	2.348

Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'onere teorico Ires	Esercizio chiuso al 31.12.2024	Esercizio chiuso al 31.12.2023	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.813	3.682	(1.869)
Costi deducibili in esercizi successivi	3.893	3.868	25
Altri costi indeducibili	739	1.160	(421)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.289)	(877)	(412)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.362)	(2.548)	186
Altre differenze	(1.171)	(2.129)	958
Utilizzo ACE corrente	0	(1.127)	1.127
Utilizzo perdite pregresse	0	(16.547)	16.547
Totale variazioni in aumento/diminuzione	4.083	(14.918)	19.001
Imponibile fiscale	36.121	7.335	28.786
Oneri da consolidato fiscale IRES	8.079	1.856	6.223
TOTALE	**8.079**	**1.856**	**6.223**
Aliquota effettiva	25,2%	8,34%	16,86%

27. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio

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.

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale, organismo di Vigilanza ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 206 mila Euro (contro 91 mila Euro del 2023). La crescita tra i due esercizi è legata prevalentemente al maggior distacco di personale alla società controllata.

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:

- 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.

In migliaia di euro	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**

In migliaia di euro	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 PASSIVITA'	**138.711**	**314**	**126.053**	**359**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	**349.903**	**314**	**324.083**	**359**

In migliaia di euro	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
Ricavi per servizi aeronautici	65.159	64	56.241	72
Ricavi per servizi non aeronautici	55.139	296	51.171	260
Ricavi per servizi di costruzione	35.682	0	28.414	0
Altri ricavi e proventi della gestione	1.456	355	1.747	239
Ricavi	**157.436**	**715**	**137.573**	**572**
Materiali di consumo e merci	(1.275)	0	(1.339)	0
Costi per servizi	(22.386)	(770)	(23.489)	(934)
Costi per servizi di costruzione	(33.983)	0	(27.061)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(10.830)	0	(10.310)	0
Oneri diversi di gestione	(3.749)	0	(3.574)	(5)
Costo del personale	(32.786)	(2)	(29.796)	(2)
Costi	**(105.009)**	**(772)**	**(95.569)**	**(941)**
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	(9.417)	0	(8.266)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(1.150)	0	(691)	0
Ammortamento/svalutazione attività materiali	(2.134)	0	(2.198)	0
Ammortamenti e svalutazioni	**(12.701)**	**0**	**(11.155)**	**0**
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	(62)	0	662	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(6.863)	0	(3.448)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(168)	0	(3.502)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	**(7.093)**	**0**	**(6.288)**	**0**
Totale Costi	**(124.803)**	**(772)**	**(113.012)**	**(941)**
Risultato operativo	**32.633**	**(57)**	**24.561**	**(370)**
Proventi finanziari	1.672	0	817	0
Oneri finanziari	(2.267)	0	(3.125)	0
Risultato ante imposte	**32.038**	**(57)**	**22.253**	**(370)**
Imposte dell'esercizio	**(9.344)**	**0**	**(6.360)**	**0**
Utile (perdita) d'esercizio	**22.694**	**(57)**	**15.893**	**(370)**

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2024 e 2023.

2024							
In migliaia di euro	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							
In migliaia di euro	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									
In migliaia di euro	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)**



In migliaia di euro	2023								
	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	70	20	**91**	(452)	0	(5)	(2)	**(459)**
Fast Freight Marconi Spa	72	190	219	**481**	(25)	0	0	0	**(25)**
Telepass Spa	0	0	0	**0**	(182)	0	0	0	**(182)**
Urban V Spa	0	0	0	**0**	(275)	0	0	0	**(275)**
Totale	**72**	**260**	**239**	**572**	**(934)**	**0**	**(5)**	**(2)**	**(941)**

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

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 Società 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.

Per la sua realizzazione, AdB ha previsto per l'arco temporale 2024-2030 circa 40 milioni di Euro prevalentemente di investimenti sulle seguenti leve di decarbonizzazione: elettrificazione ed efficienza degli impianti, 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. Relativamente all'intervento di decarbonizzazione delle centrali termiche è stato avviato un progetto di fattibilità tecnica ed economica per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Tale cambiamento tecnologico programmato non ha comportato rettifiche nel valore contabile dell'asset iscritto in bilancio nei Diritti di Concessione né, in generale, il piano di transizione ha avuto impatti sui valori di bilancio.

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:

- fideiussioni 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.

Le politiche commerciali poste in essere dalla Società, 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,

AdB 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.

Attività finanziarie non correnti	6.570	0	11.965	18.535	0	0	11.965	11.965
Attività finanziarie non correnti	**6.570**	**0**	**11.965**	**18.535**	**0**	**0**	**11.965**	**11.965**
Crediti commerciali	16.476	0	0	16.476	0	0	0	0
Altre attività correnti	7.283	0	0	7.283	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	31.264	0	0	31.264	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	**55.023**	**0**	**0**	**55.023**	**0**	**0**	**0**	**0**

Strumenti finanziari 2024 (in migliaia di Euro)	Attività finanziarie Costo ammortizzato	Available for sale Patrimonio netto	Attività finanziarie al fair value Conto economico	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività finanziarie non correnti	4.076	0	10.873	14.949	0	0	10.873	10.873
Attività finanziarie non correnti	**4.076**	**0**	**10.873**	**14.949**	**0**	**0**	**10.873**	**10.873**
Crediti commerciali	18.126	0	0	18.126	0	0	0	0
Altre attività correnti	6.538	0	0	6.538	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	5.002	0	0	5.002	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	36.327	0	0	36.327	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	**65.993**	**0**	**0**	**65.993**	**0**	**0**	**0**	**0**

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.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

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 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)

Bologna, 14 marzo 2025

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:

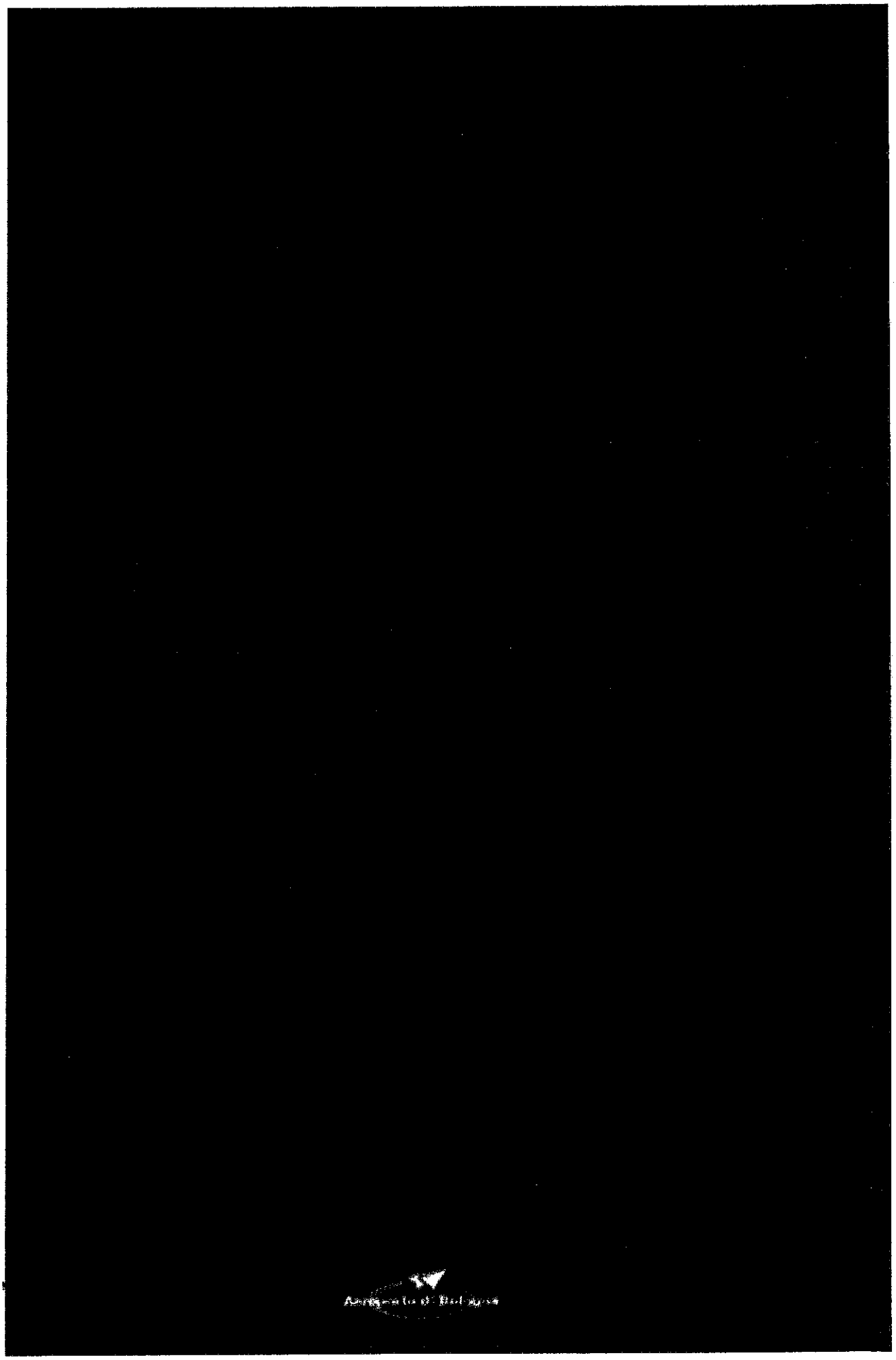
   a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
   b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
   c) è idoneo 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



Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.
Sede in Bologna
Capitale sociale Euro 90.314.162 i.v.
Iscritta al Registro Imprese di Bologna al n. 03145140376
R.E.A. BO - 268716

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti
(ai sensi dell'art. 153 del d. lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile)

Signori Azionisti,

la presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 153 del d.lgs. n. 58/1998 (di seguito "TUF") e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio 2024 in coerenza con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob DEM/1025564 del 6 aprile 2001 e successive modifiche ed integrazioni.

L'attuale Collegio è stato nominato il 26 Aprile 2022 dall'Assemblea degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (nel seguito anche AdB) con scadenza all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza, quale organo apicale del complessivo sistema dei controlli societari, secondo quanto previsto dalla legge, dalle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, dalle disposizioni CONSOB in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale e dalle indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance.

Il Collegio Sindacale ha verificato, in data 5 febbraio 2024, il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità previsti dal DM 30 marzo 2000, n. 162, l'insussistenza di cause di decadenza e ineleggibilità previste dall'articolo 148, comma 3, del T.U.F. e il possesso dei medesimi requisiti di indipendenza richiesti per gli amministratori dal Codice di Corporate Governance.

Lo svolgimento dell'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandato alla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. (di seguito "Società di Revisione" o "PWC") il cui incarico, per gli esercizi 2024-2032, è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 26 aprile 2024 e giungerà quindi a scadenza con l'Assemblea di approvazione del Bilancio 2032.

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.

Le operazioni con parti correlate, attuate nel rispetto della vigente "Procedura per le operazioni con Parti Correlate", adottata dal CDA nella seduta del 28 giugno 2021, sono di natura ordinaria e fanno perlopiù riferimento ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Anche tali operazioni vengono elencate nelle Note esplicative al bilancio della società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo e la circostanza che tali operazioni vengono effettuate a normali condizioni di mercato.

