

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2025

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



WWW.BOLGNA-AIRPORT.IT



Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 31 Marzo 2025

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	3
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	6
 Relazione sulla gestione al 31 Marzo 2025	 7
 Prospetti Contabili al 31 Marzo 2025	 48
• Prospektro della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	49
• Conto Economico consolidato	50
• Conto Economico Complessivo consolidato	51
• Rendiconto finanziario consolidato	52
• Prospektro delle variazioni di patrimonio netto consolidato	53
 Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2025	 54
 Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 103

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

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 marzo 2025 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	44,06% (*)
MUNDYS S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	5,80% (*)

(*) 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 Dic平arante 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.

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 ed in carica fino al 29 aprile 2025, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, è stata la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Elena Leti	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (**)
Claudia Bugno	Consigliere (**)
Valerio Veronesi	Consigliere

Alessio Montrella	Consigliere
Giovanni Cavallaro	Consigliere (A) (B)
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(*) Amministratore Delegato e Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l’incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(**) In data 28 febbraio 2024 il Consigliere Sonia Bonfiglioli ha presentato dimissioni irrevocabili. Il Consiglio di Amministrazione ha, quindi, in data 14 marzo 2024, deliberato, col parere favorevole del Collegio Sindacale, la cooptazione, ai sensi e per gli effetti dell’art. 2386 del codice civile, di Claudia Bugno in sostituzione della consigliera indipendente dimissionaria Sonia Bonfiglioli.

- (A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Giovanni Cavallaro, nominato come componente del Comitato per la Remunerazione, di cui diventa Presidente, con delibera consiliare del 6 marzo 2024 in sostituzione della cessata Sonia Bonfiglioli – in carica fino all’approvazione del Bilancio al 31 marzo 2025)
- (B) Componente del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità (Presidente Laura Pascotto – in carica fino all’approvazione del Bilancio al 31 marzo 2025)

L’Assemblea dei Soci del 29 aprile 2025, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2027, con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Consigliere (*) (**)
Monica Biccari	Consigliere (A)
Annarita Bove	Consigliere
Claudia Bugno	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (C)
Francesco Minnetti	Consigliere
Carlo Schiavone	Consigliere
Valerio Veronesi	Consigliere

(*) confermato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione del 15 maggio 2025.

(**) mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l’incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

- (A) Presidente del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità e componente del Comitato per la Remunerazione.
- (B) Presidente del Comitato di Remunerazione e componente del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità.
- (C) Componente del Comitato per la Remunerazione e del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità.

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 ed in carica fino al 29 aprile 2025, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, è stata la seguente:

Nominativo	Carica
Rosalba Cotroneo	Presidente
Francesca Aielli	Sindaco effettivo
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Sergio Graziosi	Sindaco supplente
Alessia Bastiani	Sindaco supplente

L'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2025, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, ha nominato i componenti del Collegio Sindacale, con incarico fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2027, secondo le previsioni dello Statuto, valutato il mancato tempestivo pervenimento delle nomine ministeriali, nelle persone di: Olivo Vittorio Calselli (Presidente del Collegio, espressione della minoranza), Mara Marmocchi e Luca Moscatiello membri effettivi; Federica Nannucci e Andrea Alessandri quali Sindaci supplenti.

Solo di seguito alla conclusione dell'Assemblea degli Azionisti del 29 aprile 2025, che ha deliberato, tra l'altro, il rinnovo del Collegio Sindacale, è stata trasmessa alla Società, da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi dell'art. 24 dello Statuto sociale e dall'art. 11 commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del 12 novembre 1997 n. 521, la nomina del Dott. Andrea Alessandri come sindaco effettivo.

Al fine di permettere l'insediamento del sindaco di nomina ministeriale nel Collegio Sindacale della Società ai sensi di legge e di Statuto, in data 5 maggio il sindaco effettivo Dott. Luca Moscatiello eletto da detta Assemblea degli Azionisti ha rinunciato alla carica in pari data. Inoltre, poiché le disposizioni sopra richiamate prevedono che la carica di Presidente del Collegio Sindacale sia rivestita dal sindaco nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Dott. Olivo Vittorio Calselli, a cui era stato conferito tale incarico dalla predetta Assemblea, al solo fine di permettere il rispetto del dettato normativo di settore, ha rinunciato alla presidenza del Collegio Sindacale della Società, mantenendo tuttavia l'incarico di sindaco effettivo dell'Emittente.

Il Dott. Andrea Alessandri, sempre in data 5 maggio, ha rinunciato all'incarico di sindaco supplente attribuitogli dall'Assemblea della Società del 29 aprile 2025 e ha assunto, per effetto della nomina ministeriale, la carica di sindaco effettivo e la presidenza del Collegio Sindacale dal 5 maggio.

Successivamente, ancora, in data 12 maggio 2025, è stata trasmessa alla Società, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 24 dello Statuto sociale e dall'art. 11 commi 2 e 3, del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del 12 novembre 1997 n. 521, la nomina della Dott.ssa Annalisa Ghelfi come sindaco effettivo.

Al fine di permettere l'insediamento del sindaco di nomina ministeriale nel Collegio Sindacale della Società ai sensi di legge e di Statuto, in data 13 maggio 2025 il sindaco effettivo Dott.ssa Mara Marmocchi eletta dall'Assemblea degli Azionisti ha rinunciato alla carica, con effetto da pari data. La Dott.ssa Annalisa Ghelfi ha assunto per effetto della nomina ministeriale la carica di sindaco effettivo dal 13 maggio 2025 e fino alla data di

approvazione del bilancio al 31 dicembre 2027, ossia fino alla scadenza stabilita per l'organo di controllo in sede di rinnovo da parte dell'Assemblea del 29 aprile 2025.

A seguito delle variazioni sopra descritte, dal 13 maggio il Collegio Sindacale della Società in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2027, risulta così composto:

Nominativo	Carica
Dott. Andrea Alessandri	Presidente
Dott. Olivo Vittorio Calselli	Sindaco effettivo
Dott.ssa Annalisa Ghelfi	Sindaco effettivo
Dott.ssa Federica Nannucci	Sindaco supplente

L'Emittente provvederà alla nomina del sindaco supplente in sostituzione del Dott. Andrea Alessandri alla prossima assemblea, ai sensi di legge e di Statuto.

Società di revisione contabile

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 Marzo 2025

Indice

PREMESSA	10
1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO.....	14
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	14
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	16
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	17
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	19
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	19
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	19
2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	22
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	24
2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI.....	24
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	26
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	26
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	29
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	31
3.4 PRINCIPALI INDICI	32
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	32
3.6 IL PERSONALE	33
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	35
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	36
4.1 SOSTENIBILITA'	36
4.2 LA QUALITA'	37
5. IL QUADRO NORMATIVO	38

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-206	38
5.2 LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI	39
5.3 PACCHETTO OMNIBUS.....	40
6 IL CONTENZIOSO.....	40
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	40
8. INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	44
9. GARANZIE PRESTATE	45
10. REGIME DI OPT-OUT	45
11. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	45

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 marzo 2025, 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 4.500 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 4.200 mq e 30 punti vendita alla fine del mese di marzo. I lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen stanno interessando i punti vendita presenti nell'area, per i quali si prevedono progressive riaperture durante il 2025.

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

Nei primi mesi dell'anno l'attività economica globale ha mostrato segni di rallentamento. Alla fine del 2024 l'attività economica negli Stati Uniti ha continuato a espandersi (+2,4%), rallentando rispetto al terzo trimestre e continuando ad affievolirsi anche nei primi mesi del 2025. Il 2 aprile 2025 l'amministrazione statunitense ha annunciato nuovi dazi su tutte le importazioni, con incrementi particolarmente elevati per i paesi con un avanzo commerciale nei confronti degli Stati Uniti, tra cui Cina, Unione europea, Giappone e le economie del Sud Est asiatico. Il 9 aprile la misura è stata parzialmente sospesa per tre mesi verso i principali partner commerciali, ad eccezione della Cina, verso cui sono stati ulteriormente inaspriti. La decisione del 2 aprile rappresenta quindi un netto cambio di rotta rispetto alle precedenti politiche commerciali e introduce comunque significativi rischi sulle prospettive dell'interscambio globale. In Cina l'attività ha accelerato nell'ultimo trimestre del 2024, ma all'inizio del nuovo anno i consumi sono rimasti deboli, portando a fissare l'obiettivo di crescita del PIL reale per il 2025 a circa il 5%. Secondo le proiezioni pubblicate in marzo dall'OCSE, il PIL mondiale si espanderebbe del 3,1% nel 2025, con un rallentamento rispetto all'anno precedente. Le stime sono state corrette al ribasso rispetto a quanto prefigurato a dicembre, con significative differenze nella dinamica del PIL tra i principali paesi avanzati. Gli indicatori congiunturali più recenti segnalano una dinamica ancora moderata del PIL dell'Area Euro nel primo trimestre dell'anno. Sulle prospettive economiche dell'area grava l'introduzione dei nuovi dazi da parte dell'amministrazione statunitense. Secondo Banca d'Italia, il ciclo industriale ha segnato una parziale ripresa, con una crescita prevista di +0,9% nel 2025, +1,2% nel 2026 e +1,3% nel 2027 e con una revisione delle previsioni al ribasso. In Italia, dopo un ultimo trimestre del 2024 in espansione, sono cresciuti lievemente i consumi e cresce moderatamente anche il PIL del primo trimestre del 2025. Sulla base delle proiezioni più recenti di Banca d'Italia,

che incorporano una prima valutazione dell'impatto dei dazi statunitensi, il prodotto crescerà dello 0,6% nell'anno in corso, dello 0,8% nel 2026 e dello 0,7% nel 2027.

Dopo il picco raggiunto a metà gennaio, il prezzo del Brent è sceso notevolmente, collocandosi a 63 dollari al barile l'8 aprile, il livello più basso da agosto 2021. Il calo è riconducibile alla debolezza della domanda mondiale di petrolio e all'aumento dell'offerta dell'OPEC+, che ha comunicato di voler incrementare a maggio la produzione al di sopra dell'obiettivo iniziale. Nonostante i nuovi dazi statunitensi non si applichino a petrolio, gas e combustibili raffinati, il loro annuncio ha contribuito a comprimere sensibilmente le quotazioni del petrolio, inducendo timori di riduzione della domanda globale.

Dopo essere cresciuto per gran parte del 2024 e ancora all'inizio dell'anno in corso, il prezzo di riferimento del gas naturale europeo (*Title Transfer Facility*, TTF) ha registrato un forte calo portandosi intorno ai 35 euro per megawattora. Il calo riflette i timori che le tensioni commerciali globali deprimano l'attività economica, nonché il riassorbirsi di alcuni shock temporanei che avevano contribuito ai precedenti rincari. Le previsioni di crescita globale, che erano divenute meno favorevoli già prima del 2 aprile, risentiranno quindi ulteriormente delle tensioni commerciali, in un clima di forte incertezza sul futuro delle relazioni internazionali.

In febbraio l'inflazione al consumo sui dodici mesi è scesa rispetto al mese precedente negli Stati Uniti, nel Regno Unito e in Giappone. In Europa in marzo l'inflazione al consumo è diminuita al 2,2% sui dodici mesi scontando la dinamica negativa dei prezzi dell'energia. Secondo le proiezioni di marzo formulate dagli esperti della BCE, l'inflazione si collocherà al 2,3% nel 2025, all'1,9% nel 2026 e al 2,0% nel 2027. Rispetto alle stime di dicembre, le previsioni sono state riviste al rialzo di 0,2% per l'anno in corso, rispecchiando soprattutto aumenti più marcati all'inizio dell'anno dei prezzi dei beni energetici, mentre sono rimaste invariate per il 2026 e sono diminuite di un decimo per il 2027. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, aprile 2025*).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri risente di una crescita del traffico che rimane timida nel primo trimestre del 2025 (+5,3% rispetto ai primi tre mesi del 2024) a fronte di una crescita dell'offerta di *seats*, con un impatto negativo sul *load factor* globale che segna una sostanziale stazionarietà rispetto all'anno precedente. Il traffico internazionale guida la crescita (+7,7% rispetto al 2024), a fronte di un traffico domestico in rallentamento (+1,4% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente). Il traffico merci mondiale del primo trimestre 2025 risulta superiore rispetto allo stesso periodo del 2024 (+2,4%), pur considerando i primi mesi del 2024 in significativo incremento rispetto all'anno precedente. Prosegue quindi la crescita, seppur in rallentamento, della domanda *air cargo*, nonostante le condizioni macroeconomiche attuali di incertezza. In tale contesto, il traffico merci di marzo segna un lieve rialzo rispetto al mese precedente, scontando una possibile anticipazione degli acquisti a fronte dell'introduzione dei dazi all'importazione da parte dell'amministrazione statunitense (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, marzo 2025*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo trimestre del 2025 è cresciuto del 4,3% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci segna una decelerazione rispetto ai primi tre mesi dell'anno precedente (-1,7%), risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (*Fonte: ACI Europe, marzo 2025*).