Attività di vigilanza del Collegio Sindacale

Si conferma che l'Organo di controllo nell'esercizio delle funzioni proprie svolte ai sensi dell'art. 2403 del codice civile e dell'art. 149 del TUF:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- ha ricevuto adeguate informazioni, in particolare, in merito a:
  - ✓ Attività poste in essere dalla società in materia di Cybersecurity;
  - ✓ Assetti organizzativi della Società;
  - ✓ Aggiornamento sulle maggiori aeree di cantiere interessate dai lavori di riqualifica con specifica visita in loco;
  - ✓ Aggiornamento ERM - I semestre 2024;
  - ✓ Valutazione in merito all'aggiornamento dell'elenco Parti Correlate al 30 giugno 2024;
  - ✓ Aggiornamento sui principali contenziosi in essere, tra i quali il contenzioso sul fondo antiincendio per il quale si fa rinvio alla Relazione sulla gestione, paragrafo 29;
  - ✓ In ambito Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi del D. Lgs. 125/2024 aggiornamenti in merito all'analisi di Doppia Materialità, allo stakeholder engagement, al sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità e all'incontro con i rappresentanti dei lavoratori;
- ha vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- ha vigilato sull'adeguatezza delle disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del TUF, accertando che l'attività di coordinamento delle società controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) è svolta anche tramite la presenza negli organi sociali di dirigenti della Capogruppo;

- 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 acquisito informazioni sulle attività del responsabile della funzione di *internal audit* svolte nel corso dell'esercizio scorso. Le attività suddette hanno coperto il perimetro di quelle programmate e dall'esame della relazione annuale di tali attività non sono emersi profili di criticità significativi salvo alcuni aspetti di miglioramento, attentamente monitorati, da attuare nel corrente esercizio. Il Collegio dà atto che la relazione annuale dell'*internal audit* si conclude con un giudizio di complessiva idoneità del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (espresso in termini di *negative assurance*);

- ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e del sistema di controllo interno e di monitoraggio, mitigazione e gestione dei rischi, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Il Collegio ha, quindi, condiviso la valutazione espressa dal Consiglio di amministrazione nel corso della seduta del 14 marzo 2025, sulla scorta della relazione istruttoria svolta anche dalla Presidente del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità che ha ritenuto il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB complessivamente adeguato rispetto alle caratteristiche della Società e al profilo di rischio assunto;
- ha esaminato il Piano di Audit della funzione *Internal Audit* per il 2025 e non ha espresso obiezioni;
- ha verificato la corretta applicazione dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di amministrazione per valutare la sussistenza dei requisiti degli amministratori indipendenti e non ha osservazioni al riguardo da formulare;
- ha vigilato sull'osservanza delle regole di governo societario dettate dal Codice di Corporate Governance delle società quotate, promosso da Borsa Italiana e approvato dal Comitato per la Corporate Governance, al quale la Società ha dichiarato di attenersi, confermando la *compliance* al medesimo. Il sistema di *governance* adottato dalla Società risulta dettagliatamente descritto nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari per l'esercizio 2024 approvata dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 14 marzo 2025;

- 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.

Il Consiglio di amministrazione composto da 9 membri è stato nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 e fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024.

Otto amministratori sono non esecutivi: quattro tra questi ultimi, risultano in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-ter, comma 4, del T.U.F. e dal Codice di Corporate Governance e uno è in possesso solo dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-ter, comma 4, del T.U.F.

Nel corso dell'esercizio 2024 il Collegio ha partecipato:

- all'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 23 aprile 2024;
- a n.11 riunioni del Consiglio di amministrazione;
- a n. 6 riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità;
- a n. 7 riunioni del Comitato per la Remunerazione.
- a n. 2 sessioni di *induction* (da riportare per esteso la denominazione delle sessioni (wistelblowing e CSRD).

Per tutte le riunioni svoltesi e sopra elencate lo scrivente Collegio Sindacale ha ricevuto adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle caratteristiche delle operazioni effettuate.

Nel corso dell'esercizio in esame il Collegio Sindacale ha tenuto n. 8 riunioni e promosso riunioni congiunte con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità al fine di agevolare lo scambio di informazioni tra soggetti con compiti rilevanti in materia di controllo interno, revisione contabile e di sostenibilità.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, in occasione dei periodici incontri, ai sensi dell'art. 150, comma 3, del T.U.F., non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiederne menzione.

Ai sensi di quanto previsto dalle norme di comportamento del Collegio Sindacale di società quotate, emanate dal CNDCEC il 27 dicembre 2024, il Collegio ha elaborato in data 24 febbraio 2025, gli orientamenti agli Azionisti sul rinnovo del Collegio Sindacale, presentati al Consiglio di Amministrazione del 3 marzo 2025.

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.

La Società di Revisione ha, infine, prodotto la Relazione Aggiuntiva di cui all'art. 11 Regolamento UE n. 537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno ovvero nel sistema amministrativo-contabile della Società.

Conclusioni

Il Collegio Sindacale conclude la presente Relazione sull'attività di controllo svolta nel corso dell'esercizio 2024 esprimendo un giudizio positivo sull'attività svolta dalla Società, sull'assetto organizzativo della medesima, sull'efficacia del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo e contabile, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'osservanza della legge e dello Statuto Sociale. Considerate anche le risultanze dell'attività svolta dalla Società di Revisione incaricata del controllo contabile e dell'attestazione sulla conformità della Rendicontazione di Sostenibilità e preso atto delle attestazioni rilasciate dall'Amministratore delegato e dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e alla rendicontazione di sostenibilità, esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 24
e preso atto delle attestazioni rilasciate dall'Amministratore delegato e dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e alla rendicontazione di sostenibilità, esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024 così come da progetto predisposto e approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 marzo 2025 concordando con la proposta dallo stesso formulata in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, 28 marzo 2025

Il Collegio Sindacale

dott. ssa Rosalba COTRONEO (Presidente)

dott.ssa Francesca AIELLI (Membro Effettivo)

dott. Alessandro BONURA (Membro Effettivo)

pwc

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità

ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli azionisti della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

Conclusioni

Ai sensi degli artt. 8 e 18, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito anche il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione sulla gestione.
Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, nel seguito anche "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla Tassonomia)" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (nel seguito anche "Regolamento Tassonomia").

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nella sezione *"Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità"* della presente relazione.
Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

pwc

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

a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.
Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità", l'informativa fornita in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa delle informazioni utilizzate per definire le informazioni sulle emissioni Scope 3, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. 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 degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione consolidata di sostenibilità.
Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.
Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

pwc

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)

pwc

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.

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Diritti di concessione capitalizzati *Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2024: nota 1 "Attività immateriali"* Nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari a 255 milioni di euro, che complessivamente rappresentano il 70 per cento dell'attivo della Gruppo. Gli amministratori della Società per tale linea di bilancio hanno verificato il rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili *"IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione"* e dai principi contabili *"IAS 38 - Attività immateriali"* e *"IAS 36 - Riduzione di valore delle attività"*. Gli amministratori hanno inoltre verificato la presenza di eventuali indicatori di perdita di valore. Nell'ambito dell'*impairment test*, ai fini della determinazione del valore recuperabile, la Direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. *discounted cash flows*): il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione. Il valore recuperabile è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e passività. Considerando la rilevanza della voce in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione, abbiamo rivolto una specifica attenzione a tale area.	Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura di contabilizzazione dei diritti di concessione adottata dal Gruppo. In particolare, è stata ottenuta una comprensione dei controlli rilevanti alla base della contabilizzazione di tali attività immateriali. Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi sostenuti per i diritti di concessione, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio. Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili *"IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione"* e dai principi contabili *"IAS 38 - Attività immateriali"* e *"IAS 36 - Riduzione di valore delle attività"* per l'iscrizione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità degli investimenti e all'esistenza di benefici economici futuri, nonché alla determinazione del c.d. valore di subentro oltre alla valutazione effettuata dagli amministratori in merito alla verifica del valore recuperabile della concessione. 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

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

passività in questione. Le principali analisi svolte dalla Direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.	circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio. Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano il Gruppo nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute. Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la Direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione e con i responsabili tecnici interni. Tali attività sono state svolte anche con il coinvolgimento di esperti in materia appartenenti alla rete PwC. Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Altri aspetti

Il bilancio consolidato del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna 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.

pwc

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

implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

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

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

pwc

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.

pwc

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 del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua loro conformità alle norme di legge.

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

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

pwc

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)

pwc

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.

pwc

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

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

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

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

pwc

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.

pwc

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

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione individuale 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'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Bologna, 28 marzo 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Francesco Forzoni
(Revisore legale)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Destinazione del risultato di esercizio**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni

ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto,

pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Destinazione del risultato di esercizio**

ASTENUTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Destinazione del risultato di esercizio**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO	10.613.628		10.613.628
DE*	MUNDYS SPA	3.000	3.000	
2	MISSONI ELETTRA		*	
3	GUBERTI SIMONE	5.000		5.000
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	510	510	
4	BONACINI PAOLO			
5	BARALDI FRANCO	95.683		95.683
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	80.827		80.827
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	15.916.808		15.916.808
DE*	CCIAA BOLOGNA			
6	AGRIESTI CARMELINA	836.201		836.201
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA			
7	LO GIUDICE SERGIO	1.400.590		1.400.590
DE*	COMUNE DI BOLOGNA			
8	PRIOLO IRENE	735.655		735.655
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	29.687.902
Percentuale votanti %	100,000000
Percentuale Capitale %	82,179531

Azionisti:	10	Persone:	8
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	8

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

Allegato I) al N. 32451/53601 di Rep.

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Approvazione della politica di remunerazione**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto, pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.682.902	99,983158	99,983158	82,165690
Contrari	5.000	0,016842	0,016842	0,013841
Sub Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Approvazione della politica di remunerazione**

CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000

Totale voti	5.000
Percentuale votanti %	0,016842
Percentuale Capitale %	0,013841

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	1

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Approvazione della politica di remunerazione**

ASTENUTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Approvazione della politica di remunerazione**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO	10.613.628		10.613.628
DE*	MUNDYS SPA	3.000	3.000	
2	MISSONI ELETTRA	510	510	
4	BONACINI PAOLO			
5	BARALDI FRANCO	95.683		95.683
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	80.827		80.827
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	15.916.808		15.916.808
DE*	CCIAA BOLOGNA			
6	AGRIESTI CARMELINA	836.201		836.201
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA			
7	LO GIUDICE SERGIO	1.400.590		1.400.590
DE*	COMUNE DI BOLOGNA			
8	PRIOLO IRENE	735.655		735.655
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA			

Totale voti	29.682.902
Percentuale votanti %	99,983158
Percentuale Capitale %	82,165690

Azionisti:	9	Persone:	7
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	7

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Voto consultivo sui compensi corrisposti**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 10 azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto, pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.682.902	99,983158	99,983158	82,165690
Contrari	5.000	0,016842	0,016842	0,013841
Sub Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE

Oggetto: Voto consultivo sui compensi corrisposti

CONTRARI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000

Totale voti	5.000
Percentuale votanti %	0,016842
Percentuale Capitale %	0,013841

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	1

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Voto consultivo sui compensi corrisposti**

ASTENUTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persone fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE

Oggetto: **Voto consultivo sui compensi corrisposti**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
DE*	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827
DE*	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
6	AGRIESTI CARMELINA			
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	29.682.902
Percentuale votanti %	99,983158
Percentuale Capitale %	82,165690

Azionisti: 9 Persone:
Azionisti in proprio: 2 Azionisti in delega:

7 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
7 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato K) al N. 82451/53603 di Rep.