Il traffico passeggeri italiano continua a segnare una significativa crescita rispetto all'anno precedente (+7,6%), pur scontando la diversa programmazione delle festività e la programmazione invernale dei voli. La crescita rimane guidata dal traffico internazionale (+8,6%), a fronte di un traffico domestico che rimane comunque positivo ed in crescita del 5,7% rispetto al primo trimestre dell'anno precedente (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, marzo 2025*).

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 primo trimestre 2025 rispetto all'anno precedente (+8,0%), con differenze sensibili fra gli scali. Anche nel singolo mese di marzo si registra un significativo miglioramento rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un +9,2% rispetto al 2024 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, marzo 2025*).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il primo trimestre 2025 con una crescita importante rispetto al 2024 (+9,5%). L'andamento risulta ora più omogeneo fra il traffico domestico e quello internazionale (+8,1% e +9,8% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel primo trimestre 2025 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, marzo 2025*).

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito.

“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.

Il Gruppo 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*.

1.3. ANDAMENTO DEL TITOLO

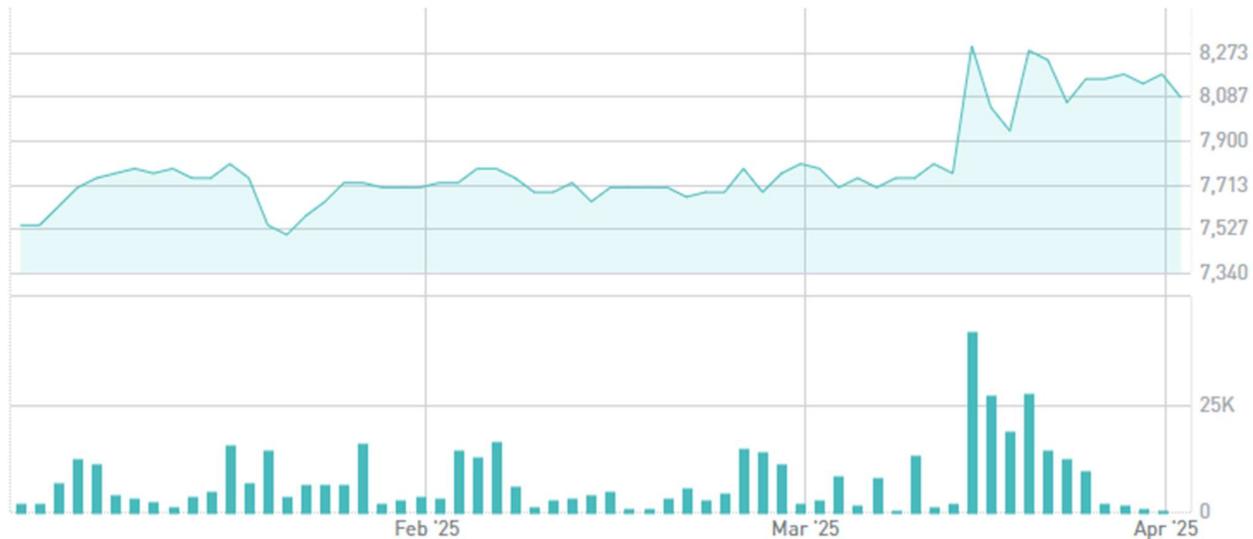
Il 14 luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Si riportano di seguito:

- l’andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2025 fino al 31 marzo 2025;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 marzo 2025 (ultimo giorno delle negoziazioni nel mese) si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,12 per azione, che porta, a tale data, la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 293 milioni di Euro.

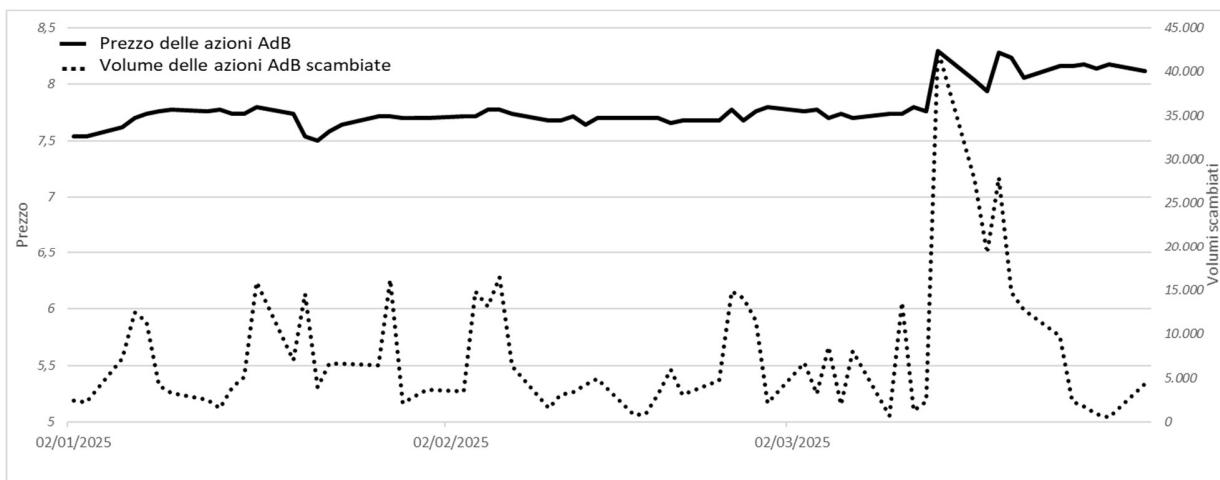
Andamento titolo AdB (01/01/2025-31/03/2025)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2025-31/03/2025)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2025-31/03/2025)



Il primo trimestre del 2025 apre con una performance complessivamente positiva del titolo, il quale beneficia dei buoni risultati registrati nel corso del 2024 nonostante il contesto macroeconomico instabile. Rispetto al trimestre dell'anno precedente, che scontava una fase ciclica di sostanziale stazionarietà a seguito dei segnali di raffreddamento delle maggiori economie mondiali, si rileva quindi un importante miglioramento sia dal punto di vista del prezzo medio che dei volumi scambiati, presentando contestualmente un aumento della volatilità massima. Si osserva quindi un picco nel prezzo e nel volume di azioni scambiate nel mese di marzo in corrispondenza della presentazione dei risultati del FY 2024.

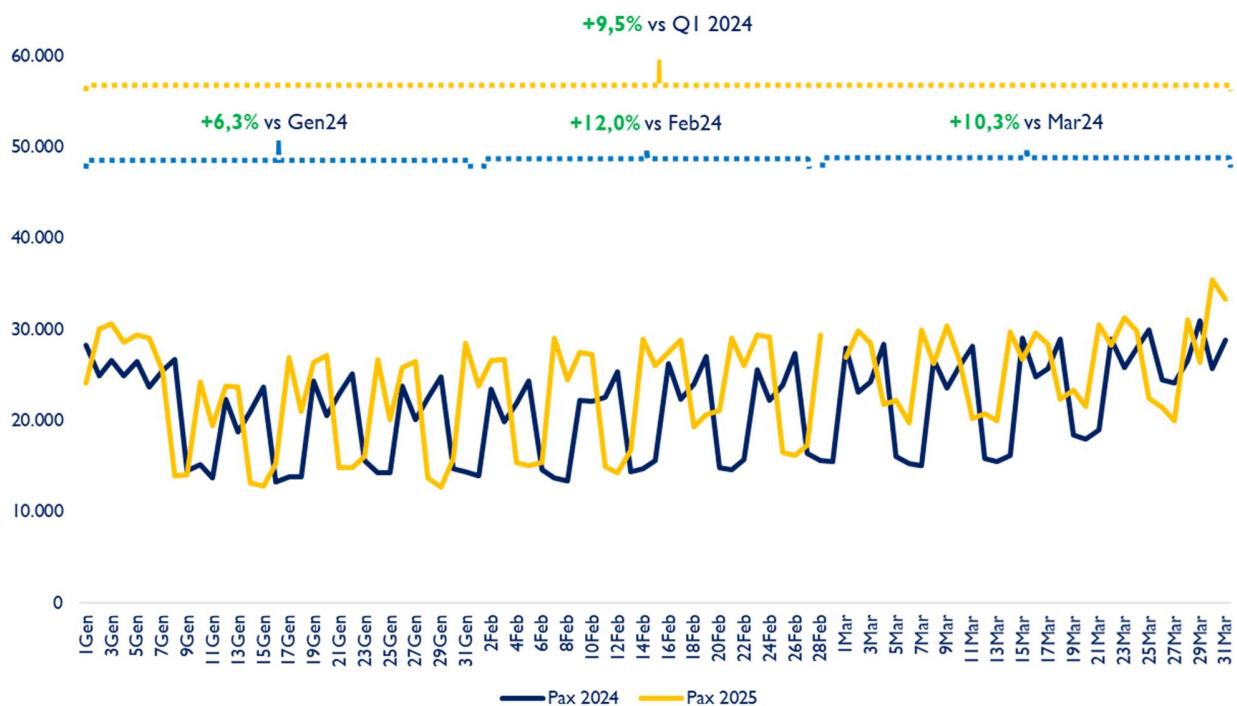
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo trimestre 2025 inizia con un forte trend di crescita: marzo registra per la prima volta più di 800 mila passeggeri, portando i volumi complessivi sui tre mesi a 2.135.210 passeggeri, in aumento del 9,5% sullo stesso periodo del 2024. I movimenti, pari a 16.777, crescono del 6,3% sullo stesso periodo dell'anno precedente e la merce trasportata si attesta a 12.876 tonnellate, in lieve calo rispetto al 2024 (-4,3%). Il *load factor* medio risulta in crescita con l'82,3% nel primo trimestre 2025 rispetto all'81,8% del 2024.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Marzo 2025



	Gennaio - Marzo 2025	Gennaio - Marzo 2024	Var. % 2025 - 2024
Passeggeri	2.135.210	1.949.775	9,5%
Movimenti	16.777	15.789	6,3%
Tonnellaggio	1.192.749	1.111.944	7,3%
Merce	12.876.487	13.457.459	-4,3%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Marzo 2025	% sul totale	Gennaio - Marzo 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Linea	736.447	34,5%	704.497	36,1%	4,5%
Low cost	1.390.998	65,1%	1.237.742	63,5%	12,4%
Charter	3.870	0,2%	5.342	0,3%	-27,6%
Transiti	1.822	0,1%	439	0,0%	315,0%
Totale Aviazione Commerciale	2.133.137	99,9%	1.948.020	99,9%	9,5%
Aviazione Generale	2.073	0,1%	1.755	0,1%	18,1%
Totale complessivo	2.135.210	100,0%	1.949.775	100,0%	9,5%

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 nei primi tre mesi del 2025 una crescita moderata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+4,5%) a fronte di un aumento dei movimenti e nonostante un lieve calo del fattore di riempimento dei voli, mentre il traffico low cost, caratterizzato da minor marginalità, è cresciuto in maniera più significativa (+12,4% rispetto al 2024), confermando la propria preponderanza sullo scalo.

In questo contesto, il traffico internazionale mantiene stabile la propria incidenza sul volume totale dei passeggeri, registrando un'accelerazione più rapida rispetto al traffico nazionale.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Marzo 2025	% sul totale	Gennaio - Marzo 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Nazionale	499.523	23,4%	461.304	23,7%	8,3%
Internazionale	1.633.614	76,5%	1.486.716	76,3%	9,9%
Totale Aviazione Commerciale	2.133.137	99,9%	1.948.020	99,9%	9,5%
Aviazione Generale	2.073	0,1%	1.755	0,1%	18,1%
Totale complessivo	2.135.210	100,0%	1.949.775	100,0%	9,5%

Anche il 2025 beneficia di una domanda sostenuta, con sette città estere tra le dieci principali destinazioni, la prima delle quali è Tirana con quasi 100 mila passeggeri.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri</i>	Gennaio - Marzo 2025	Gennaio - Marzo 2024	Var. % 2025 - 2024
Catania	131.367	152.290	-13,7%
Tirana	98.552	100.006	-1,5%
Barcellona	97.798	91.493	6,9%
Madrid	73.552	65.607	12,1%
Istanbul	72.175	67.332	7,2%
Palermo	70.209	67.238	4,4%
Parigi CGD	70.021	71.088	-1,5%
Bucarest OTP	65.248	60.588	7,7%
Roma Fiumicino	63.087	54.467	15,8%
Londra LHR	60.228	62.904	-4,3%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

L'andamento del settore cargo risente dell'elevata incertezza del contesto macroeconomico e geopolitico, a fronte di una contrazione dei consumi e della stagnazione economica, sconta le criticità connesse all'introduzione dei dazi sul trasporto di merci. In questo contesto il traffico merci mondiale presenta, nel primo trimestre 2025, una lieve crescita dei volumi del 2,4% rispetto al 2024. Anche a livello europeo si registra un livello sostanzialmente stabile dello scambio di merci nei primi tre mesi dell'anno (+1,7% - *Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, marzo 2025*).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nel primo trimestre del 2025 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 12.876.487 Kg, con un lieve decremento (-4,3%) rispetto al 2024 dovuto prevalentemente ad un andamento in forte calo del traffico merce via superficie (-21,9%) che risente maggiormente del contesto di incertezza suesposto. La merce via aerea risulta sostanzialmente stabile per effetto di un rallentamento delle componenti *courier* e *all cargo* che vengono compensate da un leggero aumento del traffico *combi*.

	Gennaio - Marzo 2025 (in KG)	Gennaio - Marzo 2024	Var. % 2025 - 2024
Merce via aerea di cui:	10.854.031	10.868.746	-0,1%
Merce	10.854.031	10.868.639	-0,1%
Posta	0	107	-100,0%
Merce via superficie	2.022.456	2.588.713	-21,9%
Totale	12.876.487	13.457.459	-4,3%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi da Passeggeri	11.346	9.971	1.375	13,8%
Ricavi da Vettori	7.946	7.293	653	9,0%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.174	1.025	149	14,5%
Incentivi al traffico	(4.734)	(3.820)	(914)	23,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	3.321	2.977	344	11,6%
Altri Ricavi	432	575	(143)	-24,9%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(129)	0	(129)	n.s
Totale Ricavi SBU AVIATION	19.356	18.021	1.335	7,4%

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 primo trimestre 2025 i ricavi crescono rispetto allo stesso periodo del 2024 grazie all'andamento dei volumi di traffico e ai maggiori investimenti effettuati in Diritti di Concessione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una crescita del 7,4% rispetto al 2024. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+13,8%): i ricavi da Passeggeri del 1° trimestre 2025 crescono, rispetto allo stesso periodo del 2024, in misura superiore alla crescita del traffico passeggeri (+9,5%), per effetto di tariffe unitarie in aumento per diritti passeggeri e sicurezza passeggeri e bagagli;
- Ricavi da Vettori (+9%): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti (+6,3%) e tonnellaggio (+7,3%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2024;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+14,5%): 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 servizio di fueling;
- Incentivi (+23,9%): l'aumento degli incentivi rispetto al 1° trimestre 2024 è determinato sia dalla crescita del traffico incentivato, che dall'incremento dell'incentivo a passeggero;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (+11,6%): la crescita di questa voce è da collegare ai maggiori investimenti realizzati nel periodo.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Retail e Advertising	4.243	3.833	410	10,7%
Parcheggi	4.629	4.455	174	3,9%
Real Estate	746	744	2	0,3%
Servizi ai passeggeri	1.914	1.748	166	9,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	4.664	1.015	3.649	359,5%
Altri Ricavi	656	813	(157)	-19,3%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	0	(12)	12	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	16.852	12.596	4.256	33,8%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel primo trimestre 2025 un incremento del 33,8% rispetto al 2024.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi è legato principalmente al traffico, come conseguenza dello schema contrattuale stabilito per la maggior parte dei contratti Retail e per alcuni contratti Advertising. Nel periodo la crescita (+10,7%) è determinata principalmente dal business Retail, grazie alle performance dei segmenti food & beverage e Duty Free, mentre l'altro retail ha mantenuto lo stesso andamento del 2024. Contribuisce al risultato anche l'Advertising, grazie all'incremento nel 2025 del MAG contrattuale del subconcessionario.

Parcheggi

Anche il business dei parcheggi ed accessi viari, strettamente legato all'andamento dei volumi di traffico, fa registrare maggiori ricavi rispetto al 2024, non riuscendo, tuttavia, a catturare interamente il traffico incrementale per effetto della minore disponibilità di posti auto dovuta ai lavori che stanno interessando diversi parcheggi (in particolare il P2 Business e il P3 Comfort).

Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano discontinuità rispetto al 2024.

Servizi ai passeggeri

Nel primo trimestre 2025 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 9,5% rispetto al 2024 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 allo stesso periodo del 2024 dovuto alla crescita del traffico e della quota di passeggeri in partenza che richiedono tali servizi.

Subconcessione autonoleggiatori

I risultati del trimestre evidenziano gli effetti positivi dell'incremento del traffico passeggeri oltre alla rivalutazione Istat del 1,1% sui canoni da subconcessione.

Ricavi per Servizi di Costruzione

La sensibile crescita di questa voce è da collegare agli investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2024 (-19,3%) è dovuta principalmente all'assenza di contributi per progetti finanziati nel periodo in esame, mentre nel 1° trimestre 2024 era stato maturato il contributo per il progetto PRECINCT. Hanno contribuito in maniera significativa anche i minori ricavi per vendita del liquido *de-icing* aeromobili.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	15.664	14.690	974	6,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.364	11.632	732	6,3%
Ricavi per servizi di costruzione	7.986	3.992	3.994	100,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	194	303	(109)	-36,0%
RICAVI	36.208	30.617	5.591	18,3%
Materiali di consumo e merci	(815)	(758)	(57)	7,5%
Costi per servizi	(6.438)	(5.866)	(572)	9,8%
Costi per servizi di costruzione	(7.605)	(3.802)	(3.803)	100,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.330)	(2.148)	(182)	8,5%
Oneri diversi di gestione	(895)	(803)	(92)	11,5%
Costo del personale	(8.656)	(8.160)	(496)	6,1%
COSTI	(26.739)	(21.537)	(5.202)	24,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	9.469	9.080	389	4,3%
Ammortamento diritti di concessione	(2.463)	(2.180)	(283)	13,0%
Ammortamento altre attività immateriali	(217)	(194)	(23)	11,9%
Ammortamento attività materiali	(593)	(528)	(65)	12,3%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(3.273)	(2.902)	(371)	12,8%
Accantonamento rischi su crediti	(133)	(48)	(85)	177,1%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(662)	(567)	(95)	16,8%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(290)	(297)	7	-2,4%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(1.085)	(912)	(173)	19,0%
TOTALE COSTI	(31.097)	(25.351)	(5.746)	22,7%
RISULTATO OPERATIVO	5.111	5.266	(155)	-2,9%
Proventi finanziari	168	248	(80)	-32,3%
Oneri finanziari	(790)	(428)	(362)	84,6%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	4.489	5.086	(597)	-11,7%
IMPOSTE DEL PERIODO	(1.372)	(1.555)	183	-11,8%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	3.117	3.531	(414)	-11,7%
Utile (Perdita) del periodo - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo	3.117	3.531	(414)	-11,7%

Il primo trimestre 2025 si chiude con un **utile consolidato di 3,1 milioni di Euro** contro 3,5 milioni del primo trimestre 2024.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 18,3%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 6,6% rispetto al 2024, per effetto dell'andamento positivo del traffico. L'incremento dei ricavi è inferiore a quello del traffico per effetto dell'aumento dell'incentivo a passeggero;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 6,3% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+100,1%) per maggiori investimenti realizzati, principalmente nel settore non aviation, ma anche in quello aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione:** a determinare il calo rispetto al 2024 (-36%) è stata esclusivamente l'assenza di maturazione di contributi per progetti finanziati, come descritto nella sezione non aviation.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 24,2% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento del 7,5% dovuto al maggior acquisto di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale, solo in parte compensato dal risparmio nel liquido de-icing aeromobili;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2024 (+9,8%) per effetto di maggiori costi per manutenzioni, utenze, prestazioni professionali e consulenze, servizio navetta per parcheggi remoti e assicurazioni, solo parzialmente compensati dal minor costo per contributo al servizio de-icing e dai minori costi per pubblicità, promozione e sviluppo;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+8,5%) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza, ma anche all'incremento dei canoni per elaborazione dati; ad attenuare la variazione contribuisce il venir meno del canone di affitto del terreno dedicato al parcheggio remoto Long Stay (P4), divenuto di proprietà di ADB a partire dalla metà del mese di giugno 2024;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** si incrementano dell'11,5% principalmente per maggiori oneri per indennizzi e risarcimenti avente carattere non ricorrente.

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

Il primo trimestre 2025 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 9,5 milioni di Euro** contro un margine di 9,1 milioni di Euro del 2024.

Passando ai **costi di struttura**, la voce **"ammortamenti e svalutazioni"** si attesta a 3,3 milioni di Euro in aumento del 12,8% rispetto al primo trimestre 2024 per effetto della crescita degli investimenti realizzati e gli **accantonamenti** presentano un aumento del 19% passando da 0,9 milioni a 1,1 milioni di Euro a causa dei maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti e al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta pertanto a **5,1 milioni di Euro** contro un risultato di 5,3 milioni del 2024 (-2,9%).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 622 mila Euro** contro -180 mila Euro del primo trimestre 2024 a causa:

- dei minori proventi finanziari dovuti prevalentemente alla minore liquidità disponibile e, ai conseguenti, minori impieghi temporanei di tale liquidità;
- dei maggiori interessi passivi sui finanziamenti per l'incasso della prima trache del finanziamento BEI ad agosto 2024 oltre ai maggiori oneri di attualizzazione dei fondi di bilancio.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del periodo si attesta a **4,5 milioni di Euro** contro 5,1 milioni al 31 marzo 2024 che, al netto della stima delle **imposte sul reddito** del trimestre di **1,4 milioni di Euro** (1,6 milioni al 31 marzo 2024), determina un **utile consolidato di 3,1 milioni di Euro** contro 3,5 milioni del primo trimestre 2024.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	15.664	14.690	974	6,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.364	11.632	732	6,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	194	303	(109)	-36,0%
RICAVI RETTIFICATI	28.222	26.625	1.597	6,0%
Materiali di consumo e merci	(815)	(758)	(57)	7,5%
Costi per servizi	(6.438)	(5.866)	(572)	9,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.330)	(2.148)	(182)	8,5%
Oneri diversi di gestione	(895)	(803)	(92)	11,5%
Costo del personale	(8.656)	(8.160)	(496)	6,1%
COSTI RETTIFICATI	(19.134)	(17.735)	(1.399)	7,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	9.088	8.890	198	2,2%
Ricavi per servizi di costruzione	7.986	3.992	3.994	100,1%
Costi per servizi di costruzione	(7.605)	(3.802)	(3.803)	100,0%
Margine Servizi di Costruzione	381	190	191	100,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	9.469	9.080	389	4,3%

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 6% sul 2024, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 7,9%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 9,1 milioni di Euro** contro 8,9 milioni di Euro del 2024 (+2,2%).

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 del primo trimestre 2025 e 2024:

in migliaia di Euro	al 31.03.2025	al 31.03.2024	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	9.255	8.919	336
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(876)	2.226	(3.102)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(9.962)	(7.075)	(2.887)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(2.492)	(2.578)	86
Variazione finale di cassa	(13.331)	(7.427)	(5.904)
Disponibilità liquide inizio periodo	41.079	44.334	(3.255)
Variazione finale di cassa	(13.331)	(7.427)	(5.904)
Disponibilità liquide fine periodo	27.748	36.907	(9.159)

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 9,3 milioni di Euro** contro 8,9 milioni di Euro nello stesso periodo del 2024.

I **flussi di cassa del capitale circolante** del periodo hanno assorbito cassa per 10,1 milioni di Euro per:

- la riduzione dei debiti commerciali per 7,1 milioni di Euro in parte compensata dall'incremento degli altri debiti per 0,3 milioni di Euro;
- oltre all'incremento dei crediti di 2,6 milioni di Euro (crediti commerciali +2,1 milioni di Euro e altri crediti +0,5 milioni di Euro) ;
- uscite per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per 0,7 milioni di Euro.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta negativo per **0,9 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 2,2 milioni dello stesso periodo del 2024.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per 10 milioni di Euro è determinato:

- dall'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **9 milioni di Euro** contro 11,2 milioni nel periodo di confronto;

- dalla variazione negativa di 700 mila Euro della liquidità impiegata in attività finanziarie;
- dalla ricapitalizzazione della società partecipata UrbanV per 222 mila Euro.