Aeroporto di Bologna

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DI AEROPORTO DI BOLOGNA S.p.A.

Redatta ai sensi dell'art. 123-ter del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

PREMESSA

La presente Relazione in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti (la "Relazione"), approvata dal Consiglio di Amministrazione (il "**Consiglio**") di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ("**Aeroporto di Bologna**", l'"**Emittente**" o la "**Società**") il 14 marzo 2025, su proposta del Comitato per la Remunerazione della Società ("**Comitato per la Remunerazione**", "**Comitato**" o "**CR**") e redatta ai sensi dell'art. 123-*ter* del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("**TUF**"), tenendo altresì conto delle raccomandazioni contenute nel Codice di Corporate Governance (il "**Codice**") applicabile alle società quotate sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.A. ("**EXM**"), a cui la Società aderisce, è articolata nelle seguenti Sezioni:

- **SEZIONE I** - che illustra la politica sulla remunerazione (la "**Politica**") della Società con riferimento ai componenti degli organi di amministrazione e direzione nonché dei dirigenti con responsabilità strategiche dell'Emittente per il triennio 2025 – 2027, descrivendo i principi a essa sottesi, gli organi coinvolti e le procedure utilizzate per la sua adozione e attuazione.

  Si segnala che la Politica illustrata nella presente Relazione è stata elaborata e approvata il 14 marzo 2025 dal Consiglio di Amministrazione della Società, coadiuvato dal Comitato per la Remunerazione ai sensi del Principio XVI e della Raccomandazione 25, lettera (a) del Codice, ed è soggetta ai sensi di legge all'approvazione con voto vincolante da parte dell'Assemblea dei Soci di AdB (l'"**Assemblea**"). Tale Politica, una volta approvata dall'Assemblea, sarà in vigore per il triennio 2025 - 2027 e fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2027, salvo modifiche precedenti al termine triennale di validità. La Politica è illustrata nella SEZIONE I della presente Relazione.

- **SEZIONE II** - che illustra i compensi corrisposti nell'esercizio 2024 nominativamente ai componenti degli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'Emittente. Tale SEZIONE II è sottoposta ai sensi di legge, al voto consultivo dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Si rammenta che, in base alla normativa di volta in volta vigente, il Consiglio ha approvato la prima volta la Politica l'11 giugno 2015, approvandone altresì un aggiornamento il 15 febbraio 2016. Il 14 marzo 2019 il Consiglio, su proposta del Comitato per la Remunerazione ha poi approvato un ulteriore aggiornamento della Politica, che è stata sottoposta ai sensi dell'art. 123-*ter* del TUF al voto consultivo dell'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018. Un ulteriore aggiornamento della Politica è stato, inoltre, approvato dal Consiglio il 30 marzo 2020, su nuova proposta del Comitato, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni introdotte dal D.Lgs. n. 49/2019 e dalla relativa normativa regolamentare applicabile. Indi, la Politica descritta *infra*, come sopra rivista e integrata, è stata oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2022, su proposta del Comitato per la Remunerazione, ed è stata quindi approvata dall'Assemblea del 26 Aprile 2022 convocata per l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021.

SEZIONE I - POLITICA IN MATERIA DI REMUNERAZIONE DI AEROPORTO DI BOLOGNA S.P.A.

1.1 Premessa

La Politica è stata definita in coerenza con il modello di *governance* tradizionale della Società e in linea con le raccomandazioni del Codice ed è finalizzata, come le politiche per la remunerazione definite negli esercizi precedenti, al perseguimento del successo sostenibile della Società, tenendo conto della necessità di disporre di, trattenere e motivare persone dotate delle competenze e delle professionalità richieste dal ruolo ricoperto nella Società e nel gruppo che a essa fa capo (**il "Gruppo"**), nonché a promuovere la definizione di un equo compenso per i membri degli organi sociali e i dirigenti strategici.

La Politica persegue le seguenti finalità basandosi sull'impianto e sui principi di seguito descritti:

Finalità	**Principi**	**Strumenti**
Creazione di valore	Piani di incentivazione finalizzati ad allineare gli interessi del *management* con gli interessi aziendali, degli azionisti e in generale degli *stockholder*, prevedendo la corresponsione di una parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili ma sfidanti, di breve e di medio-lungo periodo	Management By Objectives - **"MBO"** Piani di incentivazione di medio-lungo periodo (**"ILT"**)
Sostenibilità	Piani di incentivazione sviluppati su un arco temporale coerente con il profilo di rischio della Società e con le aspettative dei principali stakeholder al fine di creare la creazione di valore sostenibile nel medio lungo periodo	ILT
Attrattività e Motivazione	Politica retributiva congeniata per attrarre, trattenere e motivare i Key Personnel per raggiungere gli obiettivi strategici della Società	MBO ILT Mix retribuzione fissa/variabile Trattamenti di fine rapporto/indennità
Valorizzazione delle *performance*	Retribuzione collegata al raggiungimento di chiari obiettivi di *performance*	MBO ILT Retribuzione variabile

La Politica è inoltre solidamente allineata alle migliori prassi retributive per Key Personnel, quali:

- corresponsione della parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili ma sfidanti, di breve e di medio-lungo periodo
- peso significativo della componente variabile sul totale della remunerazione, modulata in funzione dei ruoli rivestiti dai beneficiari nell'ambito nel processo decisionale della Società
- orizzonte temporale dei piani di incentivazione di medio lungo periodo allineato a quello della programmazione aziendale
- obiettivi quantitativi e qualitativi (inclusi obiettivi legati alla sostenibilità) di breve e medio lungo periodo
- limiti massimi per la componente variabile della remunerazione
- posticipazione del pagamento di una parte rilevante della componente variabile (nell'ambito dei piani di incentivazione di medio-lungo periodo) ad un momento successivo rispetto all'esercizio in cui maturano i relativi presupposti
- previsione di indennità in caso di cessazione del rapporto organico o di lavoro non superiori a 24 mesi di retribuzione globale annua (oltre a quelle di legge)
- remunerazione solo fissa per gli amministratori non esecutivi e indipendenti
- remunerazione fissa per i componenti del Collegio Sindacale

La seguente tabella mostra l'andamento delle votazioni sulla relazione sulla remunerazione negli ultimi 5 anni:

Data Assemblea	Presenti Favorevoli	Presenti Contrari	Presenti Astenuti	Presenti Non votanti
30 aprile 2020	99,529170 % 31.498.912 azioni	0,470830 % 149.008 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
26 aprile 2021	99,518094 % 31.458.984 azioni	0,481906 % 152.337 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
26 aprile 2022	100,00000 % 31.551.748 azioni	0,00000 % 0 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
26 aprile 2023	99,957944 % 31.511.174 azioni	0,042056 % 13.258 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni
23 aprile 2024	99,960236% 31.646.507 azioni	0,039764% 12.589 azioni	0 % 0 azioni	0 % 0 azioni

1.2 Soggetti coinvolti nella predisposizione e approvazione della Politica; nominativo degli esperti indipendenti intervenuti nella predisposizione della Politica

La Politica è adottata attraverso un processo che ne prevede la definizione da parte del Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la Remunerazione e la successiva approvazione vincolante da parte dell'Assemblea.

Il Comitato per la Remunerazione ha il compito di presentare al Consiglio proposte per la remunerazione degli amministratori delegati, monitorando l'applicazione delle decisioni adottate dal Consiglio stesso nonché di valutare periodicamente i criteri adottati per la remunerazione dei dirigenti con responsabilità strategiche (**"Dirigenti Strategici"**), vigilando sulla loro applicazione e formulando al Consiglio raccomandazioni in generale.

Il Comitato per la Remunerazione, inoltre, valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della Politica, avvalendosi delle informazioni fornite dagli amministratori delegati, e riferisce agli Azionisti sulle modalità di esercizio delle proprie funzioni, presenziando attraverso il Presidente e o un membro a ciò designato all'Assemblea annuale di approvazione del bilancio.

Nel predisporre la prima Politica, Aeroporto di Bologna si è avvalso della consulenza dell'esperto indipendente Hay Group, che ha predisposto nel luglio 2015, su incarico dell'Emittente, uno studio sul piano di incentivazione di medio-lungo periodo poi adottato da parte della Società (contenente anche un'analisi comparativa della remunerazione degli amministratori esecutivi con poteri di gestione delle principali società aeroportuali quotate in Italia e in Europa) nonché di un'analisi comparativa della remunerazione dei presidenti del Consiglio di Amministrazione non esecutivi e dei membri dei comitati interni al Consiglio stesso in società italiane quotate con caratteristiche simili alla Società in termini dimensionali.

La prima versione della Politica è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione tenutasi in data 11 giugno 2015. Un aggiornamento della Politica è stato messo a punto dal Comitato per la Remunerazione di seguito ad aggiornamento di *benchmark* di settore curato nel 2018 dall'esperto indipendente Korn Ferry. Tale aggiornamento è stato oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società in data 14 marzo 2019 e, quindi, dell'Assemblea dei soci del 29 aprile 2019. La Politica è stata, quindi, ulteriormente revisionata al fine di recepire le previsioni del D.Lgs. 49/2019 e della relativa normativa regolamentare e, su proposta del Comitato per la remunerazione nella riunione del 30 marzo 2020, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020 e, successivamente, dall'Assemblea dei soci del 30 aprile 2020.

Il Consiglio, su proposta del Comitato, ha quindi ritenuto di intervenire sulla Politica approvata nel 2020 dall'Assemblea per rimodulare il *range* del rapporto componente variabile/componente fissa della remunerazione degli amministratori esecutivi e dirigenti strategici, con l'obiettivo di restringerlo e renderlo più aderente all'effettiva componente variabile riconosciuta negli ultimi esercizi in attuazione della Politica. Inoltre, il Consiglio ha definito in via straordinaria degli interventi specifici nel corso del 2021 per fronteggiare gli effetti della pandemia di COVID-19 e adeguare la remunerazione dei Key Personnel (e specificamente dell'Amministratore delegato) al conseguente mutato scenario. Inoltre, sulla scorta delle esperienze maturate nel 2020 e 2021 per gestire gli effetti sulla politica retributiva della crisi sanitaria, il Consiglio, su proposta del Comitato, ha deciso di dotarsi di un processo più strutturato e articolato per la deroga temporanea alla Politica qualora si presentino circostanze eccezionali in cui la deroga sia necessaria ai fini del perseguimento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società e/o per assicurare la capacità della Società di stare sul mercato. Le modalità per avvalersi di questo nuovo strumento sono indicate nel successivo punto 1.3.1.(vii).

La Politica descritta, come sopra rivista e integrata, è stata oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del 14 marzo 2022, su proposta del Comitato per la Remunerazione, ed è stata quindi approvata dall'Assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021 e giunge a scadenza triennale.
Infine, la proposta di **nuova Politica per il triennio 2025 – 2027 oggetto della I Sezione della presente Relazione** è stata approvata il 14 marzo 2025 dal Consiglio di Amministrazione, coadiuvato dal Comitato per la Remunerazione, nonché, con riferimento ai profili di rilievo del pacchetto *compensation* del dirigente strategico, con il contributo specialistico dell'esperto indipendente Willis Tower Watson, e si pone sostanzialmente in continuità con quella del triennio 2022 – 2024, salvo (i) taluni aggiornamenti volti a precisare le buone pratiche in uso in tema di obiettivi in ambito sostenibilità ed innovazione per la componente variabile della remunerazione e (ii) la forfetizzazione definita in applicazione delle norme vigenti in materia di equo compenso dell'organo di controllo, con previsione di un incremento tra il 20% ed il 40% del compenso del Presidente rispetto a quelli degli altri componenti il Collegio Sindacale, in considerazione del suo ruolo e del suo impegno nell'ambito dei Comitati endoconsiliari.