Il **flusso di cassa dell'attività di finanziamento** ha assorbito risorse per **2,5 milioni di Euro** (2,6 milioni al 31 marzo 2024) per il rimborso delle rate dei mutui in scadenza ed il pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 13,3 milioni di Euro.**

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 marzo 2025 a confronto con il 31 dicembre 2024 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Variazione
A Disponibilità liquide	27.048	40.379	(13.331)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	0
C Altre attività finanziarie correnti	700	0	700
D Liquidità (A+B+C)	28.448	41.079	(12.631)
E Debito finanziario corrente	(2.960)	(3.614)	654
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.801)	(9.795)	(6)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(12.761)	(13.409)	648
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	15.687	27.670	(11.983)
I Debito finanziario non corrente	(18.950)	(21.400)	2.450
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(962)	(920)	(42)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(19.912)	(22.320)	2.408
M Totale indebitamento finanziario netto (H + L)	(4.225)	5.350	(9.575)

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 31 marzo 2025 è pari a **4,2 milioni di Euro** contro la Posizione Finanziaria Netta di 5,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2024.

Dal lato della liquidità la variazione è dovuta al cash flow negativo prevalentemente legato:

- alle attività di investimento per 9,2 milioni di Euro;
- al rimborso dei finanziamenti per 2,5 milioni di Euro;

oltre al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, negativo per 0,9 milioni di Euro, come descritto nel paragrafo precedente.

Dal lato dei debiti la riduzione è determinata dalla contrazione dei debiti per addizionale comunale nel periodo preso in esame e dal normale rimborso dei debiti finanziari.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito si riporta la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle “fonti” e degli “impieghi”:

IMPIEGHI in migliaia di Euro	al 31.03.2025	al 31.12.2024	al 31.03.2024	Var. 31.03.2025	Var. 31.03.2025
				31.12.2024	31.03.2024
-Crediti commerciali	19.036	17.134	16.469	1.902	2.567
-Crediti tributari	304	754	328	(450)	(24)
- Altri Crediti	7.680	6.595	7.534	1.085	146
-Rimanenze di magazzino	791	812	854	(21)	(63)
	27.811	25.295	25.185	2.516	2.626
-Debiti commerciali	(24.632)	(31.716)	(22.360)	7.084	(2.272)
-Debiti tributari	(10.096)	(8.033)	(4.766)	(2.063)	(5.330)
-Altri debiti	(39.459)	(38.565)	(37.190)	(894)	(2.269)
Subtotale	(74.187)	(78.314)	(64.316)	4.127	(9.871)
Capitale circolante netto operativo	(46.376)	(53.019)	(39.131)	6.643	(7.245)
Immobilizzazioni	277.641	271.415	247.309	6.226	30.332
-Imposte differite attive al netto passive	5.106	4.587	4.176	519	930
-Altre attività non correnti	20.073	19.794	16.467	279	3.606
Totale immobilizzazioni	302.820	295.796	267.952	7.024	34.868
- Fondi rischi, oneri e benefici ai dipendenti	(28.159)	(27.184)	(22.899)	(975)	(5.260)
-Altre passività non correnti	(65)	(64)	(92)	(1)	27
Subtotale	(28.224)	(27.248)	(22.991)	(976)	(5.233)
Capitale fisso operativo	274.596	268.548	244.961	6.048	29.635
Totale Impieghi	228.220	215.529	205.830	12.691	22.390

FONTI in migliaia di Euro	al 31.03.2025	al 31.12.2024	al 31.03.2024	Var.	Var.%
				ass.	
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(4.225)	5.350	3.671	(9.575)	(7.896)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(130.564)	(106.128)	(115.656)	(24.436)	(14.908)
-Risultato dell'esercizio	(3.117)	(24.437)	(3.531)	21.320	414
Patrimonio Netto di Gruppo	(223.995)	(220.879)	(209.501)	(3.116)	(14.494)
Totale Patrimonio Netto	(223.995)	(220.879)	(209.501)	(3.116)	(14.494)
Totale Fonti	(228.220)	(215.529)	(205.830)	(12.691)	(22.390)

Il capitale investito netto al 31 marzo 2025 è pari a **228,2 milioni di Euro** contro 215,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2024 e 205,8 milioni al 31 marzo 2024.

Dal lato degli impieghi, la crescita rispetto al 31 dicembre 2024 (12,7 milioni di Euro) è dovuta ai flussi del capitale circolante operativo e agli investimenti effettuati. Questi ultimi sono alla base anche della crescita rispetto al 31 marzo 2024.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 marzo 2025 un indebitamento finanziario netto di 4,2 milioni di Euro contro una posizione finanziaria netta di 5,4 milioni al 31 dicembre 2024 e di 3,7 milioni di Euro al 31 marzo 2024 mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **224 milioni di Euro** contro circa 221 milioni al 31 dicembre 2024, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del trimestre e dell'esercizio 2024 in attesa della rilevazione della destinazione deliberata dalle Assemblee dei Soci del Gruppo del 29 aprile 2025.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2025.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati dal Gruppo al **31 marzo 2025** è pari a **9,1 milioni di Euro**. In particolare **6,1 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e **3 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** proseguono i lavori di ampliamento della sala partenze Schengen con la riconfigurazione dell'area dei gate, delle toilettes e degli spazi commerciali;
- **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, è stata completata la riqualifica della zona dei controlli di sicurezza tramite l'installazione di complessive 8 linee di nuova generazione più veloci e performanti mentre proseguono i lavori di riqualifica della pavimentazione delle aree circostanti;
- **Riqualifica sala arrivi Extra Schengen 1°P:** sono stati completati i lavori dell'intervento finalizzato a dotare il controllo passaporti extra Schengen di un'area di accodamento addizionale di circa 400 mq.

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

- Parcheggi: avviati i lavori di realizzazione di schermature sul parcheggio P3 Comfort mentre è stato completato l'intervento sul parcheggio P2 Business;
- Adeguamento sismico e riprotezione manutentori aeronautici Terminal Est: avviato l'intervento finalizzato a dotare l'aeroporto di maggiori e più efficienti spazi dedicati al personale, in particolare, ai manutentori aeronautici e di garantire la sicurezza strutturale dal punto di vista sismico dell'intero stabile;
- Acquisto di forniture per consentire l'operatività (acquisto mezzo per PRM, TVCC, attrezzatura area security);
- Avvio di interventi vari sugli impianti tecnologici (riqualifica impianto elettrico presso la caserma dei VVF);
- Avvio di interventi vari di *innovation technology* per migliorare la "passenger experience".

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **compensazioni ambientali:** sono state completate le attività di esproprio di ulteriori 10 ettari relativi 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. Avviata anche la realizzazione della pista ciclabile interna alla fascia boscata;
- **nuovo impianto fotovoltaico:** è stato completato il Progetto Esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo e inviato ad ENAC per l'approvazione;
- **altri interventi di efficientamento e rinnovo:** avviati i lavori finalizzati alla decarbonizzazione dell'edificio RMR (Rimessa Mezzi di Rampa) mediante l'eliminazione del gas metano per l'utilizzo di centrali termiche a zero emissioni.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 31 marzo 2025 è pari a **290 migliaia di Euro**, di cui **227 migliaia** di Euro per interventi vari su impianti e **73 migliaia** di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Organico medio Equivalenti Full Time	542	518	24	5%
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	46	44	2	5%
Impiegati	383	358	25	7%
Operai	105	108	-3	-3%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Organico medio	593	578	15	3%
Dirigenti	8	8	0	0%
Quadri	46	44	2	5%
Impiegati	429	411	18	4%
Operai	110	115	-5	-4%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2024 (+ 24 FTE) riguarda principalmente il personale operativo, ed è quindi legata all'andamento del traffico, ma anche il personale di staff, in particolare dell'area Infrastrutture per poter supportare lo sviluppo degli investimenti programmati.

Il costo

	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Costo del Lavoro	8.656	8.160	496	6,1%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del 1° trimestre 2025 si incrementa del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- maggior ricorso al lavoro somministrato.

Le relazioni sindacali

Nel 2025 prosegue il dialogo con le OO.SS., con il supporto e la mediazione di Comune e Città Metropolitana di Bologna, sui temi legati alla sostenibilità. In particolare AdB, a seguito delle interlocuzioni svoltesi nel corso del 2024, con il coinvolgimento delle società di *handling* dello scalo ha sottoposto alle OO.SS. una proposta di Protocollo sulla Sostenibilità (come addendum al Protocollo di Sito già sottoscritto dalle parti). Il protocollo affronta tematiche rilevanti riguardanti la sicurezza sul lavoro, la stabilizzazione del mercato dei servizi di *handling* e il supporto alle iniziative di mobilità sostenibile per gli operatori aeroportuali.

Sempre sul tema della sicurezza del lavoro, continua la partecipazione di AdB al Tavolo Metropolitano Salute e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro, che coinvolge le OO.SS., Enti, Istituzioni, e le principali Organizzazioni del territorio, soprattutto del settore logistico. Le attività del Tavolo per il 2025 si stanno focalizzando sulla possibile individuazione di un coordinamento tra gli RLS delle diverse società presenti nei grandi siti, come quello aeroportuale.

La formazione del personale

Nell'ambito della formazione manageriale si è concluso il progetto formativo a sostegno del nuovo sistema di Performance Management.

Nel mese di marzo il Gruppo, nell'ambito di un progetto più ampio sull'Intelligenza Artificiale denominato "AI Journey", ha attivato un importante progetto formativo finanziato con Fondimpresa per la familiarizzazione e diffusione dell'AI, che ha visto la partecipazione di circa 180 colleghi, a cui ha fatto seguito in aprile una ulteriore sessione.

Continuano, inoltre, i percorsi di sostegno alla genitorialità attraverso corsi di coaching alle neomamme che rientrano al lavoro, erogati da un docente interno.

È stato poi organizzato un seminario formativo sulle molestie di genere che ha coinvolto un centinaio di persone, a cui ha fatto seguito una formazione e-learning rivolta a tutto il Gruppo AdB.

È stato organizzato anche un corso sulla Cultura Sorda che ha coinvolto una quindicina di persone.

Prosegue, inoltre, l'erogazione dei corsi di cybersecurity, obbligatori per tutto il personale AdB, con docenza interna a cui si sono aggiunte un paio di sessioni sulla nuova direttiva NIS2 con docente esterno. Il corso ha

l'obiettivo di creare consapevolezza sui rischi informatici e diffondere un senso di responsabilità per mantenere l'azienda al sicuro.

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 marzo 2025 la società operava con 14 dipendenti (15 al 31 dicembre 2024) 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.

FFM nel primo trimestre 2025 ha gestito 4.515.190 Kg. di merce, in calo del 12% rispetto al primo trimestre 2024 a causa del generale ristagno dei volumi già intravisto a fine 2024, dovuto al quadro di incertezza prodotto dai diversi conflitti in corso accentuato dall'introduzione dei dazi sulle importazioni.

Nel dettaglio delle componenti, sia il traffico via aerea che il traffico via superficie risultano in flessione; mentre però il via aerea registra una contrazione contenuta del 2%, il traffico via superficie registra la flessione maggiore (- 22%).

Visto l'andamento del traffico sopradescritto i ricavi complessivi del periodo sono diminuiti dell'8,2% rispetto ai valori del primo trimestre 2024 mentre la crescita dei costi, prevalentemente per servizi, è stata del 4,5%. Il Margine Operativo Lordo del primo trimestre 2025 evidenzia quindi una diminuzione del 42% sul primo trimestre 2024 e il Risultato Netto del periodo, pari a 110 mila Euro, del 45,3%.

Si rimanda, infine, al capitolo contenziosi 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 marzo 2025 operava con 16 dipendenti come al 31 dicembre 2024.

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.

Nel primo trimestre 2025 Tag ha registrato una crescita dei movimenti del 7% rispetto al 2024 ed un aumento del tonnellaggio del 2,8%, confermando il trend positivo degli ultimi anni. Il traffico passeggeri nel primo trimestre 2025 è risultato superiore di oltre il 18% rispetto allo stesso periodo del 2024.