Per i meccanismi di funzionamento, le attività e, ove applicabile, la composizione dell'Assemblea, del Consiglio di Amministrazione e dal Comitato per la Remunerazione nel 2024, si rinvia alla Relazione sulla Corporate Governance anno 2024, pubblicata sul sito della Società www.bologna-airport.it, alla sezione Investor Relations.

*

1.3 Finalità, principi e durata della Politica; modifiche apportate rispetto alla precedente politica per la remunerazione.

1.3.1 Finalità e principi della Politica

La Politica stabilisce le finalità e i principi per la definizione delle remunerazioni delle principali figure manageriali della Società e del Gruppo volti ad attrarre, trattenere e motivare persone dotate delle qualità professionali richieste per gestire con successo la Società e il Gruppo e ad allineare i loro interessi alla strategia aziendale con il perseguimento dell'obiettivo prioritario di sostenibilità e di creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo.
La Politica stabilisce anche linee guida e principi per la proposta consiliare all'Assemblea degli azionisti per un'adeguata remunerazione dei componenti degli organi collegiali, di amministrazione e controllo.
Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra menzionati, la Società, alla luce delle caratteristiche dimensionali e organizzative del Gruppo e della natura del mercato in cui questo opera, nel determinare la remunerazione dei Soggetti Rilevanti (come infra definiti) adotta una Politica basata sui seguenti principi:

(i). la remunerazione degli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche all'interno del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti Strategici deve prevedere una componente fissa annua e una componente

variabile, legata al raggiungimento di specifici obiettivi di *performance*, anche eventualmente di natura non economica, fermo restando che si ritiene opportuno prevedere che:

a) la componente fissa e la componente variabile siano adeguatamente bilanciate in funzione degli obiettivi strategici e della Politica di gestione dei rischi dell'emittente, tenuto anche conto del settore di attività in cui esso opera e delle caratteristiche dell'attività d'impresa concretamente svolta;

b) la componente fissa sia sufficiente a remunerare la prestazione dell'amministratore nel caso in cui la componente variabile non fosse erogata a causa del mancato raggiungimento degli obiettivi di *performance* indicati dal Consiglio di Amministrazione;

c) siano introdotti sia degli obiettivi di breve periodo, al fine di incentivare il raggiungimento dei risultati previsti dalla programmazione annuale, sia obiettivi di medio-lungo periodo, al fine di favorire l'allineamento degli interessi degli amministratori esecutivi e dei Dirigenti Strategici a quelli degli azionisti, fermo restando che - su base annualizzata - la corresponsione di una porzione non trascurabile della componente variabile della remunerazione debba essere corrisposta in funzione del raggiungimento di questi ultimi obiettivi;

d) la componente variabile della remunerazione corrisponda, nel suo complesso e su base annualizzata, a una percentuale non trascurabile della componente fissa lorda. In particolare, devono essere previsti limiti massimi per le componenti variabili – sia per la componente variabile legata a obiettivi di breve periodo, sia per quella legata a obiettivi di medio/lungo periodo – su base annualizzata, tra il 30% e il 50% della componente fissa lorda per ciascuna delle due componenti variabili;

e) gli obiettivi di *performance* - ovvero i risultati economico-finanziari e gli eventuali altri obiettivi specifici cui è collegata l'erogazione delle componenti variabili (ivi compresi gli obiettivi definiti per i piani di remunerazione basati su azioni) - siano predeterminati, misurabili, sfidanti, raggiungibili e collegati alla creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo. Per quanto riguarda gli obiettivi economico-finanziari, gli elementi a cui vanno commisurate le componenti variabili sono individuati in EBITDA gestionale, EBT gestionale e ROCE, nonché in eventuali ulteriori obiettivi economico-finanziari definiti puntualmente in base alle evoluzione degli andamenti gestionali e dei piani aziendali, tenuto altresì conto di eventuali contingenze, come risultanti dal bilancio dell'Emittente approvato di volta in volta per l'esercizio e/o gli esercizi di riferimento. Per quanto riguarda altri obiettivi specifici essi possono essere individuati, tra l'altro, in livelli di qualità dei servizi aeroportuali, avanzamento del piano investimenti e target di sviluppo traffico. Riguardo, ulteriormente, gli obiettivi in ambito sostenibilità ed in ambito innovazione, in senso più ampio, gli elementi a cui vanno commisurate le componenti variabili sono individuati nell'ambito delle azioni prioritarie dei piani di sostenibilità ed innovazione e, più precisamente, sono individuati in milestones dei piani di transizione energetica ed utilizzo di fonti rinnovabili, nonché promozione dell'efficienza energetica e/o gestione sostenibile delle risorse idriche e/o transizione verso

un'economia circolare e/o tutela dell'aria e del suolo e/o innovazione e digitalizzazione dei processi aziendali e/o sviluppo economico ed inclusione sociale;

f) gli obiettivi di medio-lungo periodo abbraccino un orizzonte temporale coincidente, tendenzialmente, con quello del *business plan* del Gruppo e tengano in considerazione gli aggregati e/o le medie dei risultati dei singoli periodi che lo compongono, per incentivare il raggiungimento complessivo dei target ivi previsti, anche attraverso meccanismi c.d. "*rolling*", che tengano cioè in considerazione cicli triennali ricorrenti, con l'assegnazione di un nuovo ciclo di piano ogni anno;

g) una porzione della componente variabile da erogarsi a seguito del raggiungimento degli obiettivi di breve e di medio-lungo periodo, pari almeno al 30% di detta componente variabile, possa essere corrisposta attraverso l'assegnazione di azioni o di opzioni (anche virtuale) nell'ambito di piani di incentivazioni azionaria, con un periodo di maturazione o di *vesting* annuale, nel primo caso e almeno triennale nel secondo caso;

h) la corresponsione della porzione della componente variabile legata al raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo sia differita rispetto al momento in cui sorgono i presupposti per la sua erogazione, considerando tuttavia sia che i principi per la determinazione di tale porzione qui previsti già implicano la posticipazione della corresponsione della componente variabile rispetto agli esercizi in cui questa matura, sia la necessità di rendere coerente il momento del *pay out* con la durata dei mandati dei consiglieri beneficiari;

i) la parte variabile della remunerazione legata al raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo sia corrisposta esclusivamente qualora alla data dell'erogazione il rapporto organico o di lavoro dei Soggetti Rilevanti sia ancora in essere, salvo per specifiche deroghe in caso di risoluzione consensuale di detti rapporti, licenziamento senza giusta causa o dimissioni per giusta causa e in caso di successione;

j) ove gli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche all'interno del Consiglio di Amministrazione siano anche Dirigenti Strategici, i compensi complessivamente percepiti per effetto delle diverse cariche rivestite rispondano complessivamente ai principi e alle linee guida della Politica;

k) devono essere previsti dei meccanismi contrattuali che consentano alla Società di chiedere, in tutto o in parte, la restituzione di componenti variabili della remunerazione versate (o di trattenere somme oggetto di differimento) determinate sulla base di dati che si siano rivelati in seguito manifestamente errati (clausole cd. *clawback*);

(ii). la remunerazione degli amministratori non esecutivi e degli amministratori indipendenti e la remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale non deve essere legata al raggiungimento di obiettivi qualitativi o quantitativi e deve essere adeguata alla carica e al ruolo svolto all'interno del Consiglio e dei Comitati e del Collegio Sindacale previsti dal Codice di Corporate Governance;

(iii). fatto salvo quanto previsto per legge e dai contratti collettivi nazionali limitatamente al periodo di preavviso (ovvero alla relativa indennità sostitutiva), le eventuali indennità per la cessazione anticipata del rapporto di

amministrazione o per il suo mancato rinnovo ovvero le eventuali indennità dovute ai Dirigenti Strategici in caso di risoluzione dei rapporti di lavoro non devono superare 2 (due) annualità di retribuzione globale annua, ciascuna calcolata come Retribuzione Annua Lorda in vigore alla data di risoluzione del rapporto di lavoro incrementata della media dell'ultimo triennio a titolo di premio variabile annuale e di incentivazione a lungo termine (di seguito, complessivamente, "**Totale dei Compensi**");

(iv). gli eventuali corrispettivi per i patti di non concorrenza devono avere dei limiti quantitativi pari al 100% del Totale dei Compensi;

(v). nell'ambito della remunerazione complessiva dei Soggetti Rilevanti possono essere previsti rimborsi spesa a piè di lista e possono essere assegnati *fringe benefit* secondo quanto stabilito dalla *policy* aziendale. I Soggetti Rilevanti potranno inoltre essere inclusi tra i beneficiari di polizze per responsabilità civile degli amministratori, sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche e polizze mediche nonché di *policy* aziendali per rimborsi di spese legali e sanzioni amministrative-pecuniarie, con oneri a carico della Società;

(vi). non possono essere attribuiti bonus completamente discrezionali ai Soggetti Rilevanti, ferma restando tuttavia la possibilità di attribuire a tali figure in via eccezionale dei bonus una tantum in relazione a specifiche operazioni straordinarie di particolare rilevanza strategica od operativa o in caso di raggiungimento da parte della Società di obiettivi patrimoniali, economici o finanziari ritenuti dalla Società particolarmente significativi, previo il parere positivo del Comitato per la remunerazione e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(vii). il Consiglio, su proposta del Comitato, potrà derogare temporaneamente alla Politica qualora si presentino circostanze eccezionali in cui la deroga sia necessaria ai fini del perseguimento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società e/o per assicurare la capacità della Società di stare sul mercato. Tali deroghe dovranno essere decise dal Consiglio su proposta del Comitato, che è l'organo demandato a verificare la presenza di tali situazioni di eccezionalità e a formulare proposte di deroga temporanea. Le eventuali deroghe approvate, che possono riguardare uno o più principi o elementi della Politica (anche come riflessi negli accordi con i Soggetti Rilevanti o nei piani di incentivazione già in essere) e devono essere rese note nella successiva relazione sulla remunerazione, riportando le motivazioni di tale deroga. Ove necessario, tali deroghe potranno essere approvate solo purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento dell'Emittente per le operazioni con parti correlate. In particolare, gli elementi delle Politica a cui è possibile derogare sono gli obiettivi o target dei piani di incentivazione o il rapporto tra la componente variabile e la componente fissa della remunerazione, laddove eventi esogeni determinino situazioni disruptive rispetto ai piani approvati dal Consiglio di Amministrazione, ovvero rendano, anche temporaneamente, non definibili piani pluriennali (es. guerre, pandemie, altri eventi di carattere straordinario) o rendano necessario un incremento della componente fissa della remunerazione ai fini della retention.

1.3.2 Destinatari della Politica

I destinatari della Politica sono (collettivamente, i "**Soggetti Rilevanti**"):

(i). gli amministratori e, all'interno del Consiglio di Amministrazione della Società, gli amministratori esecutivi[1], gli amministratori non esecutivi[2] e quelli indipendenti[3];

(ii). i dirigenti con responsabilità strategiche (i "**Dirigenti Strategici**"), per tali intendendosi i dirigenti, come individuati dal Consiglio di Amministrazione della Società, che detengono il potere o la responsabilità della pianificazione, della direzione e del controllo delle attività dell'Emittente o il potere di adottare decisioni che possono incidere sull'evoluzione o sulle prospettive future dello stesso[4];

(iii). i componenti del Collegio Sindacale.

1.3.3 Determinazione della remunerazione dei componenti del Consiglio di amministrazione

I compensi degli amministratori sono stabiliti come segue:

(i). all'atto dell'insediamento o nella prima riunione utile successiva, il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato, provvede a determinare i compensi spettanti agli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche, agli altri amministratori esecutivi ed eventualmente a quelli indipendenti ai sensi dell'art. 2389, ultimo comma, del codice civile;

(ii). la remunerazione dei nuovi amministratori esecutivi investiti di particolari cariche in sostituzione di quelli cessati o decaduti ovvero nominati in caso di integrazione del Consiglio di Amministrazione è determinata da quest'ultimo, su proposta del Comitato, nel corso della prima riunione in cui parteciperanno i nuovi consiglieri o nella prima seduta utile successiva;

(iii). la determinazione dei compensi previsti dai precedenti punti (i) e (ii) è effettuata nel rispetto della Politica, fermo restando la possibilità per il Consiglio di Amministrazione di discostarsi eccezionalmente dalla stessa quando sorgano specifiche esigenze che rendono necessaria una deroga alla Politica, come verificate dal Comitato, e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(iv). la determinazione dei compensi e degli incentivi nell'ambito dei parametri indicati nella Politica nonché la definizione degli obiettivi ivi indicati è effettuata dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato, tenendo in considerazione il ruolo aziendale dei Soggetti Rilevanti interessati, la remunerazione media di mercato, le specifiche esigenze di incentivazione e l'andamento della Società. Il Comitato raccoglie i necessari dati di mercato in termini di prassi, politiche e *benchmark*, avvalendosi ove ritenuto necessario della Direzione Risorse Umane e della Direzione Affari Legali e Societari della Società ed, eventualmente, di consulenti esterni indipendenti;

---

[1] Per tali intendendosi gli amministratori esecutivi ai sensi dell'art. 2 del Codice di Corporate Governance.
[2] Per tali intendendosi gli amministratori diversi da quelli esecutivi.
[3] Per tali intendendosi gli amministratori in possesso dei requisiti di cui all'art. 147-ter del TUF e della Raccomandazione 2 del Codice di Corporate Governance.
[4] Definizione contenuta nello IAS 24.

(v). eventuali bonus straordinari e le eventuali deroghe alla Politica sono deliberati di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione in base alle proposte formulate dal Comitato;

(vi). il Consiglio di Amministrazione, e per esso l'amministratore a ciò delegato, si occupano della gestione dei programmi e dei piani di incentivazione;

(vii). le proposte del Comitato sono supportate da adeguata attività istruttoria, coinvolgendo nei lavori, ove possibile, anche membri del Collegio sindacale;

(viii). il Consiglio di Amministrazione e/o il Comitato possono avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei componenti del Consiglio di Amministrazione.

Si rinvia alla SEZIONE II della presente Relazione sulla remunerazione per il dettaglio dei compensi corrisposti agli amministratori nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

1.3.4 Determinazione della remunerazione dei Dirigenti Strategici

I compensi dei Dirigenti Strategici saranno stabiliti come segue:

(i). la remunerazione dei Dirigenti Strategici viene stabilita dal Consiglio di Amministrazione o dall'Amministratore delegato a ciò preposto, nel rispetto delle linee guida e dei principi stabiliti nella presente Politica, fermo restando la possibilità per il Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore delegato preposto di discostarsi eccezionalmente da detti criteri quando ciò sia condizione necessaria per attrarre nuovi talenti in azienda ovvero sorgano specifiche esigenze legate alla *retention* di particolari figure. In tal caso, sarà acquisito il preventivo parere positivo del Comitato e sarà espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(ii). la determinazione dei compensi e degli incentivi nell'ambito dei parametri indicati dalla Politica è effettuata dal Consiglio di Amministrazione o dall'Amministratore delegato preposto, tenendo in considerazione il ruolo aziendale dei Soggetti Rilevanti interessati, la remunerazione media di mercato, le specifiche esigenze di incentivazione e l'andamento della Società;

(iii). eventuali bonus per i Dirigenti Strategici ai sensi del precedente saranno deliberati di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione, sentito il Comitato per la remunerazione;

(iv). il Consiglio di Amministrazione, e per l'esso l'Amministratore a ciò delegato, si occuperanno della gestione dei programmi e dei piani di incentivazione che hanno come destinatari i Dirigenti Strategici;

(v). il Consiglio di Amministrazione e/o l'Amministratore delegato preposto potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei Dirigenti Strategici.

Si rinvia alla SEZIONE II della presente Relazione sulla remunerazione per il dettaglio dei compensi corrisposti ai dirigenti strategici nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

1.3.5 Determinazione della remunerazione dei componenti del Collegio Sindacale

La remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale è di competenza dell'Assemblea degli azionisti su proposta del Consiglio di Amministrazione, determinata secondo i seguenti principi:

(i). i compensi dovranno essere determinati in via forfettaria e predeterminata, considerando di tempo in tempo la regolamentazione vigente e tenendo conto: i) delle categorie di prestazione rese per lo svolgimento dell'incarico; ii) dell'ampiezza e della complessità dell'incarico in relazione alla natura, alla dimensione economica, alla complessità, al settore di attività, all'assetto organizzativo e alle caratteristiche della società; iii) dell'adeguatezza all'importo dell'opera ed al decoro della professione (art. 2233 del codice civile);

(ii). i compensi del Presidente avranno una maggiorazione tra il 20% ed il 40%, in considerazione del suo ruolo e del suo impegno nell'ambito dei Comitati endoconsiliari.

Il Consiglio di Amministrazione e/o il Comitato per la remunerazione potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei componenti del Collegio Sindacale.

Si rinvia alla SEZIONE II della presente Relazione sulla remunerazione per il dettaglio dei compensi corrisposti ai membri del Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

1.3.6 Ruolo di vigilanza del Comitato per la remunerazione

Il Comitato per la Remunerazione valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della Politica, avvalendosi delle informazioni fornite dagli amministratori delegati, e riferisce agli azionisti sulle modalità di esercizio delle proprie funzioni, presenziando attraverso il presidente e o un membro a ciò designato all'Assemblea annuale di approvazione del bilancio.

1.3.7 Durata della Politica

La Politica avrà una durata di tre anni a decorrere dalla data di approvazione del Bilancio chiuso il 31 dicembre 2024 e, più precisamente, fino alla data dell'Assemblea che darà approvazione al Bilancio chiuso il 31 dicembre 2027.

1.3.8 Eventuali cambiamenti rispetto alla Politica da ultimo sottoposta all'Assemblea dei soci della Società

La presente **Politica** è stata oggetto, rispetto alla precedente, di aggiornamento limitatamente a (i) alcune precisazioni riguardo le buone pratiche in uso in tema di obiettivi in ambito sostenibilità ed innovazione per la componente variabile della remunerazione e (ii) forfetizzazione definita in applicazione delle norme vigenti in materia di equo compenso

dell'organo di controllo, con previsione di un incremento tra il 20% ed il 40% del compenso del Presidente rispetto a quelli degli altri componenti il Collegio Sindacale, in considerazione del suo ruolo e del suo impegno nell'ambito dei Comitati endoconsiliari.

1.4 Componente variabile della remunerazione; caratteristiche dei piani di incentivazione; obiettivi di performance; criteri utilizzati per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di *performance*; *clawback.*

La componente variabile della remunerazione degli amministratori esecutivi e dei dirigenti strategici della Società viene corrisposta al raggiungimento dei risultati economici, finanziari, di sostenibilità e/o di altri obiettivi individuali prefissati, attraverso due meccanismi di incentivazione, di cui uno di breve periodo (MBO) (annuale) e uno (ILT) di medio-lungo periodo. I limiti massimi per le componenti variabili – sia per la componente variabile legata a obiettivi di breve periodo, sia per quella legata a obiettivi di medio/lungo periodo – deve essere compresa su base annualizzata, tra il 30% e il 50% della componente fissa lorda per ciascuna delle due componenti variabili.

1.4.1 MBO

L'MBO è piano di incentivazione monetario di breve periodo, con assegnazione annuale di obiettivi.

In mancanza di un Risultato Netto positivo, non sussisteranno i presupposti per procedere ad alcuna erogazione del Premio.

Le condizioni di cui ai due precedenti periodi si applicano salvo il caso in cui i risultati aziendali (Risultato Netto positivo ed Ebitda) dovessero essere negativamente impattati da contingenze straordinarie o comunque cause esogene alla gestione aeroportuale (es. pandemie, eventi terroristici o bellici).

1.4.2 Piani ILT

I piani ILT sono piani di incentivazione monetario di medio-lungo periodo ricorrente (c.d. *rolling*), con assegnazione annuale di obiettivi – di regola – a tre anni.

Con l'adozione dei piani ILT la Società si pone l'obiettivo di incentivare l'Amministratore Delegato e Direttore Generale al miglioramento della *performance* nel medio-lungo termine, con particolare riferimento ai livelli di *performance* economico-finanziaria, di crescita patrimoniale connessa allo sviluppo delle infrastrutture, altresì perseguendo – con le più recenti innovazioni della Politica – obiettivi relativi ai piani sostenibilità ed innovazione, in ottica di successo sostenibile d'impresa. Ciò inoltre ricercando e creando le condizioni per una maggiore convergenza di interessi del *management* e degli azionisti e di garantire un maggiore allineamento del pacchetto di remunerazione alle prassi di mercato.

In particolare, i piani ILT consistono nell'assegnazione del diritto a ricevere un premio monetario annuale, stabilito dal Consiglio di Amministrazione, a fronte del raggiungimento di specifici e predeterminati obiettivi di *performance* misurati alla fine del rispettivo ciclo. L'erogazione è inoltre condizionata a che permanga il rapporto di lavoro con la Società durante il triennio di riferimento e sino al momento dell'effettiva erogazione del premio, salvo in alcune ipotesi quali il

licenziamento senza giusta causa o dimissioni per giusta causa o risoluzione consensuale del rapporto. Il diritto al premio non è trasferibile a nessun titolo, se non *mortis causa*.

Per ciascuno degli obiettivi dei piani a lungo termine possono essere stabiliti livelli di risultato minimi e massimi e, al raggiungimento del livello minimo di risultato, il premio maturato corrisponderà al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponderà al 100% del premio assegnato, mentre in caso di raggiungimento di un livello di risultato intermedio, il premio maturato sarà calcolato in modo proporzionale tra i livelli minimo e massimo.

Il premio effettivamente spettante al beneficiario è erogato entro i 90 giorni successivi all'approvazione del bilancio di esercizio della Società relativo all'ultimo esercizio del Piano ILT.

Nell'ambito dei Regolamenti dei piani ILT, sono da prevedere possibilità di modifica del meccanismo del piano a seguito di operazioni straordinarie eventualmente deliberate dalla Società, nonché di modifiche legislative o regolamentari o di altri eventi suscettibili di influire sugli obiettivi di *performance*, sul premio o sul piano stesso; in tali evenienze il Consiglio di Amministrazione, previa consultazione del Comitato, ha facoltà di apportare, discrezionalmente, al Regolamento dei piani ILT correnti ed ai documenti a questi connessi tutte le modificazioni ed integrazioni ritenute necessarie e/o opportune, per mantenere quanto più possibile invariati i contenuti sostanziali ed economici essenziali del Piano, nel rispetto degli obiettivi e delle finalità dallo stesso perseguiti e dei diritti economici e patrimoniali riconosciuti dal medesimo, nonché della normativa *pro tempore* vigente.