I ricavi complessivi del periodo sono in crescita del 17,3% rispetto ai valori del 2024 per effetto principalmente dei ricavi del servizio carburante; gli acquisti di carburante sono alla base anche dei maggiori costi del periodo che crescono complessivamente del 15%. Sul primo trimestre 2024 il Margine Operativo Lordo è pertanto in aumento del 26% e il Risultato Netto, che si attesta a 93 mila Euro, dell’11%.

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 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

Nel primo trimestre del 2025 si conferma l’impegno del Gruppo nel porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, portando avanti numerosi progetti. Le iniziative hanno l’obiettivo di monitorare e ridurre l’impatto delle attività aeroportuali sull’ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili, prendendosi cura dei propri dipendenti e del territorio e impegnandosi per lo sviluppo di un modello di business e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Tra i principali interventi di sostenibilità ambientale si segnala:

- l’avanzamento del cantiere di realizzazione della fascia boscata a nord dell’aeroporto di estensione pari a 40 ettari inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività;
- il prosieguo dei lavori per l’installazione della pompa di calore, nell’ottica di un obiettivo di efficientamento energetico e del progetto di Decarbonizzazione della centrale termica in aerostazione;
- la finalizzazione di un Progetto di integrazione modale *air-rail*, grazie all’introduzione, a partire dal 12 febbraio 2025, di un unico biglietto ferroviario per l’aeroporto di Bologna, che includerà anche la tratta della monorotaia People Mover dalla stazione centrale alla stazione aeroporto;
- l’installazione presso la BLQ *bike-station* di 10 postazioni di ricarica per le bici elettriche e 5 per i monopattini, al fine di incentivare la mobilità sostenibile e l’accessibilità dell’aeroporto;
- l’implementazione di 5 stalli per e-scooter in *sharing*.

Per ulteriori approfondimenti in merito all'avanzamento delle principali iniziative, si rimanda al paragrafo “3.5 GLI INVESTIMENTI”.

In ambito sociale, continua l'impegno di aeroporto per supportare i propri dipendenti e la comunità locale. In particolare, si segnala:

- attività sul tema della parità di genere, diversità e *inclusion*: si è approfondito il tema delle molestie sul luogo di lavoro e microaggressioni, sia con pillole su piattaforme *e-learning* che con seminario in presenza con la fondazione Libellula;
- l'attivazione di iniziative di *welfare*, in continuità con le precedenti annualità.

Infine, il 31 marzo 2025 il Gruppo ha pubblicato la Rendicontazione di Sostenibilità 2024, redatta ai sensi del D.Lgs.125/2024 ed output del progetto “In viaggio verso la CSRD” ovvero il percorso di implementazione della normativa europea CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) che ha l'obiettivo di supportare investitori, analisti, consumatori e altri stakeholder a valutare le prestazioni di sostenibilità delle aziende dell'UE, nonché gli impatti e i rischi aziendali correlati. I prossimi passi includeranno la definizione di piani di adeguamento per colmare i gap emersi al fine di impostare il miglioramento continuo delle *performance ESG* dell'azienda e un piano di *improvement* dell'intero processo di rendicontazione.

4.2 LA QUALITÀ

La Qualità del servizio nel primo trimestre del 2025 vede i livelli di soddisfazione pressoché invariati per pulizie, informativa al pubblico e comfort rispetto al servizio erogato, mentre si registrano *performance* inferiori o sostanzialmente invariate per quanto riguarda i tempi di attesa al check-in, controlli di sicurezza e per lo sbarco del primo passeggero dall'aeromobile.

Il tempo di riconsegna del primo e ultimo bagaglio, a seguito del lavoro congiunto portato avanti nel 2024 con le società di *handling*, risulta notevolmente migliorato.

Il tempo di attesa ai controlli di sicurezza ha registrato un buon andamento, nonostante l'incremento di traffico e la presenza di cantieri, risentendo positivamente della messa in funzione, gradualmente nel corso del 2024, delle nuove macchine radiogene. Confermano il buon livello anche i tempi di gestione dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM): in partenza sono leggermente superiori al 2024 ma comunque all'interno dell'obiettivo della Carta dei Servizi, mentre in arrivo sono in miglioramento rispetto all'anno precedente.

Il lieve calo relativo alla percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica è da attribuire ai cantieri infrastrutturali in diverse aree del terminal che hanno richiesto la rimozione di alcune postazioni di ricarica; tali postazioni verranno ripristinate non appena terminati i lavori.

I dati sulle *performance* vengono regolarmente condivisi sia in sede di Comitato Regolarità e Qualità del Servizio con società di *handling* e compagnie aeree, sia tramite invio di reportistica periodica e focus su temi specifici che presentano criticità.

Continuano anche nel 2025 varie iniziative a supporto della qualità e dell'*experience* dei passeggeri in particolare sono confermate le attività dei due gruppi interfunzionali (Qualità, Infrastrutture, Comunicazione, Commerciale e *Operations*):

- *Quality & Facilitation* che svolge attenta attività di monitoraggio tramite sopralluoghi periodici per l'attivazione di azioni correttive sia dal punto di vista manutentivo che della segnaletica informativa;

- *QUP (Quality Under Pressure)* che si occupa di seguire in maniera coordinata gli interventi finalizzati a migliorare la qualità dei servizi e azioni a mitigazione dei cantieri avviati nel terminal.

Sul fronte dell'accessibilità e della mobilità, nel primo trimestre dell'anno è terminata la prima parte di riqualifica della segnaletica (da statica a dinamica) a supporto della viabilità di accesso al terminal.

INDICATORI	Gen-Mar 2025	Gen-Mar 2024
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,3	100
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	85,7	96,7
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,2	99,7
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	98,5	98,5
Tempo di attesa al check-in	19'34''	18'19''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	05'28''	05'27''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	08'15''	06'34''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	03'53''	05'09''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	21'59''	24'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	27'59''	33'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'40''	05'29''

5. IL QUADRO NORMATIVO

Si riportano nel seguito gli aggiornamenti normativi di interesse intervenuti nel periodo rimandando alla Relazione sulla Gestione al Bilancio 2024 per i temi non oggetto di modifiche e integrazioni nel periodo in esame.

5.1 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, corredata 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 della Nota al Bilancio 2024

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

La Legge di Bilancio 2025 (Legge 30 dicembre 2024, n.207) ha introdotto 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 è stata 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 dei dati a partire dal mese di gennaio 2025 e ha predisposto il flusso informatico interno necessario alla nuova tipologia di fatturazione avviata a partire dal 1° aprile 2025.

5.3 PACCHETTO OMNIBUS

Il pacchetto Omnibus, ossia l'insieme di misure della Commissione Europea con l'obiettivo di semplificare la rendicontazione sulla sostenibilità delle imprese (Direttiva sulla Rendicontazione della Sostenibilità - CSRD) e altre normative come il Regolamento sulla Tassonomia UE e la Direttiva sulla Due Diligence della Sostenibilità (CSDDD), è articolato in diverse proposte (rif. Relazione sulla Gestione Bilancio 2024) alcune delle quali sono già state oggetto di approvazione. Il 17 aprile, infatti, è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale UE il testo definitivo del meccanismo “stop-the-clock” che rinvia di due anni l’obbligo di rendicontazione secondo la CSRD per le grandi imprese non quotate e per le PMI quotate e, relativamente alla Direttiva CSDDD, rinvia l’obbligo dal 26 luglio 2028 per le imprese con oltre 3.000 dipendenti e 900 milioni di Euro di fatturato e dal 26 luglio 2029 per le altre imprese soggette. Gli Stati membri avranno tempo fino al 31 dicembre 2025 per recepire la misura nel diritto nazionale.

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.

6. IL CONTENZIOSO

Per le informazioni relative al contenzioso si rimanda alla Nota 29 del presente bilancio intermedio trimestrale.

7. 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 29 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 marzo 2025, l’incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall’Aeroporto è stata del 50,4%.

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.

Rischio derivante dalle politiche commerciali più restrittive da parte degli Stati Uniti

La recente introduzione di dazi sull'importazione di merci da parte dell'amministrazione statunitense potrebbe generare un indebolimento degli scambi e dell'economia globale, provocando possibili conseguenti azioni di rivalsa da parte dei partner commerciali dei Paesi interessati (c.d. "guerre commerciali") ed un aumento dei costi

delle merci trasportate a livello globale. Tale inasprimento delle relazioni derivanti dalle imposizioni di misure restrittive ed il relativo aumento dei prezzi delle merci potrebbe quindi generare un calo della domanda, oltre ad avere un impatto negativo sulla fiducia dei consumatori. In questo contesto di incertezza, il Gruppo AdB potrebbe subire un possibile effetto negativo sulle performance del business, in particolare in relazione ad una possibile riduzione nei volumi delle merci scambiate e, più in generale, in relazione ad un possibile rallentamento dell'economia globale.

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.

8 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 seguente:
- **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 – quinque, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172) e
- **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.

9 GARANZIE PRESTATE

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

10 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.

11 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

Distribuzione dividendo a valere sul risultato d'esercizio 2024

L'Assemblea del 29 Aprile 2025 ha deliberato la distribuzione di un dividendo ordinario lordo pari a 0,471 euro per ciascuna azione ordinaria. Tale dividendo, per complessivi 17.015.188,22 Euro, è stato messo in pagamento il 14 maggio 2025, con stacco cedola n. 6 il 12 maggio 2025, e con data di legittimazione a percepire il dividendo il 13 maggio 2025.

Apertura nuova linea di credito

In data 17 aprile la Capogruppo ha sottoscritto con Credit Agricole l'accensione di una linea di credito a breve termine di 8,5 milioni Euro con scadenza al 31 ottobre 2025 come finanziamento ponte per esigenze a breve termine nelle more del tiraggio del finanziamento BEI. Il costo del finanziamento è pari all'Euribor di periodo + 0,5% di spread.

Andamento del traffico

In aprile i passeggeri sullo scalo di Bologna hanno superato quota un milione, 1.024.626, in aumento del 4,5% rispetto ad aprile 2024.

Nei primi quattro mesi del 2025 i passeggeri complessivi sono stati 3.157.763, in aumento del 7,8% sullo stesso periodo del 2024, mentre i movimenti sono stati 23.016, in crescita del 5,0% sui primi quattro mesi del 2024.

Le merci trasportate per via aerea nel periodo gennaio-aprile sono state 14.543 tonnellate, in lieve aumento (+0,3%) sullo stesso periodo del 2024, mentre prosegue la contrazione del segmento via superficie che fa registrare, nei primi quattro mesi dell'anno, una contrazione del 24% rispetto al 2024.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

ACI Europe ha recentemente pubblicato le proprie stime di crescita dei volumi di traffico nel breve-medio termine, con orizzonte 2028. Secondo le ultime proiezioni, pur se con aggiornamenti in progressivo miglioramento, il traffico aereo rallenta gradualmente nella crescita, passando dal +7,7% del 2024 (rispetto al 2019) al +3,9% del 2025 (sempre rispetto ai volumi del 2019). La crescita anno su anno si stabilizza intorno a poco più del 3% (+3,6% nel 2025, +3,5% nel 2026, +3,3% nel 2027 e +3,2% nel 2028). Tale rallentamento riflette le crescenti incertezze a livello macro-economico e la maggiore pressione inflazionistica, oltre alle limitazioni alla capacità degli aeroporti e una crescente maturità del mercato. L'impatto derivante dalle politiche climatiche adottate nell'Area Euro rimane marginale fino al 2028, con probabile entrata in funzione delle stesse oltre il periodo analizzato. In questo contesto, la crescita dei volumi di traffico stimata nel breve-medio periodo rimane ancora fortemente al di sotto delle proiezioni elaborate, per gli stessi anni, prima della pandemia, condizionando le aspettative sul ritorno degli investimenti effettuati dagli aeroporti negli anni pre-pandemici e rappresentando una pressione finanziaria per questi ultimi. La crescita rimane, inoltre, differenziata fra gli aeroporti di diverse dimensioni, con gli aeroporti regionali maggiori (+11,7% rispetto al periodo pre-pandemico) che risentono positivamente del turismo *VFR* (*Visiting Friends & Relatives*) che spinge la crescita a livello internazionale verso le nuove destinazioni turistiche emergenti, mentre è più lento il recupero del segmento *business travel* legato

alle mete tradizionali ed il segmento relativo al traffico domestico. Gli aeroporti minori, invece, registrano una battuta d'arresto assestandosi ad un -35,1% rispetto al 2019 scontando una forte espansione della capacità delle *LLCs* (*Ultra-Low Cost Carriers*) a fronte di uno stallo del traffico *legacy*, i quali hanno provveduto a ridurre la propria offerta di *seats* di circa la metà (-45%) negli aeroporti minori (è rimasta invece stabile l'offerta negli aeroporti di maggiori dimensioni registrando uno -0,3%; *Fonte: ACI Europe, European Airport Traffic Forecast Scenarios up to 2028, Aprile 2025*).

Il primo trimestre del 2025 chiude con risultati positivi in termini di evoluzione del traffico e andamento economico-finanziario. Il mese di aprile ha rappresentato l'avvio della prima *Summer* in cui lo scalo presenta lo status di aeroporto coordinato, con volumi di traffico comunque superiori rispetto al 2024, pur con una diversa distribuzione dei movimenti nel corso della giornata.

Nel complesso contesto sopradescritto il Gruppo continuerà ad essere impegnato nel superare i limiti della 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, sono in corso i lavori per il nuovo parcheggio multipiano per complessivi ulteriori 2.200 posti auto a disposizione dei passeggeri.

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, in particolare, la prosecuzione dell'istruttoria per la predisposizione di una proposta di Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore.

Proseguono infine le iniziative finalizzate a tutelare le risorse naturali, migliorare la qualità della vita e il benessere della comunità circostante, offrire luoghi di lavoro sicuri e inclusivi.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2025

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2025

Prospecto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
Conto Economico consolidato
Conto Economico Complessivo consolidato
Rendiconto finanziario consolidato
Prospecto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2025	al 31.12.2024
Diritti di concessione	1	259.991	254.600
Altre attività immateriali	2	2.164	2.068
Attività immateriali		262.155	256.668
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	13.869	13.130
Investimenti immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		15.486	14.747
Partecipazioni	5	266	44
Altre attività finanziarie non correnti	6	19.697	19.640
Attività fiscali differite	7	5.106	4.587
Altre attività non correnti	8	110	110
Altre attività non correnti		25.179	24.381
ATTIVITA' NON CORRENTI		302.820	295.796
Rimanenze di magazzino	9	791	812
Crediti commerciali	10	19.036	17.134
Altre attività correnti	11	7.984	7.349
Attività finanziarie correnti	12	700	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	27.748	41.079
ATTIVITA' CORRENTI		56.259	66.374
TOTALE ATTIVITA'		359.079	362.170

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2025	al 31.12.2024
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		130.564	106.128
Risultato del periodo		3.117	24.437
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	223.995	220.879
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	223.995	220.879
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	3.083	3.136
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	15.434	14.389
Fondi per rischi e oneri	17	3.404	3.245
Passività finanziarie non correnti	18	19.912	22.320
Altri debiti non correnti		65	64
PASSIVITA' NON CORRENTI		41.898	43.154
Debiti commerciali	19	24.632	31.716
Altre passività	20	49.555	46.598
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	4.476	4.766
Fondi per rischi e oneri correnti	17	1.762	1.648
Passività finanziarie correnti	18	12.761	13.409
PASSIVITA' CORRENTI		93.186	98.137
TOTALE PASSIVITÀ		135.084	141.291
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		359.079	362.170

Conto Economico

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024
Ricavi per servizi aeronautici		15.664	14.690
Ricavi per servizi non aeronautici		12.364	11.632
Ricavi per servizi di costruzione		7.986	3.992
Altri ricavi e proventi della gestione		194	303
Ricavi	21	36.208	30.617
Materiali di consumo e merci		(815)	(758)
Costi per servizi		(6.438)	(5.866)
Costi per servizi di costruzione		(7.605)	(3.802)
Canoni, noleggi e altri costi		(2.330)	(2.148)
Oneri diversi di gestione		(895)	(803)
Costo del personale		(8.656)	(8.160)
Costi	22	(26.739)	(21.537)
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(2.463)	(2.180)
Ammortamento altre attività immateriali		(217)	(194)
Ammortamento attività materiali		(593)	(528)
Ammortamenti e svalutazioni	23	(3.273)	(2.902)
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(133)	(48)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(662)	(567)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(290)	(297)
Accantonamenti per rischi ed oneri	24	(1.085)	(912)
Totale Costi		(31.097)	(25.351)
Risultato operativo		5.111	5.266
Proventi finanziari	25	168	248
Oneri finanziari	25	(790)	(428)
Risultato ante imposte		4.489	5.086
Imposte del periodo	26	(1.372)	(1.555)
Utile (perdita) del periodo		3.117	3.531
Utile (perdita) di Terzi		0	0
Utile (perdita) di Gruppo		3.117	3.531
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,09	0,10
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,09	0,10

Conto Economico Complessivo

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024
Utile (perdita) di esercizio (A)	3.117	3.531
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	3.117	3.531
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	3.117	3.531

Rendiconto Finanziario

in migliaia di euro	al 31.03.2025	al 31.03.2024
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	4.489	5.086
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(381)	(190)
+ Ammortamenti	3.273	2.902
+ Accantonamento fondi	1.085	918
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	340	46
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	282	134
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	127	(12)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	40	35
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	9.255	8.919
Variazione rimanenze di magazzino	21	24
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.159)	2.543
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(501)	(795)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(7.084)	(4.537)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	294	(3.267)
Interessi pagati	(278)	(266)
Interessi incassati	7	90
TFR e altri fondi del personale pagati	(120)	(45)
Utilizzo fondi	(310)	(440)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(876)	2.226
Acquisto di attività materiali	(1.259)	(1.343)
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(7.786)	(9.837)
Acquisto/aumento Capitale Sociale partecipazioni	(222)	(200)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(695)	4.305
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(9.962)	(7.075)
Finanziamenti rimborsati	(2.447)	(2.440)
Pagamento quota capitale leasing	(46)	(138)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(2.492)	(2.578)
Variazione finale di cassa	(13.331)	(7.427)
Disponibilità liquide inizio periodo	41.079	44.334
Variazione finale di cassa	(13.331)	(7.427)
Disponibilità liquide fine periodo	27.748	36.907

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>n migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovraprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo/ Totale</i>
Patrimonio netto al 31.12.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	(3.272)	(694)	(18.093)	24.437	220.879
Attribuzione risultato esercizio 2024	0	0	0	0	0	0	24.437	(24.437)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	3.117	3.117
Patrimonio netto al 31.03.2025	90.314	25.683	10.468	92.035	(3.272)	(694)	6.344	3.117	223.995

<i>n migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovraprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo/ Totale</i>
Patrimonio netto al 31.12.2023	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(703)	(18.359)	16.706	205.969
Attribuzione risultato esercizio 2023	0	0	0	0	0	0	16.706	(16.706)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	3.531	3.531
Patrimonio netto al 31.03.2024	90.314	25.683	9.673	85.926	(3.272)	(703)	(1.653)	3.531	209.501

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati al
31 marzo 2025

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 intermedio al 31 Marzo 2025

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2025 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio - 31 marzo 2024, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario 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.

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2025 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2025.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2024 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali 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 2024 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2025, che non hanno avuto impatto sul trimestre in esame. Il presente resoconto intermedio sulla gestione non è stato assoggettato a revisione contabile.

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 Gruppo ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci delle 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.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 31 marzo 2025 e al 31 dicembre 2024 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 31.03.2025	al 31.12.2024
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%

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.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2025 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2025 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2025
Ricavi	19.356	16.852	0	36.208
Costi	(18.188)	(8.551)	0	(26.739)
- <i>di cui Costi per servizi</i>	(5.042)	(1.396)	0	(6.438)
- <i>di cui Costi per servizi di costruzione</i>	(3.163)	(4.442)	0	(7.605)
- <i>di cui Canoni, noleggi e altri costi</i>	(1.418)	(912)	0	(2.330)
- <i>di cui Costo del personale</i>	(7.329)	(1.326)	0	(8.655)
Margine Operativo Lordo	1.168	8.301	0	9.469
Ammortamenti e svalutazioni	(1.882)	(1.391)	0	(3.273)
Accantonamenti	(947)	(138)	0	(1.085)
Risultato operativo	(1.661)	6.772	0	5.111
Proventi finanziari	0	0	168	168
Oneri finanziari	0	0	(790)	(790)
Risultato ante imposte	(1.661)	6.772	(622)	4.489
Imposte del periodo	0	0	(1.372)	(1.372)
Utile (perdita) del periodo	(1.661)	6.772	(1.994)	3.117
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.117

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2024 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2024 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2024 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2024
Ricavi	18.021	12.596	0	30.617
Costi	(16.214)	(5.323)	0	(21.537)
- <i>di cui Costi per servizi</i>	(4.450)	(1.416)	0	(5.866)
- <i>di cui Costi per servizi di costruzione</i>	(2.835)	(967)	0	(3.802)
- <i>di cui Canoni, noleggi e altri costi</i>	(1.084)	(1.064)	0	(2.148)
- <i>di cui Costo del personale</i>	(6.759)	(1.401)	0	(8.160)
Margine Operativo Lordo	1.807	7.273	0	9.080
Ammortamenti e svalutazioni	(1.800)	(1.102)	0	(2.902)
Accantonamenti	(809)	(103)	0	(912)
Risultato operativo	(802)	6.068	0	5.266
Proventi finanziari	0	0	248	248
Oneri finanziari	0	0	(428)	(428)
Risultato ante imposte	(802)	6.068	(180)	5.086
Imposte del periodo	0	0	(1.555)	(1.555)
Utile (perdita) del periodo	(802)	6.068	(1.735)	3.531
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.531

Di seguito si riportano le tabelle relative alla *segment information* dell'attivo:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2025 Aviation	al 31.03.2025 Non Aviation	al 31.03.2025 Altro	al 31.03.2025 Totale
Attività non correnti	223.907	53.737	25.175	302.819
Attività immateriali	215.610	46.544	0	262.154
Diritti di concessione	214.388	45.603	0	259.991
Altre attività immateriali	1.222	941	0	2.164
Attività materiali	8.293	7.193	0	15.486
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.293	5.576	0	13.869
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	4	0	25.175	25.179
Partecipazioni	0	0	266	266
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	19.697	19.697
Attività fiscali differite	0	0	5.106	5.106
Altre attività non correnti	4	0	106	110
Attività correnti	18.719	7.145	30.390	56.254
Rimanenze di magazzino	310	364	117	791
Crediti commerciali	12.666	6.369	0	19.035
Altre attività correnti	5.743	412	1.825	7.980
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	27.748	27.748
Totale attività	242.626	60.882	55.566	359.073

In migliaia di Euro	al 31.03.2024	al 31.03.2024	al 31.03.2024	al
	Aviation	Non Aviation	Altro	31.03.2024 Totale
Attività non correnti	208.411	38.981	20.560	267.952
Attività immateriali	203.515	30.335	0	233.850
Diritti di concessione	202.489	29.439	0	231.928
Altre attività immateriali	1.026	896	0	1.922
Attività materiali	4.824	8.635	0	13.459
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.824	7.018	0	11.842
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	72	11	20.560	20.643
Partecipazioni	0	0	244	244
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.037	16.037
Attività fiscali differite	0	0	4.176	4.176
Altre attività non correnti	72	11	103	186
Attività correnti	15.608	7.822	39.362	62.792
Rimanenze di magazzino	467	387	0	854
Crediti commerciali	9.699	6.770	0	16.469
Altre attività correnti	5.442	665	1.755	7.862
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	36.907	36.907
Totale attività	224.019	46.803	59.922	330.744

L'informatica 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

ATTIVITÀ

1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

in migliaia di euro	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Diritti di concessione	259.991	254.600	5.391
Software, licenze e diritti simili	1.351	1.272	79
Altre attività immateriali	34	35	(1)
Altre attività immateriali in corso	779	761	18
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	262.155	256.668	5.487

1. Diritti di concessione

Al 31 marzo 2025, la voce Diritti di concessione registra un incremento di quasi 8 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e delle anticipazioni lavori. Tale crescita è principalmente dovuta ad investimenti entrati in funzione nel trimestre 2025 tra cui la riqualifica della sala arrivi Extra Schengen al 1° Piano e la realizzazione di pensiline di copertura dei camminamenti pedonali e delle rampe di accesso del parcheggio interrato e all'avanzamento di interventi in corso di realizzazione ad al 31 marzo 2025 tra cui:

- Il nuovo parcheggio multipiano area est comprensivo di anticipazioni lavori per 4,3 milioni di Euro;
- alcuni interventi collegati al piazzale 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;
- la riqualifica dell'area security e controllo passaporti;
- la progettazione del fotovoltaico air side nord;
- la riconfigurazione sala partenze Schengen.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 2,5 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

2. Altre attività immateriali

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 0,3 milioni di Euro che riguarda principalmente acquisti di licenze.

Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 31 marzo 2025, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2025-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ed utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, non sono stati compiuti test di *impairment*.

3-4 ATTIVITÀ MATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	2.946	2.787	159
Macchinari, attrezzature e impianti	5.740	4.970	770
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.028	2.092	(64)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.273	1.408	(135)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.379	13.649	730
Diritti d'uso terreni	948	984	(36)
Diritti d'uso fabbricati, costruzioni leggere e migliorie	0	0	0
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	40	51	(11)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	119	63	56
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.107	1.098	9
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.486	14.747	739

3. Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 31 marzo 2025 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 1,3 milioni di Euro al lordo dei relativi ammortamenti e riguarda prevalentemente l'acquisto di ulteriori due macchine radiogene e due rulliere a completamento della sostituzione di complessive otto nuove linee per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo 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 marzo 2025 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

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 marzo 2025 a confronto con i dati al 31 dicembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2025
Altre partecipazioni	44	222	0	0	266
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	222	0	0	266

La variazione intervenuta nel trimestre attiene all'operazione di ricapitalizzazione della società 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 di 222 mila Euro in adesione all'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.

La composizione della voce in esame è quindi la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.03.2025	al 31.12.2024	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	5,56%	222	0	222
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		266	44	222

6. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il periodo chiuso al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.03.2025
Credito da Terminal Value	6.570	52	0	0	6.622
Strumenti Finanziari Partecipativi	11.965	0	0	0	11.965
Altre attività finanziarie	1.105	5	0	0	1.110
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	19.640	57	0	0	19.697

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 2024 per 1,1 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit or loss* ai sensi dell'IFRS 9;

- 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.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2025
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.447	714	(181)	7.980

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2025
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.860.	14	0	2.874

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2025
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.587	700	(181)	(5.106)

Le principali differenze temporanee su cui sono iscritte le imposte anticipate riguardano:

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovo beni in concessione, 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.

In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

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'aumento del periodo è da attribuire all'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione.

8. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

in migliaia di euro	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	4	4	0
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	15	15	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	110	110	0

9. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	609	610	(1)
Rimanenze di Prodotti finiti	182	202	(20)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	791	812	(21)

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 carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi.

10. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti commerciali	21.472	19.313	2.159
Fondo svalutazione	(2.436)	(2.179)	(258)
CREDITI COMMERCIALI	19.036	17.134	1.902

Al 31 marzo 2025 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 21,5 milioni di Euro ed evidenziano un aumento di 2,2 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2024.

La valutazione della solvibilità delle posizioni creditorie nel trimestre in esame ha comportato un accantonamento di 262 mila Euro, di cui 129 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel periodo e ritenuti non incassabili mentre non sono stati effettuati utilizzi del fondo.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2025
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.179)	(262)	4	0	(2.436)

Al 30 aprile 2025 il 62% dei crediti verso clienti (commerciali e relativa addizionale e Iresa) della Capogruppo esposti al 31 marzo è stato incassato.

11. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Credito IVA	209	691	(482)
Crediti per imposte dirette	64	35	29
Altri crediti tributari	31	28	3
Crediti verso il personale	60	50	10
Altri crediti	7.620	6.545	1.075
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	7.984	7.349	635

Di seguito la tabella di dettaglio degli “altri crediti”, voce che ha registrato l’aumento più rilevante nel trimestre:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	5.730	5.971	(241)
Crediti per Iresa	173	167	6
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.352)	(1.352)	0
Ratei e Risconti attivi	1.602	629	973
Anticipi a fornitori	516	645	(129)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	336	18	318
Altri crediti correnti	615	467	148
TOTALE ALTRI CREDITI	7.620	6.545	1.075

L’aumento è legato principalmente alla voce “ratei e risconti attivi” che accoglie costi rilevati anticipatamente e la cui crescita è dovuta prevalentemente alla stagionalità del periodo in esame e al credito verso Inail all’interno della voce “Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale”.

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 marzo 2025.

12. Attività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 marzo 2025 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione del periodo dovuta a *Time Deposit* acquistati nel mese di febbraio con scadenza ad agosto 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Attività finanziarie correnti	700	0	700
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	700	0	700

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.03.2025
Time deposit	0	700	0	0	700
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	700	0	0	700

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Depositi bancari e postali	27.721	41.046	(13.325)
Denaro e valori in cassa	27	33	(6)
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	27.748	41.079	(13.331)

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 acquistati a febbraio 2025 e scaduti a inizio maggio. 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.

PASSIVITÀ

14. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	130.564	106.128	24.436
Risultato dell'esercizio	3.117	24.437	(21.320)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	223.995	220.879	3.116

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 2025 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:

<i>in unità di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	3.116.577	3.530.798
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,09	0,10
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,09	0,10

(*) 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 marzo 2025 così come al 31 dicembre 2024 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	10.468	10.468	0
Riserva straordinaria	92.035	92.035	0
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	6.344	(18.093)	24.437
Riserva OCI	(694)	(694)	0
TOTALE RISERVE	130.564	106.128	24.437

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata 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 Utili/perdite portati a nuovo si movimenta per effetto del risultato d'esercizio 2024 in attesa delle delibere da parte delle Assemblee dei Soci delle società del Gruppo tenutesi nel mese di aprile.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2024 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali.

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 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
TFR	2.747	2.835	(88)
Altri fondi relativi al personale	336	301	35
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.083	3.136	(53)

La tabella di seguito riporta la movimentazione dei fondi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2025
TFR	2.835	5	26	(120)	0	2.747
Altri fondi relativi al personale	301	35	0	0	0	336
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.136	40	26	(120)	0	3.083

Gli utili/perdite attuariali non sono movimentati nel trimestre in conseguenza di quanto esposto alla nota 14.

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 il trimestre chiuso al 31 marzo 2025, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

in migliaia di euro	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2025
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	14.389	1.045	0	0	15.434
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	4.766	0	(290)	0	4.476
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	19.155	1.045	(290)	0	19.910

L'incremento di 1 milione di Euro è dovuto all'accantonamento della quota del trimestre per 0,7 milioni oltre a 0,4 milioni di Euro di oneri finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari.

Gli utilizzi riguardano interventi vari su impianti e interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

17. Fondi per rischi e oneri (non corrente e corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti nel trimestre chiuso al 31 marzo 2025:

in migliaia di euro	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.03.2025
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.867	115	0	2.982
Altri fondi rischi e oneri	378	44	0	422
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	3.245	159	0	3.404
Fondo arretrati lavoro dipendente	967	131	0	1.098
Altri fondi rischi e oneri correnti	681	0	(16)	665
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	1.648	131	(16)	1.762
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	4.893	290	(16)	5.167

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 marzo 2025 è costituita prevalentemente dagli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi dalla Capogruppo, oltre alla quota del 2024 per 115 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 non correnti” 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 più approfonditamente esposto nella Rendicontazione di Sostenibilità (Cap. 15 ESRS S3 Comunità interessata) all’interno della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2024 cui si rimanda. Con riferimento al primo trimestre 2025 l’incremento di tale fondo ammonta a 44 mila Euro.

I fondi correnti per 1,8 milioni di Euro al 31 marzo 2025 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 ed un fondo oneri per bonifica ambientale di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale.

18. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 marzo 2025 confrontate con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.03.2025</i>	<i>al 31.12.2024</i>	<i>Variazione</i>
Mutui - parte non corrente	18.950	21.400	(2.450)
Passività finanziarie non correnti per leasing	962	920	42
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	19.912	22.320	(2.408)
<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.03.2025</i>	<i>al 31.12.2024</i>	<i>Variazione</i>
Mutui – parte corrente	9.801	9.795	6
Passività finanziarie correnti per diritti d’uso	200	209	(9)
Debiti per addizionale diritti d’imbarco e Iresa	2.597	3.316	(719)
Altri debiti finanziari correnti	163	89	74
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	12.761	13.409	(648)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	32.673	35.729	(3.056)

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 1,6 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,2 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel primo trimestre 2025 sono state rimborsate rate per 1,6 milioni di Euro;

- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Tale finanziamento è classificato per 7,5 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. Nel primo trimestre 2025 è stata rimborsata una rata da 0,7 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 tranne 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%;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 marzo 2025 di 0,6 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 tra i mutui – parte corrente. Nel primo trimestre 2025 è stata rimborsata la rata in scadenza per 0,1 milioni di Euro.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 31 marzo 2025 non è ancora stata avanzata nessuna richiesta di ulteriore erogazione rispetto alla 1° tranne di Agosto 2024.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	18.950	21.400	(2.450)
Mutui - parte corrente	9.801	9.795	6
TOTALE MUTUI	28.751	31.195	(2.444)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2025:

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	Si
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 quinto anno di finanziamento ammonta al 2% della quota di debito residuo garantito.

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 marzo 2025 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.

Nella tabella seguente si espongono le passività per leasing, 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 2.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	962	920	42
Passività finanziarie correnti per leasing	200	209	(9)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.162	1.129	33

Il Gruppo ha, infatti, 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 tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing non correnti e correnti.

Si riporta la tabella richiesta dallo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie.

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2024	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/03/2025
Finanziamenti - quota corrente	9.795	(2.447)	0	2.453	9.801
Passività per diritti d'uso - quota corrente	209	(46)	29	8	200
Finanziamenti - quota non corrente	21.400	0	0	(2.450)	18.950
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	920	0	60	(18)	962
Totale	32.324	(2.493)	89	(7)	29.913

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 31 marzo 2025 e riversata agli Enti creditori nel mese di aprile.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	2.597	3.316	(719)
DEBITO PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	2.597	3.316	(719)

19. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	24.632	31.716	(7.084)

I debiti commerciali, che evidenziano una contrazione rispetto al 31 dicembre 2024, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

20. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti tributari correnti	10.096	8.033	2.063
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	6.413	5.135	1.278
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	24.215	26.085	(1.870)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	8.831	7.345	1.486
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	49.555	46.598	2.957

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 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debito IVA	202	5	197
Debiti per imposte dirette	8.843	6.952	1.891
Altri debiti tributari	1.051	1.076	(25)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	10.096	8.033	2.063

La crescita dei debiti tributari è dovuta prevalentemente all'aumento del debito per imposte dirette in relazione alla stima delle imposte sul reddito del periodo.

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 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.243	1.265	(22)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	3.398	2.405	993
Debiti verso istituti di previdenza	1.772	1.465	307
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	6.413	5.135	1.278

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento rispetto al 31 dicembre 2024 anche per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite.

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:

- 21,8 milioni di Euro (21,5 milioni al 31 dicembre 2024) 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 approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi del Bilancio 2024;
- 2,4 milioni di Euro (contro 4,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2024) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2024 oltre alla quota maturata nel trimestre.

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 marzo 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

in migliaia di euro	al 31.03.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	4.566	4.800	(234)
Altri debiti correnti	2.224	2.037	187
Ratei e risconti passivi correnti	2.041	508	1.533
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	8.831	7.345	1.486

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 marzo 2025. 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, dei "ratei e risconti passivi diversi" prevalentemente legata all'infrannualità del periodo in esame per la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione e altre tipologie di ricavi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO
RICAVI

21. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due periodi 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 36,2 milioni di Euro con una crescita di 5,6 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2024. Isolando la voce “ricavi per servizi di costruzione” che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel trimestre, quasi raddoppiati rispetto al periodo di confronto, i ricavi del trimestre in esame evidenziano una crescita del 6% passando da 26,6 milioni del primo trimestre 2024 a 28,2 milioni del 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	15.664	14.690	974
Ricavi per servizi non aeronautici	12.364	11.632	732
Ricavi per servizi di costruzione	7.986	3.992	3.994
Altri ricavi e proventi della gestione	194	303	(109)
TOTALE RICAVI	36.208	30.617	5.591

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Diritti aeroportuali	13.660	12.630	1.030
Parcheggi	4.629	4.455	174
Ricavi per servizi di costruzione	7.986	3.992	3.994
Altri	3.481	3.607	(126)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	29.756	24.684	5.072

La riconciliazione tra ricavi per *revenue stream* IFRS 15 e ricavi totali è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Diritti aeroportuali	13.660	12.630	1.030
Parcheggi	4.629	4.455	174
Ricavi per servizi di costruzione	7.986	3.992	3.994
Altro	3.481	3.607	(126)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	29.756	24.684	5.072
Subconcessioni locali commerciali e non	6.445	5.919	526
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	6.445	5.919	526
Ricavi NO IFRS 15	7	14	(7)
TOTALE RICAVI	36.208	30.617	5.591

i. Ricavi per servizi aeronautici

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 6,6% come dettagliato nella tabella seguente che mette a confronto i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	344	330	14
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	344	300	44
Ricavi da diritti aeroportuali	17.218	15.201	2.017
Ricavi da corrispettivo PRM	967	1.035	(68)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(4.734)	(3.820)	(914)
Servizi di handling	634	698	(64)
Altri ricavi aeronautici	891	946	(55)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	15.664	14.690	974

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	7.352	6.402	950
Diritti di approdo, decollo e sosta	6.567	5.960	607
Diritti per sicurezza passeggeri	2.168	1.799	369
Diritti per controllo bagagli stiva	858	736	122
Diritti di imbarco e sbarco merci	402	304	98
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(129)	0	(129)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	17.218	15.201	2.017

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024. Questa classe di ricavi presenta una crescita del 6,3%:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Subconcessione locali e aree	5.764	5.325	439
Parcheggi	4.629	4.455	174
Altri ricavi commerciali	1.971	1.852	119
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	12.364	11.632	732

Di seguito il dettaglio della voce “altri ricavi commerciali”:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Marconi Business Lounge	868	765	103
Pubblicità	354	317	37
Ricavi commerciali diversi	749	770	(21)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.971	1.852	119

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 quasi 8 milioni di Euro contro 4 milioni del primo trimestre 2024; per maggiori 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 i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	194	303	(109)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	194	303	(109)

La voce “indennizzi, rimborsi e proventi diversi” è in calo del 35,9% prevalentemente per l’assenza di contributi in conto esercizio rilevati nel trimestre di confronto.