Nell'ambito dei Regolamenti dei piani ILT, viene previsto che se, successivamente all'erogazione del premio, si accerti che il grado di conseguimento degli obiettivi che ha determinato il premio sia stato calcolato su dati manifestamente errati o falsati e le differenze fra dati utilizzati e dati rettificati siano tali da aver causato, se note per tempo, la maturazione di un premio inferiore a quanto effettivamente erogato, il Consiglio di Amministrazione abbia la facoltà di richiedere al beneficiario (con conseguente obbligo da parte del medesimo) la restituzione di quanto erroneamente erogato (*clawback*).

I termini e le condizioni dell'MBO annuale e dei Piani ILT pluriennali correnti sono conformi ai principi e alle linee guida previsti dalla Politica.

1.5 Coperture assicurative

Tutti i componenti del Consiglio di amministrazione beneficiano di una copertura assicurativa per responsabilità civile derivante dalla carica, nonché del beneficio del rimborso di eventuali spese legali e sanzioni amministrative-pecuniarie sostenute o irrogate in ragione dell'ufficio ricoperto, con oneri a carico della Società, eccettuati i casi di dolo o colpa grave. L'Amministratore Delegato e Direttore Generale gode di una polizza medica per *check up* annuale con oneri a carico della Società.

1.6 Indennità in caso di cessazione del rapporto

Sono previste indennità in caso di cessazione del rapporto di lavoro a favore dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, secondo le modalità e i termini previsti nell'Articolo 2.2 della presente Relazione.

1.7 Elementi della Politica a cui è possibile derogare in caso di circostanze eccezionali

Per gli elementi della Politica a cui è possibile derogare in caso di circostanze eccezionali si veda il precedente punto 1.3.1 (vii).

SEZIONE II - COMPENSI DEI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE, DEI DIRIGENTI STRATEGICI E DEI MEMBRI DEL COLLEGIO SINDACALE

Vengono riportate qui di seguito le informazioni relative **alla remunerazione percepita nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2024** da parte dei componenti del Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna, dei Dirigenti Strategici e dei membri del Collegio Sindacale. Si segnala al riguardo che la Società ha individuato in Aeroporto di Bologna un Dirigente Strategico, che riveste il ruolo di Direttore Generale della Società ed altresì è Amministratore Delegato.

PARTE PRIMA - COMPONENTI DELLA REMUNERAZIONI DEGLI AMMINISTRATORI, DEI DIRIGENTI STRATEGICI E DEL MEMBRI DEL COLLEGIO SINDACALE

2.1 Composizione della remunerazione degli amministratori e dei Dirigenti Strategici

La remunerazione degli amministratori di Aeroporto di Bologna e dei Dirigenti Strategici al 31 dicembre 2023 risulta composta dalle seguenti voci:

CARICHE	FISSO	VARIABILE		*BENEFIT*	INDENNITÀ IN CASO DI CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO
		B[1]	M/L[2]		
Amministratori esecutivi con cariche	√	√	√	√	√
Amministratori non esecutivi	√				
Amministratori indipendenti	√				
Dirigenti Strategici	√	√	√	√	√

[1] Componente variabile legata al raggiungimento di obiettivi di breve periodo
[2] Componente variabile legata al raggiungimento di obiettivi di medio-lungo periodo

Le singole componenti della remunerazione sono attribuite alle diverse categorie di amministratori di Aeroporto di Bologna sopra riportate e ai Dirigenti Strategici coerentemente con quanto previsto dalla Politica.

Con riferimento all'esercizio 2024, l'unico Amministratore esecutivo ed altresì Dirigente Strategico la cui remunerazione prevede una componente fissa e variabile è l'Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola. La componente variabile legata a obiettivi di breve periodo e a obiettivi di medio/lungo periodo, attribuita l'Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola rispettivamente attraverso l'MBO e i Piani ILT, corrisponde ad una massima opportunità del 30% della componente fissa lorda, per ciascuna delle due componenti variabili. Salva la

previsione – limitatamente alla componente variabile di breve termine (annuale) – di un'*overperformance* definita per taluni specifici obiettivi particolarmente rilevanti che, comunque, anche se raggiunta nei suoi "termini massimi", non supera il valore del 50% definito nella Politica quale massimale di riferimento.

In particolare, le componenti variabili e gli obiettivi di *performance* della Politica in materia di remunerazione sono stati applicati come di seguito indicato e consuntivato, con evidenza anche degli obiettivi raggiunti in confronto a quelli assegnati al Direttore Generale e Amministratore Delegato, quale dirigente strategico:

MBO 2024

Le attività di consuntivazione dell'MBO 2024, svolte dal Comitato per la Remunerazione nel febbraio 2025, hanno verificato il raggiungimento della totalità degli obiettivi assegnati all'Amministratore delegato e dirigente strategico. In particolare, sono stati integralmente raggiunti gli obiettivi economico-finanziari, per l'annualità assegnati con riferimento a ricavi commerciali extra *aviation*, *Ebitda margin* e liquidità ed altresì pienamente traguardati i tre obiettivi inerenti l'avanzamento del piano di sviluppo infrastrutturale e, quindi, i due obiettivi ESG ed altresì i due obiettivi in materia di innovazione. Inoltre, è stato positivamente verificato il raggiungimento dell'ulteriore obiettivo in materia di qualità dei servizi aeroportuali, in relazione alla soddisfazione complessiva secondo le metriche del modello internazionale ASQ in relazione ai *target* definiti per l'anno 2024. La dimensione dei risultati inerenti i target economico-finanziari ed altresì quelli in ambito qualità dei servizi aeroportuali, inoltre, ha altresì determinato *overperformance* tale da far applicare i previsti e specifici, rispettivi, moltiplicatori per un complessivo +124% del valore consuntivo della scheda-obiettivo di breve termine (scheda MBO 2024).

Piano ILT – Ottavo Ciclo (2022-2024)

Le attività di consuntivazione dell'ILT Ottavo Ciclo - 2022-2024, svolte dal Comitato per la Remunerazione nel febbraio 2025, hanno verificato il raggiungimento del 60% degli obiettivi assegnati all'Amministratore delegato e dirigente strategico. Questo piano prevedeva un obiettivo di redditività (EBITDA gestionale), un obiettivo finanziario correlato al ROCE, tre obiettivi legati alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di sostenibilità ed, infine, un obiettivo legato all'avanzamento del Piano innovazione. In particolare, sono stati integralmente raggiunti gli obiettivi economico-finanziari e quelli inerenti *target* e *milestone* in ambito sostenibilità ed in ambito innovazione, mentre non sono stati completamente raggiunti gli obiettivi inerenti le tre *milestone* di avanzamento infrastrutturale.

Al fine di monitorare gli andamenti degli ulteriori Piani ILT annuali, *rolling*, già assegnati al dirigente strategico, altresì al fine di debitamente stimare gli emolumenti variabili degli esercizi di riferimento e competenza, il Comitato per la Remunerazione, nel mese di febbraio 2025 ha altresì, come di prassi, proceduto a svolgere ipotesi e stime circa i correnti Piani ILT di seguito indicati.

Piano ILT – Nono Ciclo (2023-2025)

Il Nono Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2023-2025", approvato per il triennio 2023 – 2025 dal Consiglio di amministrazione della Società il 14 marzo 2023 su proposta del Comitato per la remunerazione. Questo piano prevede un obiettivo di redditività cumulata (EBITDA gestionale), un obiettivo in materia finanziaria con riferimento al parametro ROCE, tre obiettivi legati alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, due obiettivi legati all'avanzamento del piano di sostenibilità e un obiettivo legato all'avanzamento del piano di innovazione.

Piano ILT – Decimo Ciclo (2024-2026)

Il Decimo Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2024-2026", approvato per il triennio 2024 – 2026 dal Consiglio di amministrazione della Società il 14 marzo 2024 su proposta del Comitato per la remunerazione. Questo piano prevede un obiettivo di redditività cumulata (EBITDA gestionale), un obiettivo in materia finanziaria con riferimento al parametro ROCE, tre obiettivi legati alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, un obiettivo legato all'avanzamento del piano di sostenibilità e un obiettivo legato all'avanzamento del piano di innovazione.

I *benefit* assegnati al Dirigente Strategico -anche per l'anno 2024- sono consistiti nell'uso di automobile (noleggio medio termine), telefono aziendale ed altri dispositivi tecnologici.

Per maggiori dettagli sulle componenti della remunerazione spettanti e/o corrisposte ai singoli amministratori di Aeroporto di Bologna e Dirigenti Strategici, si rinvia alle tabelle di dettaglio di cui alla Parte Seconda della presente Sezione.

2.2 Indennità in caso di scioglimento anticipato del rapporto organico o di lavoro

Oltre a quanto previsto per legge e dai contratti collettivi nazionali limitatamente al periodo di preavviso (ovvero alla relativa indennità sostitutiva), sono previste le seguenti indennità a favore degli amministratori esecutivi e al Presidente del Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna in caso di scioglimento anticipato del rapporto organico o di lavoro. Poiché la società deve considerarsi "di minori dimensioni" ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera f, del Regolamento Consob n. 17221 del 12 marzo 2010, le informazioni sulle indennità sono fornite limitatamente alle predette due categorie di soggetti:

(a) al solo Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola spetta un'indennità in caso di scioglimento anticipato del rapporto di lavoro subordinato quale Direttore generale, pari a due annualità di retribuzione globale annua, ciascuna calcolata come Retribuzione Annua Lorda in vigore alla data di risoluzione del rapporto di lavoro incrementata

della media dell'ultimo triennio a titolo di premio variabile annuale e di incentivazione a lungo termine. L'assegnazione dell'indennità non è legata ai criteri di *performance*. Il diritto all'indennità matura nell'ipotesi in cui il rapporto di lavoro dovesse essere risolto da parte della Società – anche nell'ambito di un licenziamento collettivo – per ragioni di carattere oggettivo, ovvero per motivazioni di carattere tecnico, organizzativo e produttivo, ivi comprese le ipotesi di ristrutturazione, riorganizzazione, riconversione aziendale, anche in caso di crisi o ammissione a procedure concorsuale, soppressione della funzione di Direttore generale o per fatto o colpa del Dirigente che non determinino una giusta causa di risoluzione del rapporto con effetto immediato, e indipendentemente dalla verifica in ordine alla giustificatezza o meno di detta risoluzione;

(b) gli effetti della cessazione del rapporto di lavoro sui diritti spettanti ai sensi del Piano ILT sono indicati nel precedente Paragrafo 1.5 (b);

(c) non sono previsti accordi che prevedono il mantenimento o l'assegnazione di benefici non monetari a favore di coloro che abbiano cessato il loro incarico o la stipula di contratti di consulenza per il periodo successivo alla cessazione del rapporto;

(d) il solo Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola ha concluso un accordo di non concorrenza con la Società che prevede un compenso;

(e) nessun amministratore o Dirigente Strategico che ha diritto a un'indennità per la cessazione del rapporto organico o di lavoro ha cessato il proprio incarico nel 2024.