COSTI

I costi complessivi del primo trimestre 2025 evidenziano una crescita del 24,2% sul primo trimestre 2024 dovuta alla forte crescita della voce “costi per servizi di costruzione”, per effetto dei maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel trimestre in esame. I costi complessivi, rettificati di tale voce, presentano una crescita dell’8% dovuta all’aumento di tutte le componenti di costo, principalmente i costi per servizi e del personale.

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 i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Beni e materiali di consumo	269	304	(35)
Materiali di manutenzione	55	57	(2)
Carburanti e gasolio	491	397	94
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	815	758	57

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Spese di manutenzione	1.590	1.337	253
Utenze	925	718	207
Pulizie e servizi assimilati	715	737	(22)
Prestazioni di terzi	1.604	1.611	(7)
Servizi MBL	144	124	20
Pubblicità, promozione e sviluppo	81	152	(71)
Assicurazioni	283	259	24
Prestazioni professionali e consulenze	698	570	128
Compensi e rimborsi organi statutari	272	254	18
Altri costi per servizi	126	104	22
TOTALE COSTI PER SERVIZI	6.438	5.866	572

I costi per servizi presentano un aumento del 9,8% prevalentemente per i maggiori costi per manutenzioni, utenze e prestazioni professionali.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	340	272	68
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	1.137	932	205
Spese di manutenzione beni di terzi	113	133	(20)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.590	1.337	253

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Sgombero neve	231	231	0
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	273	204	69
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	76	210	(134)
Servizio di sicurezza	506	501	5
Altre prestazioni di terzi	518	465	53
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.604	1.611	(7)

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 i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Canoni di concessione	1.776	1.618	158
Canoni di noleggio	33	32	1
Affitti passivi	5	92	(87)
Canoni servizio elaborazione dati	511	405	106
Altri costi per godimento beni di terzi	5	1	4
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	2.330	2.148	182

La crescita di questa categoria di costi (8,5%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato ed ai maggiori canoni per elaborazione dati mentre i costi per affitti sono diminuiti per la cessazione del contratto di affitto del terreno relativo ad un parcheggio per avvenuto esproprio per pubblica utilità avvenuto a metà 2024.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024; non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Oneri tributari	397	390	7
Contributo servizio antincendio	283	295	(12)
Altri oneri e spese di gestione	213	118	95
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	893	803	90

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Salari e stipendi	6.090	5.710	380
Oneri sociali	1.749	1.656	93
Trattamento fine rapporto	381	356	25
Trattamento di quiescenza e simili	56	50	6
Altri costi del personale	380	388	(8)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	8.656	8.160	496

La crescita del costo del personale è dovuta all'aumento dell'organico (+15 risorse medie nel trimestre; + 9 risorse al 31 marzo 2025 rispetto al 31 marzo 2024) principalmente operativo in relazione all'aumento del traffico ma anche al potenziamento dello staff dell'area Infrastrutture per la gestione degli investimenti programmati.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Mensa dipendenti	190	184	6
Spese per aggiornamento e formazione del personale	59	56	3
Spese missioni dipendenti	29	55	(26)
Spese varie per il personale	67	63	4
Altri accantonamenti del personale	35	30	5
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	380	388	(8)

L'organico medio suddiviso per qualifica dei trimestri in esame è così rappresentato:

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	475	455	20
Operai	110	115	(5)
TOTALE PERSONALE	593	578	15

L'organico suddiviso per qualifica al termine dei due trimestri a confronto è il seguente:

<i>Organico (n. risorse)</i>	<i>al 31.03.2025</i>	<i>al 31.03.2024</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	487	468	19
Operai	104	115	(11)
TOTALE PERSONALE	600	591	9

23. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2025</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2024</i>	<i>Variazione</i>
Ammortamento Diritti di concessione	2.463	2.180	283
Ammortamento altre attività immateriali	217	194	23
Ammortamento attività materiali	593	528	65
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	3.273	2.902	371

Il costo degli ammortamenti del periodo 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 1-4).

La voce “ammortamento attività materiali” include 64 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16. Nel periodo non sono state effettuate svalutazioni.

24. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	133	48	85
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	662	567	95
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	290	297	(7)
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.085	912	173

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta al maggior accantonamento al fondo svalutazione crediti e al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

25. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Proventi da titoli	5	5	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	111	234	(123)
Proventi da attualizzazione fondi	52	9	43
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	168	248	(80)
Interessi passivi e oneri bancari	(313)	(262)	(51)
Oneri da attualizzazione fondi	(392)	(54)	(338)
Altri oneri finanziari	(85)	(112)	27
TOTALE ONERI FINANZIARI E SVALUTAZIONI PARTECIPAZIONI	(790)	(428)	(362)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(622)	(180)	(442)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo in crescita rispetto al primo trimestre 2024 a causa, da un lato, dei minori proventi finanziari e dall'altro alla crescita degli interessi passivi sui finanziamenti dovuta alla erogazione ad agosto 2024 della I tranche del finanziamento BEI, oltre ai maggiori oneri da attualizzazione dei fondi per la variazione dei tassi di interesse prospettici.

26. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	per il trimestre chiuso al 31.03.2024	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(1.372)	(1.555)	183
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(1.372)	(1.555)	183
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	-31%	-31%	0%

La stima delle imposte sul reddito del primo trimestre 2025 ammonta a 1,4 milioni di Euro contro 1,6 milioni del primo trimestre 2024 per la minore base imponibile del periodo.

La stima del carico fiscale IRES al 31 marzo 2025 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo e TAG è pari a 4,2%, mentre per FFM è pari a 3,9%.

Non si rilevano variazioni tra il Tax Rate nei due trimestri a confronto.

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 fornitura di alcuni servizi amministrativi, legali, manutentivi, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro AdB, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 37 mila Euro (36 mila Euro nel primo trimestre 2024).

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 oltre al contratto di presidio H24. Nel complesso i costi al 31 marzo 2025 verso TAG ammontano a 106 mila Euro (114 mila Euro nel periodo di confronto) oltre all'acquisto di un automezzo (14 mila Euro).

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 31 marzo 2025 ammontano a 440 mila Euro di cui 165 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti a 193 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 delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag Bologna Srl 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 del periodo, risulta pari a 0,6 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 del periodo verso la controllata ammontano a 133 mila Euro contro 128 mila Euro del primo trimestre 2024 mentre non si sono evidenziati costi verso FFM contro mille Euro per prestazioni di servizi nel primo trimestre 2024.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 31 marzo 2025 ammontano a 166 mila Euro di cui 65 mila per consolidato fiscale Ires.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa 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 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 al par.29 sul contenzioso.

Rapporti con altre parti correlate

Nei primi tre mesi del 2025 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa (Edizione Srl) così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 28 mila Euro (43 mila Euro al 31 marzo 2024) e ha debiti per 32 mila Euro (44 mila al 31 marzo 2024);
- Urban V: al 31 marzo 2025 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 73 mila Euro (75 mila Euro nel 2024) e ha rilevato debiti commerciali per 28 mila Euro (50 mila al 31 marzo 2024). Tra i rapporti non commerciali, Adb ha inoltre aderito all'operazione di ricapitalizzazione della partecipata con un versamento di 222 mila Euro;
- AdR Engineering: al 31 marzo 2025 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.

Si rileva, inoltre, un debito di FFM per agenzia merci per tremila Euro, invariato rispetto al 31 marzo 2024, verso Malpensa Logistica Europa Spa, parte correlata in relazione all'Amministratore Laura Pascotto.

28. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione e alla Rendicontazione di Sostenibilità del Bilancio 2024 per approfondimenti in merito alle iniziative ambientali già sviluppate e programmate per le prossime annualità.

Garanzie prestate

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo:

in migliaia di euro	31/03/2025	31/12/2024	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	16.793	15.310	1.482	10%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	551	686	(134)	-20%
Totale garanzie prestate	28.217	26.868	1.348	5%

Nel dettaglio si riferiscono a:

- fidejussioni tra cui la fidejussione di FFM di 5,8 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane per il contenioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo "Il Contenioso") e sulla quale vige il co-obbligo della Capogruppo oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (7,6 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 0,6 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 tranne del finanziamento BEI, pari a 10 milioni di Euro con durata 18 anni, per supportare il piano investimenti. In data 17 aprile la Capogruppo ha sottoscritto con Credit Agricole l'accensione di una linea di credito a breve termine di 8,5 milioni Euro con scadenza al 31 ottobre 2025 come finanziamento ponte per esigenze a breve termine nelle more del tiraggio del finanziamento BEI. 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 tranne incassata ad agosto 2024 è stato definito un tasso fisso del 4,051%.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 marzo 2025 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 53% (52% al 31 dicembre 2024). 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.

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, nel quale vengono illustrati i principali – fondamentalmente in termini economici – 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 apposte specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi, sono riportati solo i contenziosi per i quali vi è un aggiornamento recente rimandando al medesimo paragrafo del Bilancio Annuale 2024 per l'illustrazione completa dei contenziosi che non hanno avanzamenti rispetto a quanto descritto nei suddetti documenti.

Fondo Antincendi

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2024.

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 sì 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. In data 28 marzo 2025 la Capogruppo ha provveduto a depositare, nei termini di legge, l’atto di controdeduzioni avverso l’appello dell’Ufficio e la richiesta di trattazione della causa in pubblica udienza.

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 in base alla classificazione catastale risultante agli atti dell’Agenzia del Territorio per poi fare valere, nei termini di legge, gli eventuali diritti di credito per quanto versato in eccesso rispetto al giudicato finale dell’accatastamento d’Ufficio ex 311/2004 avvenuto nelle more del contenzioso.

Azione avanti l’AGA proposto in relazione al Decreto 3 aprile 2020 in materia di beni Enav, tra cui gli impianti “AVL”

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2024.

Contratto d’appalto – risoluzione in danno

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2024.

Contenziosi in materia amministrativa – Ricorsi presso il TAR Emilia-Romagna a seguito diniego provvedimenti di proroga subconcessioni in favore degli attuali fuel providers

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2024.

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 procedurali 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 e in data 28 aprile 2025, avverso la pronuncia del Tar Piemonte, è stato presentato impugnativa al Consiglio di Stato.

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)

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2024.

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 inherente 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. La causa è stata quindi rinviata all'udienza del 17 dicembre 2025, per i medesimi incombenti, al fine di permettere alle Parti di valutare un'ipotesi transattiva che possa essere definita nelle prossime settimane.

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.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del trimestre 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 marzo.

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, 15 maggio 2025

Allegato 1

Dichiarazione ai sensi dell'art.154-bis comma 2 T.U.F.

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2025

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, Patrizia Muffato, dichiara, ai sensi del comma 2 dell'articolo 154 bis del Testo Unico della Finanza, che l'informativa contabile contenuta nel presente Resoconto corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

*Il Dirigente Preposto alla redazione dei
documenti contabili e societari*

(Patrizia Muffato)



WWW.BOLGNA-AIRPORT.IT