2.3 Deroghe alla Politica

Nel 2024 non si sono avute deroghe alla Politica.

2.4 Meccanismi di correzione della componente variabile della remunerazione

Non sono stati applicati meccanismi di correzione *ex post* della componente variabile.

Si dà atto di una premialità straordinaria attribuita nell'anno 2024 al dirigente strategico in virtù di una riconosciuta performance straordinaria – quanto ad impegno pluriennale e quanto a risultato di significativo avanzamento del piano investimenti – assicurata nel ruolo di Direttore Infrastrutture ad interim e ritenuta dal Comitato per la remunerazione e dal Consiglio di Amministrazione, conformemente alla previsione di cui alla vigente Politica, di valenza operativa, ma altresì strategica tale, considerando la rilevanza per l'Emittente di ogni avanzamento particolarmente significativo del piano investimenti e, con esso, del Masterplan aeroportuale, da essere meritevole e legittimante un bonus una tantum di Euro 30.000 lordi. Il valore della premialità suindicata è stata peraltro tale da non aver necessitato di previo esperimento di procedura OPC.

2.5 Componenti della remunerazione dei membri del Collegio Sindacale

La remunerazione dei membri del Collegio Sindacale di Aeroporto di Bologna al 31 dicembre 2024 risulta composta dalle seguenti voci:

CARICHE	FISSO	VARIABILE
Membri del Collegio Sindacale	√	

In particolare, l'Assemblea dei soci del 26 aprile 2022, all'atto della nomina del Collegio Sindacale ed in base alle Linee di indirizzo approvate dall'organo amministrativo del 21 febbraio 2019 in materia, ha deliberato di attribuire ai Sindaci i seguenti emolumenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno documentate e sostenute per l'espletamento dell'incarico:

1. Euro 12.000,00 (dodicimila) per le riunioni periodiche per le attività svolte ai sensi dell'art. 2403, comma 1 e art. 2404 del codice civile. In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;
2. Euro 20.000,00 (ventimila) per la redazione della relazione al bilancio dell'esercizio precedente di cui all'art. 2429 del codice civile, riconoscendo al Presidente del Collegio sindacale la maggiorazione del 40% (quaranta per cento);
3. Euro 5.000,00 (cinquemila) per le prestazioni specifiche diverse da quelle indicate nei precedenti punti 1 e 2, qualora il Collegio sindacale sia chiamato, per legge, al rilascio di valutazioni, pareri o relazioni. Si precisa che tale onorario compete, in ogni caso, al momento della sottoscrizione delle relazioni che accompagnano il bilancio o i bilanci straordinari, senza alcun riferimento temporale richiesto dall'espletamento del compito;
4. Euro 500,00 (cinquecento) forfettarie per la partecipazione a ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione, dell'Assemblea, dei Comitati e a ciascuna riunione del Collegio sindacale differente dagli incontri periodici di cui al punto 1.

Si evidenzia che l'ammontare del gettone di partecipazione alle suddette riunioni è stato forfettizzato, in allineamento a quello stabilito attualmente per i Consiglieri di Amministrazione alle sedute dei Comitati Interni. Il compenso spetta anche in caso di audio, video e teleconferenza. In esito alle maggiorazioni di cui sopra non è più corrisposta alcuna indennità per i tempi di trasferimento, essendo gli stessi considerati assorbiti nei compensi di cui ai punti 1, 2 e 4. I suddetti compensi sono da intendersi comprensivi anche dei cd. "rimborsi per le spese generali di Studio e per le indennità di assenza dallo Studio per trasferte al di fuori del Comune ove è ubicato lo Studio del Membro del Collegio sindacale" e dei compensi spettanti per l'eventuale parere sulla delibera del Consiglio di Amministrazione che fissa la

2.6 Tabella di confronto degli ultimi cinque esercizi della variazione annuale dei compensi, dei risultati della società e della remunerazione media dei dipendenti nell'esercizio 2024 (in Euro)

Compenso di ciascuno dei soggetti per i quali le informazioni di cui alla presente sezione della Relazione sono fornite nominativamente	2020	Var % 20/19 +/-	2021	Var % 21/20 +/-	2022	Var % 22/21 +/-	2023	Var % 23/22 +/-	2024	Var % 24/23 +/-
Postacchini Enrico	94.750	0,8%	102.500	8,2%	106.201	3,6%	108.000	1,7%	108.000	0,0%
Nazareno Ventola	311.781	-28,3%	395.535	26,9%	433.539	9,6%	463.148	6,8%	562.707	21,5%
Pascotto Laura	15.750	-4,5%	18.000	14,3%	28.571	58,7%	32.000	12,0%	34.000	6,3%
Leti Elena					14.314	n.a.	20.800	45,3%	23.897	14,9%
Bonfiglioli Sonia		n.a.		n.a.	20.385	n.a.	30.500	49,6%	5.462	-82,1%
Grandi Giada	12.000	-9,4%	15.000	25,0%	19.201	28,0%	20.500	6,8%	21.500	4,9%
Veronesi Valerio	10.000	17,9%	12.000	20,0%	15.951	32,9%	18.000	12,8%	18.000	0,0%
Cavallaro Giovanni	2.951	n.a.	12.500	323,6%	17.701	41,6%	20.000	13,0%	31.214	56,1%
Montrella Alessio					12.264	n.a.	18.000	46,8%	19.000	5,6%
Bugno Claudia									14.966	n.a.
Troncone Marco	12.250	-10,9%	15.250	24,5%	5.937	-61,1%		n.a.		n.a.
Giannini Silvia	23.750	42,1%	26.000	9,5%	9.124	-64,9%		n.a.		n.a.
Tozzi Gennarino	6.685	-18,8%		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.
Sidoli Eugenio	22.000	35,7%	24.750	12,5%	8.374	-66,2%		n.a.		n.a.
Mantecchini Luca		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.
Tabellini Giorgio		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.
Trombone Domenico		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.		n.a.
Cotroneo Rosalba					21.176	n.a.	48.500	129,0%	62.000	27,8%
Aielli Francesca					18.676	n.a.	39.000	108,8%	49.500	26,9%
Bonura Alessandro	39.789	210,3%	39.520	-0,7%	40.572	2,7%	40.923	0,9%	50.440	23,3%
Voci Pietro	52.500	272,9%	51.000	-2,9%	36.824	-27,8%		n.a.		n.a.
Gardin Samantha	40.068	231,4%	39.000	-2,7%	26.337	-32,5%		n.a.		n.a.

	2020	Var % 20/19	2021	Var % 21/20	2022	Var % 22/21	2023	Var % 23/22	2024	Var % 24/23
Remunerazione media dei dipendenti AdB	39.276	0,3%	40.494	3,1%	41.322	2,0%	36.120	-12,6%	36.375	0,7%

Risultati del Gruppo	2020	Var % 20/19	2021	Var % 21/20	2022	Var % 22/21	2023	Var % 23/22	2024	Var % 24/23
Traffico Passeggeri	2.506.258	-73,4%	4.103.816	63,7%	8.496.000	107,0%	9.970.284	17,4%	10.775.972	8,1%
EBITDA gestionale consolidato (€ 000)	-5.638	n.a.	3.145	n.s.	32.897	n.s.	42.556	29,4%	53.197	25,0%
Utile consolidato (€ 000)	-13.590	n.a.	-6.717	n.s.	31.109	n.s.	16.706	-46,3%	24.437	46,3%

PARTECIPAZIONI DETENUTE, NELLA SOCIETÀ E NELLE SOCIETÀ CONTROLLATE, DAI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO, DAI DIRETTORI GENERALI NONCHÉ DAGLI STRETTI FAMILIARI

Cognome	Nome	Carica	Titolo del possesso	Società partecipata	Numero di azioni possedute alla fine dell'esercizio precedente	Numero di azioni acquistate	Numero di azioni vendute	Numero di azioni possedute alla fine dell'esercizio in corso
VENTOLA	**NAZARENO**	Amministratore Esecutivo e Direttore Generale [1]	proprietà	AdB	2.750	1.250	0	4.000

(1) Unico dirigente strategico della Società.

PARTE SECONDA: DETTAGLIO DELLE REMUNERAZIONI PERCEPITE DAI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI DIREZIONE, AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A. (LA "SOCIETÀ") E DAI DIRIGENTI STRATEGICI NELL'ESERCIZIO 2024

Tabella 1: Dettaglio delle remunerazioni percepite dai componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo e dai Dirigenti Strategici nell'esercizio 2024 (in Euro)

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
AMMINISTRATORI													
ENRICO POSTACCHINI	Presidente	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				98.000,00[4]	NA	0	NA	NA	NA	NA	98.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				10.000,00[5]	NA	0	NA	NA	NA	NA	10.000,00	100% / 0%	NA
Totale				108.000,00		0					108.000,00		
NAZARENO VENTOLA	Amm.re Delegato	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				336.165,00[6]	NA	183.795,00[7]	NA	12.747,00	30.000,00	NA	562.707,00	60% / 40%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	0	NA	0	NA	NA	0		NA
Totale				336.165,00		183.795,00		12.747,00	30.000,00		562.707,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(3) È stato chiarito che l'ammontare è indicato per competenza anche se l'approvazione del bilancio non si è ancora verificata.

(4) Compensi per la carica di Presidente € 80.000 oltre a emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea € 18.000,00, ancorché non corrisposti.

(5) Compensi per la carica di Presidente di Fast Freight Marconi S.p.a. € 10.000,00, ancorché non corrisposti.

(6) Retribuzione fissa da lavoro dipendente. L'ammontare della retribuzione prevista dal Contratto di Lavoro dipendente si intende comprensiva del corrispettivo per ogni attività svolta dallo stesso in qualità di Amministratore Delegato e comunque per ogni e qualsivoglia incarico societario da espletarsi per la Società e/o altra Società controllata e/o collegata.

(7) Dal 2024 la cella contiene, oltre all'MBO 2024 maturato, anche il bonus maturato in base al Piano di incentivazione a lungo termine VIII° ciclo 2022-2024, entrambi da corrispondere nel 2025.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
LAURA PASCOTTO	Amm.re	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				18.000,00[8]	16.000,00[9]	NA	NA	NA	NA	NA	34.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				18.000,00	16.000,00						34.000,00		
ELENA LETI	Amm.re	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				18.720,00[10]	5.177,00[11]	NA	NA	NA	NA	NA	23.897,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				18.720,00	5.177,00						23.897,00		
SONIA BONFIGLIOLI	Amm.re	Dal 01.01.24 al 28.02.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				2.868,00[12]	2.594,00[13]	NA	NA	NA	NA	NA	5.462,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				2.868,00	2.594,00						5.462,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(8) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(9) Compensi per presenze al Comitato per la Remunerazione € 3.000, Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità € 3.000 oltre al compenso fisso per Presidenza di quest'ultimo Comitato € 10.000,00, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(10) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti.

(11) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità € 3.120, Compensi per presenze al Comitato Investimenti € 1.040 oltre al compenso fisso per Presidenza di quest'ultimo Comitato € 1.017 dal 21/10/24, Compensi per presenze al Comitato Qualità e Accoglienza € 0, ancorché non corrisposti ancorché non corrisposti

(12) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea fino al 27.02.2024, ancorché non corrisposti.

(13) Compensi per presenze al Comitato per la Remunerazione € 1.000 oltre al compenso fisso per Presidenza di tale Comitato Remunerazione € 1.594 fino al 27.02.24, ancorché non corrisposti.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L. RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
GIADA GRANDI	Amm.re	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				18.000,00[14]	3.500,00[15]	NA	NA	NA	NA	NA	21.500,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				18.000,00	3.500,00						21.500,00		
VALERIO VERONESI	Amm.re	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				18.000,00[16]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	18.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				18.000,00							18.000,00		
GIOVANNI CAVALLARO	Amm.re	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				18.000,00[17]	13.214,00[18]	NA	NA	NA	NA	NA	31.214,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				18.000,00	13.214,00						31.214,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(14) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(15) Compensi per presenze al Comitato per la Remunerazione per € 3.500, Compensi per presenze al Comitato Qualità e Accoglienza € 0, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(16) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti.

(17) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(18) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità per € 2.500, Compensi per presenze al Comitato per la Remunerazione per € 2.500 oltre al compenso fisso per Presidenza di tale Comitato Remunerazione € 8.214 dal 06.03.24, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
ALESSIO MONTRELLA	Amm.re	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				18.000,00[19]	1.000,00[20]	NA	NA	NA	NA	NA	19.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				18.000,00	1.000,00						19.000,00		
CLAUDIA BUGNO	Amm.re	Dal 23.04.2024 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				12.909,00[21]	2.057,00[22]	NA	NA	NA	NA	NA	14.966,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				12.909,00	2.057,00						14.966,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(19) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.
(20) Compensi per presenze al Comitato Investimenti, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.
(21) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea dal 23.04.24, ancorché non corrisposti.
(22) Compensi per presenze al Comitato Investimenti € 1.040, Compensi per presenze al Comitato Qualità e Accoglienza € 0 oltre al compenso fisso per Presidenza di quest'ultimo Comitato € 1.017 dal 21.10.24, ancorché non corrisposti.

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE L RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
SINDACI													
ROSALBA COTRONEO	Sindaco effettivo	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				56.000,00[23]	6.000,00[24]	NA	NA	NA	NA	NA	62.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				56.000,00	6.000,00						62.000,00		
FRANCESCA AIELLI	Sindaco effettivo	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				48.000,00[25]	1.500,00[26]	NA	NA	NA	NA	NA	49.500,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				48.000,00	1.500,00						49.500,00		
ALESSANDRO BONURA	Sindaco effettivo	Dal 01.01.24 al 31.12.2024	Approvazione del bilancio al 31.12.2024										
Compensi nella società che redige il bilancio				49.440,00[27]	1.000,00[28]	NA	NA	NA	NA	NA	50.440,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				49.440,00	1.000,00						50.440,00		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(23) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti di cui € 50.000 riversati al datore di lavoro. Tale compenso, ai sensi dell'art. 24, comma 3 del d.lgs. 165/2001, confluisce nelle risorse destinate al fondo per il trattamento economico omnicomprensivo della dirigenza del MEF (ad eccezione degli emolumenti erogati a titolo di gettone di presenza).

(24) Compensi per presenze al Comitato per la Remunerazione €.3.000 e compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.000, ancorché non corrisposti.

(25) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti di cui € 42.000 riversati al datore di lavoro. Tale compenso, ai sensi dell'art. 24, comma 3 del d.lgs. 165/2001, confluisce nelle risorse destinate al fondo per il trattamento economico omnicomprensivo della dirigenza del MIT (ad eccezione degli emolumenti erogati a titolo di gettone di presenza).

(26) Compensi per presenze al Comitato per la Remunerazione € 500 e compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità € 1.000, ancorché non corrisposti.

(27) Emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea, ancorché non corrisposti.

(28) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità € 1.000, ancorché non corrisposti.

Tabella 2: Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari, diversi dalle stock option, a favore dei componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e dei Dirigenti Strategici 2024

Non applicabile

Tabella 3: Piani di incentivazione monetaria per i componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e dei Dirigenti Strategici 2024 (in Euro)

BENEFICIARI		BONUS DELL'ANNO 2024 (€)			BONUS DI ANNI PRECEDENTI (€)			ALTRI BONUS
NOME E COGNOME	CARICA	EROGABILE/EROGATO	DIFFERITO	PERIODO DI DIFFERIMENTO	NON PIÙ EROGABILI	EROGABILE/EROGATO	ANCORA DIFFERITI	
NAZARENO VENTOLA	**AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE**							
Piano di incentivazione a lungo termine VIII° ciclo 2022-2024						62.356 (1)		
Piano di incentivazione a lungo termine IX° ciclo 2023-2025			103.926 (2)					
Piano di incentivazione a lungo termine X° ciclo 2024-2026			103.926 (3)					
MBO 2024		121.439 (4)						
Una Tantum 2024		30.000						

(1) Il regolamento del piano di incentivazione a lungo termine 2022 - 2024 prevede che l'erogazione del premio dipenda dal raggiungimento di obiettivi economici nonché dal raggiungimento di milestone definite per il piano di investimenti aeroportuali, piano innovazione e piano di sostenibilità di AdB. Al raggiungimento del livello minimo di risultato, se previsto, 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. In caso di raggiungimento di un livello di risultato intermedio (tra il 50% ed il 100%) il premio maturato sarà calcolato in modo proporzionale tra i livelli "minimo" e "massimo".

(2) Somma massima erogabile. Si evidenzia aumento RAL per scatto di anzianità.
(3) Somma massima erogabile. Si evidenza aumento RAL per scatto di anzianità.
(4) Pagamento da effettuarsi nel 2025 con le competenze del mese successivo all'approvazione del bilancio 2024.

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Determinazione della durata in carica**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto, pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione della durata in carica**

CONTRARI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuate alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA reppresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione della durata in carica**

ASTENUTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione della durata in carica**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
DE*	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683
DE*	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827
DE*	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
6	AGRIESTI CARMELINA			
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	29.687.902
Percentuale votanti %	100,000000
Percentuale Capitale %	82,179531

Azionisti:	10	Persone:	8
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	8

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Nomina dei componenti CdA e Nomina Presidente**

Hanno partecipato alla votazione:

n° **10** azionisti che rappresentano in proprio o per delega

n° 29.687.902 azioni di cui n° 29.687.902 azioni ammesse al voto

pari al 82,179531 del capitale sociale

Hanno votato:

		%AZIONI ORDINARIE RAPPRESENTATE (Quorum deliberativo)	%AZIONI AMMESSE AL VOTO	%CAP.SOC.
LISTA1	19.069.274	64,232474	64,232474	52,785946
LISTA 2	10.618.628	35,767526	35,767526	29,393585
SubTotale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
SubTotale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina dei componenti CdA e Nomina Presidente**

ASTENUTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina dei componenti CdA e Nomina Presidente**

FAVOREVOLI alla LISTA1

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
**D	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827
6	AGRIESTI CARMELINA			
**D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
**D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
**D	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	19.069.274
Percentuale votanti %	64,232474
Percentuale Capitale %	52,785946

Azionisti:	8	Persone:	6
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	6

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Nomina dei componenti CdA e Nomina Presidente**

FAVOREVOLI alla LISTA 2

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO	10.613.628		10.613.628
**D	MUNDYS SPA	5.000		5.000
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A			

Totale voti	10.618.628
Percentuale votanti %	35,767526
Percentuale Capitale %	29,393585

Azionisti:	2	Persone:	2
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	2

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato N) al N. 32451/53603 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Determinazione compenso componenti CdA**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto, pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.592.219	99,677704	99,677704	81,914669
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	29.592.219	99,677704	99,677704	81,914669
Astenuti	95.683	0,322296	0,322296	0,264862
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	95.683	0,322296	0,322296	0,264862
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso componenti CdA**

CONTRARI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso componenti CdA**

ASTENUTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
5	BARALDI FRANCO			
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683

Totale voti	95.683
Percentuale votanti %	0,322296
Percentuale Capitale %	0,264862

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	1

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso componenti CdA**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
DE*	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
**D	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827
6	AGRIESTI CARMELINA			
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	29.592.219
Percentuale votanti %	99,677704
Percentuale Capitale %	81,914669

Azionisti:	9	Persone:	8
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	7

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

Allegato O) al N. 9451/5360 di Rep.

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Proposta nomina Sindaci**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto, pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	18.988.447	63,960219	63,960219	52,562208
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	18.988.447	63,960219	63,960219	52,562208
Astenuti	10.694.455	36,022940	36,022940	29,603483
Non Votanti	5.000	0,016842	0,016842	0,013841
Sub totale	10.699.455	36,039781	36,039781	29,617323
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

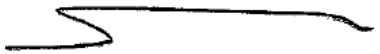
LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Proposta nomina Sindaci**

CONTRARI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000





Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persone fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Proposta nomina Sindaci**

ASTENUTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
**D	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628
5	BARALDI FRANCO			
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827

Totale voti	10.694.455
Percentuale votanti %	36,022940
Percentuale Capitale %	29,603483

Azionisti:	2	Persone:	2
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	2

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Proposta nomina Sindaci**

NON VOTANTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000

Totale voti	5.000
Percentuale votanti %	0,016842
Percentuale Capitale %	0,013841

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	1

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Proposta nomina Sindaci

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
**D	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683
6	AGRIESTI CARMELINA			
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	18.988.447
Percentuale votanti %	63,960219
Percentuale Capitale %	52,562208

Azionisti:	7	Persone:	6	DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	5	**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)

RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Allegato P) al N. 52451/53107 di Rep.

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Determinazione compenso componenti Collegio Sindacale**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **10** azionisti, portatori di n° **29.687.902** azioni

ordinarie, di cui n° **29.687.902** ammesse al voto,

pari al **82,179531%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	29.592.219	99,677704	99,677704	81,914669
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	29.592.219	99,677704	99,677704	81,914669
Astenuti	95.683	0,322296	0,322296	0,264862
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	95.683	0,322296	0,322296	0,264862
Totale	29.687.902	100,000000	100,000000	82,179531

Azionisti in proprio: 2
Azionisti in delega: 8
Teste: 8 Azionisti. :10

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso componenti Collegio Sindacale**

CONTRARI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega

Totale voti	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Azionisti:	0	Persone:	0
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso componenti Collegio Sindacale**

ASTENUTI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
5	BARALDI FRANCO			
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DELL`EMILIA	95.683		95.683

Totale voti	95.683
Percentuale votanti %	0,322296
Percentuale Capitale %	0,264862

Azionisti:	1	Persone:	1
Azionisti in proprio:	0	Azionisti in delega:	1

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2025
(2^ Convocazione del)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: **Determinazione compenso componenti Collegio Sindacale**

FAVOREVOLI

	Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1	COLOMBO MARIO CARLO			
DE*	MUNDYS SPA	10.613.628		10.613.628
2	MISSONI ELETTRA	3.000	3.000	
3	GUBERTI SIMONE			
**D	AZIMUT CAPITAL MANAGEMENT SGR S.P.A	5.000		5.000
4	BONACINI PAOLO	510	510	
5	BARALDI FRANCO			
**D	CCIAA BOLOGNA	15.916.808		15.916.808
**D	CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI RAVENNA	80.827		80.827
6	AGRIESTI CARMELINA			
DE*	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201		836.201
7	LO GIUDICE SERGIO			
DE*	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590		1.400.590
8	PRIOLO IRENE			
DE*	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655		735.655

Totale voti	29.592.219
Percentuale votanti %	99,677704
Percentuale Capitale %	81,914669

Azionisti:	9	Persone:	8
Azionisti in proprio:	2	Azionisti in delega:	7

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato