

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2025

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



**Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 settembre 2025**

Sommario

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione.....	5
Relazione Intermedia sulla Gestione al 30 settembre 2025	6
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata.....	39
Conto Economico Consolidato	40
Conto Economico Complessivo Consolidato	41
Rendiconto Finanziario Consolidato	42
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	43
Note esplicative ai prospetti contabili consolidati.....	44
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	82

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa
Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia
Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376
REA Bologna 268716
Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Premessa

Il Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2025 (di seguito anche “Bilancio Novestrale”) è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

Il Bilancio Novestrale è composto dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull’andamento della gestione e sull’evoluzione dell’attività nel corso del periodo al 30 settembre 2025 e dal Bilancio consolidato intermedio al 30 settembre 2025.

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 30 settembre 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 Dichiarante della partecipazione, ovvero del Soggetto posto al vertice della catena di controllo della partecipazione medesima

- Le quote derivanti dalle comunicazioni rese dagli azionisti ovvero quelle relative a partecipazioni rilevanti ai sensi dell’art. 152 del Regolamento Emittenti CONSOB.

Consiglio di Amministrazione

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

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 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 dell'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.

In data 27 ottobre 2025, l'Assemblea ordinaria dei Soci, considerata l'esigenza di integrazione del Collegio Sindacale, mediante nomina di un Sindaco supplente, ha deliberato la nomina del dr. Andrea Collalti quale Sindaco supplente che rimarrà in carica fino alla scadenza dell'attuale Collegio e, pertanto, sino all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2027. Pertanto, il Collegio Sindacale della Società in carica risulta ora così composto:

Nominativo

Andrea Alessandri
Olivo Vittorio Calselli
Annalisa Ghelfi
Federica Nannucci
Andrea Collalti

Carica

Presidente
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco supplente
Sindaco supplente

Società di revisione

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

Relazione Intermedia sulla Gestione al 30 settembre 2025

Indice

1	STRATEGIE E RISULTATI.....	11
1.1	IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	11
1.2	GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	12
1.3	ANDAMENTO DEL TITOLO	13
2	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE.....	15
2.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION.....	15
2.1.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO	15
2.1.2	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI.....	19
2.2	STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION	20
2.2.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	20
3	ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	21
3.1	ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI.....	21
3.2	ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	23
3.3	ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE.....	25
3.4	LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI	26
3.5	IL PERSONALE.....	27
3.6	PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE.....	29
4	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI.....	30
4.1	SOSTENIBILITÀ	30
4.2	LA QUALITÀ	31
5	IL QUADRO NORMATIVO.....	31
5.1	CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026.....	31
5.2	LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI	32
6	IL CONTENZIOSO	32
7	PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	32
8	INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE.....	36
9	GARANZIE PRESTATE.....	36
10	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	37

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo”, “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”) al 30 settembre 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 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. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti

italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 settembre 2025 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate:



- 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

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);

precisa inoltre che, ove non diversamente indicato, la fonte dei dati è il risultato di elaborazioni della Capogruppo.

- 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*.

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 4.700 posti auto (medi sul periodo), 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. Nel mese di luglio è stato inaugurato il nuovo parcheggio multipiano P6 Smart, con l'apertura al pubblico del primo blocco che mette a disposizione oltre 1.000 posti auto aggiuntivi distribuiti su 8 livelli da circa 3.300 mq ciascuno. La nuova struttura comoda, sostenibile e all'avanguardia amplia in modo significativo la capacità di sosta dell'aeroporto.

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 4.740 mq e 35 punti vendita alla fine del mese di settembre. I lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen stanno interessando alcuni punti vendita presenti nell'area, per i quali si prevede la completa riapertura fra la fine del 2025 e l'inizio del 2026.

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*, gestito direttamente dalla Capogruppo fino a fine maggio 2025. 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. Il 25 maggio 2025 sono quindi stati consegnati i locali al nuovo operatore che ha avviato i lavori di ristrutturazione degli spazi, con apertura della nuova sala (*Prima Vista Lounge*) il 15 settembre 2025. La sala è riservata e confortevole ed utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. In questo contesto, verrà fornito il servizio "*You First*", grazie al quale 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.

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 STRATEGIE E RISULTATI

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

Gli accordi tra Stati Uniti, Unione Europea e altri partner stanno ridefinendo gli equilibri commerciali globali, tuttavia il contesto rimane incerto e pesa sulle prospettive dell'economia complessiva nel medio termine. I dazi più elevati introdotti nel secondo trimestre hanno già rallentato il commercio internazionale, a fronte (i) di un'economia statunitense in lieve crescita nonostante segnali di debolezza nel mercato del lavoro ed (ii) il mercato cinese ancora in frenata a causa del rallentamento della domanda. Secondo il Fondo Monetario Internazionale, la crescita globale nel biennio 2025-2026 sarà leggermente inferiore rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda l'Area Euro, dopo un primo trimestre sostenuto dalla domanda statunitense, il PIL ha rallentato nei mesi primaverili e ha mantenuto un ritmo modesto anche in estate. Le stime della BCE indicano una crescita annua poco superiore all'1% nel triennio 2025-2027, mentre l'inflazione rimane stabile intorno al 2% ed è prevista calare lievemente nel 2026 e poi riavvicinarsi all'obiettivo nel 2027. In Italia, nel secondo trimestre il PIL è diminuito lievemente, penalizzato dal calo delle esportazioni. Nel terzo trimestre si è registrata una ripresa contenuta, trainata dagli investimenti (favoriti da condizioni di credito più favorevoli, incentivi fiscali e PNRR) e da un lieve aumento dei consumi. La crescita del PIL è stimata pari allo 0,6% nel 2025 e nel 2026 e allo 0,7% nel 2027. Le vendite all'estero, penalizzate dall'inasprimento delle politiche commerciali e dall'apprezzamento dell'euro, ristagnerebbero nella media del biennio 2025-26, per tornare a salire nel 2027. Dopo il temporaneo rialzo a giugno dovuto all'intensificarsi delle tensioni in Medio Oriente, i costi petroliferi sono tornati a diminuire. Il prezzo del petrolio è sceso di quasi il 7% rispetto alla prima settimana di luglio, collocandosi a circa 66,5 dollari al barile nei primi dieci giorni di ottobre. Il calo è stato guidato soprattutto dall'indebolimento della domanda globale: (i) dal lato dell'offerta, gli annunci da parte dell'OPEC+ di ulteriori aumenti della produzione hanno esercitato nuove pressioni al ribasso sui prezzi, (ii) solo parzialmente compensate da quelle al rialzo connesse con le sanzioni più severe degli Stati Uniti sulle esportazioni iraniane e con gli attacchi ucraini alle infrastrutture petrolifere russe. L'Agenzia internazionale per l'energia (International Energy Agency, IEA) e gli analisti privati prevedono un eccesso di offerta globale di petrolio per il resto del 2025 e per tutto il 2026. Le quotazioni futures sul Brent segnalano aspettative di sostanziale stabilità dei prezzi (con i contratti del dicembre 2025 vicini ai 65 dollari al barile). Dalla prima settimana di luglio i prezzi di riferimento del gas naturale europeo (Title Transfer Facility, TTF) sono diminuiti, portandosi a circa 32 euro per megawattora in media nei

primi dieci giorni di ottobre. In un contesto di condizioni di offerta stabili, il livello delle scorte nella UE è inferiore di circa 15 pp a quelli del 2024 e leggermente al di sotto della media stagionale di lungo periodo. In Europa i consumi di gas nel settore elettrico si sono ridotti, riflettendo l'abbondante produzione da fonti rinnovabili. Le quotazioni futures sul mercato TTF sono stabili ed i contratti con scadenza a dicembre del 2025 si collocano a 32 euro per megawattora (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, ottobre 2025*).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri ha fatto registrare una crescita del traffico che rimane contenuta nei primi nove mesi del 2025 (+4,8% rispetto allo stesso periodo del 2024) a fronte di una crescita dell'offerta di seats di 2,4%, con un impatto sul load factor globale che segna una sostanziale stazionarietà rispetto all'anno precedente. Il traffico internazionale guida la crescita (+6,7% rispetto al 2024), a fronte di un traffico domestico che cresce in misura minore (+1,8% rispetto ai primi nove mesi del 2024). Il traffico merci mondiale dei primi nove mesi del 2025 risulta superiore rispetto allo stesso periodo del 2024 (+3,2%), pur considerando i primi mesi del 2024 in importante aumento. Nonostante ciò, la performance del mercato si conferma solida, sostenuta da un cambiamento nelle modalità di trasporto e da un anticipo delle spedizioni, con una crescita registrata per il settimo mese consecutivo. Questo andamento evidenzia la resilienza del settore, soprattutto se si considera la sospensione, da parte di molti servizi postali internazionali, delle spedizioni di piccoli pacchi verso gli Stati Uniti, a seguito della cessazione dell'eccezione "de minimis"¹. (Fonte: *IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, settembre 2025*).

Il traffico passeggeri europeo nei primi nove mesi del 2025 è cresciuto del 4,2% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci rimane stabile rispetto ai primi nove mesi dell'anno precedente (+2,7%) risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (Fonte: *ACI Europe, settembre 2025*).

Il traffico passeggeri italiano continua crescere rispetto all'anno precedente (+4,7%), beneficiando della programmazione estiva dei voli e della stagionalità della domanda. La crescita rimane guidata dal traffico internazionale (+7,1%), a fronte di un traffico domestico che rimane sostanzialmente invariato rispetto ai primi nove mesi dell'anno precedente (Fonte: *Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 2025*).

Con un maggior focus sull'area geografica in cui AdB si inserisce fornendo a persone e imprese i propri servizi di

¹ Soglia di valore al di sotto della quale le merci importate possono entrare in un paese senza essere soggette a dazi doganali o IVA.

connettività nazionale e internazionale (definita “*catchment area*”), si rileva che la stessa ha registrato un aumento dei passeggeri nei primi nove mesi del 2025 rispetto all'anno precedente (+4,5%), con differenze sensibili fra gli scali. Nel singolo mese di settembre, tuttavia, si registra sostanziale stabilità rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un -0,6% rispetto al 2024 (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 2025).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso i primi nove mesi del 2025 in crescita rispetto al 2024 (+2,4%). L'andamento risulta

guidato dal traffico internazionale in maggior crescita rispetto a quello domestico (+2,6% e +1,4% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nei primi nove mesi del 2025 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 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.

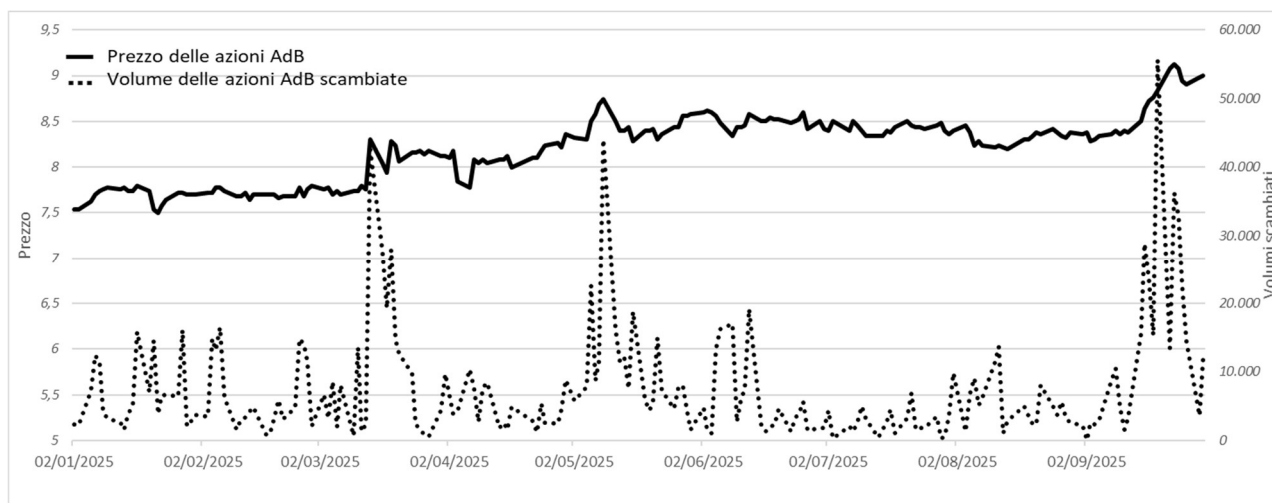
Alla data del 30 settembre 2025 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 9,00 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 325,1 milioni di Euro.

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1 gennaio 2025 fino al 30 settembre 2025;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Andamento titolo AdB (01/01/2025-30/09/2025)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2025-30/09/2025)**Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2025-30/09/2025)**

L'andamento del titolo nei primi nove mesi del 2025 mostra segnali di crescita nonostante il contesto macroeconomico e geopolitico fortemente instabile. L'andamento del titolo mostra resilienza rispetto agli shock esterni sia macroeconomici che geopolitici, evidenziando un calo nella

volatilità anche rispetto al trimestre precedente ed un primo trimestre che scontava una fase ciclica di sostanziale stazionarietà. La fase rialzista che caratterizza l'ultimo trimestre beneficia delle performance positive del Gruppo.

2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

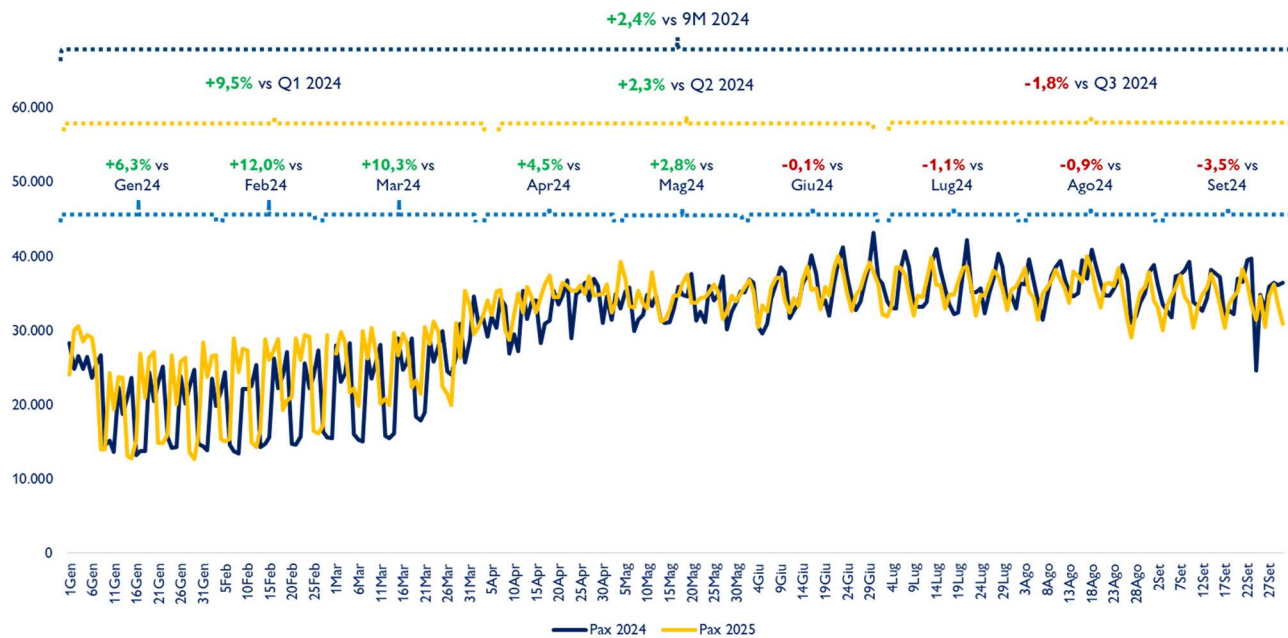
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2025 beneficiano di una significativa crescita registrata nel primo semestre, assestandosi progressivamente, a partire dalla fine del secondo trimestre, intorno ai valori dell'anno precedente. Complessivamente, nei primi nove mesi del 2025 i passeggeri transitati sullo scalo sono stati 8.539.797, in aumento del 2,4% sullo stesso periodo

del 2024. I movimenti, pari a 64.804, sono cresciuti dell'1,3% sullo stesso periodo dell'anno precedente e la merce trasportata si è attestata a 39.884 tonnellate, in calo rispetto al 2024 (-5,6%). Il *load factor* medio risulta in crescita con l'84,7% nei primi nove mesi del 2025 rispetto all'83,7% del 2024.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Settembre 2025



	Gennaio - Settembre 2025	Gennaio - Settembre 2024	Var. % 2025 - 2024
Passeggeri	8.539.797	8.342.712	2,4%
Movimenti	64.804	63.977	1,3%
Tonnellaggio	4.513.033	4.458.788	1,2%
Merce	39.884.198	42.230.792	-5,6%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Linea	2.687.346	31,5%	2.611.686	31,3%	2,9%
Low cost	5.805.599	68,0%	5.690.215	68,2%	2,0%
Charter	30.246	0,4%	28.694	0,3%	5,4%
Transiti	8.183	0,1%	3.727	0,0%	119,6%
Totale Aviazione Commerciale	8.531.374	99,9%	8.334.322	99,9%	2,4%
Aviazione Generale	8.423	0,1%	8.390	0,1%	0,4%
Totale complessivo	8.539.797	100,0%	8.342.712	100,0%	2,4%

La composizione del traffico aereo sullo scalo si consolida e rimane sostanzialmente invariata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e registra ora una crescita moderata ed omogenea.

Il traffico internazionale mantiene stabile la propria incidenza sul volume totale dei passeggeri, registrando un incremento rispetto al 2024 più elevato rispetto al traffico nazionale.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Nazionale	2.103.844	24,6%	2.070.323	24,8%	1,6%
Internazionale	6.427.530	75,3%	6.263.999	75,1%	2,6%
Totale Aviazione Commerciale	8.531.374	99,9%	8.334.322	99,9%	2,4%
Aviazione Generale	8.423	0,1%	8.390	0,1%	0,4%
Totale complessivo	8.539.797	100,0%	8.342.712	100,0%	2,4%

Sebbene il traffico UE abbia mostrato una buona crescita rispetto ai primi nove mesi del 2024, è il traffico Extra UE a registrare un importante aumento sullo stesso periodo

dell'anno precedente (+4,2%) per effetto della crescita di alcuni importanti collegamenti da/per lo scalo bolognese (es. Regno Unito, Albania e Turchia).

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
UE	6.607.323	77,4%	6.488.124	77,8%	1,8%
Extra UE	1.924.051	22,5%	1.846.198	22,1%	4,2%
Totale Aviazione Commerciale	8.531.374	99,9%	8.334.322	99,9%	2,4%
Aviazione Generale	8.423	0,1%	8.390	0,1%	0,4%
Totale complessivo	8.539.797	100,0%	8.342.712	100,0%	2,4%

Tra le destinazioni internazionali, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 14,1% sul totale. Seguono Germania, con il 6,6% dei passeggeri

totali, Regno Unito con il 5,6%, Romania con il 5,2% e Albania con il 4,4%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi sono anche la Turchia e l'Albania.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Italia	2.103.844	24,6%	2.070.323	24,8%	1,6%
Spagna	1.201.320	14,1%	1.263.513	15,1%	-4,9%
Germania	564.932	6,6%	572.814	6,9%	-1,4%
Regno Unito	479.951	5,6%	524.754	6,3%	-8,5%
Romania	443.135	5,2%	388.374	4,7%	14,1%
Albania	376.621	4,4%	366.063	4,4%	2,9%
Francia	350.358	4,1%	405.421	4,9%	-13,6%
Turchia	347.319	4,1%	315.258	3,8%	10,2%
Grecia	342.352	4,0%	309.808	3,7%	10,5%
Polonia	317.879	3,7%	226.159	2,7%	40,6%
Altri paesi	2.012.086	23,6%	1.900.225	22,8%	5,9%
Totale complessivo	8.539.797	100,0%	8.342.712	100,0%	2,4%

Il 2025 beneficia di una domanda sostenuta, con sette città estere tra le dieci principali destinazioni, la prima delle quali è Tirana con quasi 377 mila passeggeri.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri</i>	Gennaio - Settembre 2025	Gennaio - Settembre 2024	Var. % 2025 - 2024
Catania	440.198	470.167	-6,4%
Tirana	376.621	366.063	2,9%
Barcellona	343.957	354.545	-3,0%
Palermo	249.705	255.520	-2,3%
Parigi CGD	235.780	220.128	7,1%
Istanbul	235.755	213.045	10,7%
Madrid	220.384	220.235	0,1%
Bucarest OTP	216.155	197.734	9,3%
Cagliari	214.050	180.148	18,8%
Londra LHR	200.880	201.338	-0,2%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le *performance* dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 54,2% del traffico totale seguita da Wizz Air con il 10,0% del traffico, in crescita del 13,1% rispetto allo stesso periodo del 2024. Tra le prime dieci

compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Gennaio - Settembre 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Ryanair	4.631.921	54,2%	4.515.322	54,1%	2,6%
Wizz Air	851.183	10,0%	752.392	9,0%	13,1%
Air Dolomiti	261.080	3,1%	163.759	2,0%	59,4%
Turkish Airlines	235.298	2,8%	212.724	2,5%	10,6%
Air France	234.949	2,8%	220.128	2,6%	6,7%
British Airways	200.858	2,4%	201.338	2,4%	-0,2%
Klm Royal Dutch Airlines	183.935	2,2%	174.459	2,1%	5,4%
ITA Airways	182.648	2,1%	187.419	2,2%	-2,5%
Air Nostrum	142.370	1,7%	146.821	1,8%	-3,0%
Neos	135.825	1,6%	121.376	1,5%	11,9%
Altri	1.479.730	17,3%	1.646.974	19,7%	-10,2%
Totale complessivo	8.539.797	100,0%	8.342.712	100,0%	2,4%

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 e sconta le criticità connesse all'introduzione dei dazi sul trasporto di merci. In questo contesto il traffico merci mondiale presenta, nei primi nove mesi del 2025, una crescita dei volumi del 3,2% rispetto al 2024. Anche a livello europeo si registra un livello sostanzialmente stabile dello scambio di merci nei primi sei mesi dell'anno (+2,2% - Fonte:

IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, settembre 2025). In questo contesto, il traffico merci Italiano sconta un rallentamento nella spinta dei mercati, rimanendo sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+0,8%).
Relativamente al traffico merci del Gruppo, nei primi nove mesi del 2025 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 39.884.198 Kg, in decremento (-5,6%) rispetto al 2024 dovuto prevalentemente ad un andamento in forte calo del traffico merce via superficie (-13,7%) che risente maggiormente del contesto di incertezza suesposto. Anche la merce via aerea risulta in calo, anche se più modesto, per effetto di un rallentamento di tutte le componenti (courier, all cargo e combi).

(in KG)	Gennaio - Settembre 2025	Gennaio - Settembre 2024	Var. % 2025 - 2024
Merce via aerea di cui:	32.694.244	33.897.984	-3,6%
Merce	32.694.116	33.897.821	-3,6%
Posta	128	163	-21,5%
Merce via superficie	7.189.954	8.332.808	-13,7%
Totale	39.884.198	42.230.792	-5,6%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi da Passeggeri	43.870	42.460	1.410	3,3%
Ricavi da Vettori	28.880	27.905	975	3,5%
Ricavi da Operatori aeroportuali	4.186	3.969	217	5,5%
Incentivi al traffico	(20.246)	(19.680)	(566)	2,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	16.321	15.248	1.073	7,0%
Altri Ricavi	2.039	1.488	551	37,0%
Totale Ricavi SBU AVIATION	75.050	71.390	3.660	5,1%

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 complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla Strategic Business Unit Aviation registrano un incremento del 5,1% rispetto al 2024. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+3,3%): i ricavi da Passeggeri del periodo gennaio-settembre 2025 crescono, rispetto allo stesso periodo del 2024, in misura

superiore alla crescita del traffico passeggeri (+2,4%) per effetto di tariffe unitarie in aumento per diritti passeggeri e diritti sicurezza passeggeri e bagagli;

- Ricavi da Vettori (+3,5%): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti (+1,3%) e tonnellaggio (+1,2%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2024;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+5,5%): 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 (+2,9%): l'aumento degli incentivi rispetto al 2024 è determinato dall'andamento del traffico, in quanto l'incentivo a passeggero è tendenzialmente invariato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (+7%): la crescita di questa voce è da collegare ai maggiori investimenti realizzati nel periodo.
- Altri Ricavi (+37%): l'incremento di questa categoria di ricavi è determinato dai ricavi da Terminal Value maturati sugli interventi di utilizzo del Fondo di Rinnovo.

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 i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Retail e Advertising	16.132	14.926	1.206	8,1%
Parcheggi	16.979	16.302	677	4,2%
Real Estate	2.228	2.243	(15)	-0,7%
Servizi ai passeggeri	5.362	6.578	(1.216)	-18,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	13.271	5.403	7.868	145,6%
Altri Ricavi	2.309	1.853	456	24,6%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	56.281	47.305	8.976	19,0%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 19% 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 (+8,1%) è determinata principalmente dal business Retail, grazie alle performance dei segmenti food & beverage e Duty Free, e, in via residuale, anche all'altro retail. Contribuisce al risultato anche l'Advertising, grazie all'incremento nel 2025 del MAG (minimo annuo garantito) contrattuale del subconcessionario.

Parcheggi

Nel periodo gennaio-settembre 2025 il business dei parcheggi ed accessi viari mostra, rispetto allo stesso periodo del 2024, una crescita (+4,2%) superiore a quella del traffico (+2,4%) grazie in particolare all'apertura del primo blocco del nuovo parcheggio P6, inaugurato a metà del mese di luglio, che determina un incremento del ricavo a passeggero attraverso la crescita dello scontrino medio.

Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano rilevanti discontinuità rispetto al 2024.

Servizi ai passeggeri

Nei primi nove mesi del 2025 i servizi ai passeggeri vedono un calo del 18,5% rispetto al 2024 per effetto dell'assenza di ricavi da servizi premium (lounge e servizi accessori) dal 25 maggio

al 26 agosto 2025 (data di decorrenza del Minimo Garantito per la subconcessione dello spazio), a seguito della consegna dei locali al nuovo operatore al fine di avviare il progetto di riqualifica della Business Lounge. Gli autonoleggi presentano invece ricavi in crescita. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Nel periodo gennaio-settembre 2025, il risultato della Business Lounge è stato fortemente condizionato dal progetto di ristrutturazione, con conseguente consegna delle aree al nuovo operatore il 25 maggio 2025. L'attività della Lounge è ripartita il 15 settembre 2025 non più in gestione diretta, producendo quindi ricavi da subconcessione degli spazi, inferiori a quelli derivanti dalla vendita dei servizi, ma determinando il venir meno dei costi per la gestione della stessa.

Subconcessione autonoleggiatori

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

Ricavi per Servizi di Costruzione

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

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2024 (+24,6%) è dovuto principalmente alla maturazione di contributi in conto esercizio per progetti relativi ad iniziative di sostenibilità.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	56.942	55.055	1.887	3,4%
Ricavi per servizi non aeronautici	42.942	42.278	664	1,6%
Ricavi per servizi di costruzione	29.591	20.651	8.940	43,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.856	711	1.145	161,0%
RICAVI	131.331	118.695	12.636	10,6%
Materiali di consumo e merci	(2.685)	(2.729)	44	-1,6%
Costi per servizi	(19.439)	(17.540)	(1.899)	10,8%
Costi per servizi di costruzione	(28.182)	(19.668)	(8.514)	43,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.767)	(8.383)	(384)	4,6%
Oneri diversi di gestione	(2.860)	(2.829)	(31)	1,1%
Costo del personale	(27.487)	(25.376)	(2.111)	8,3%
COSTI	(89.420)	(76.525)	(12.895)	16,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	41.911	42.170	(259)	-0,6%
Ammortamento diritti di concessione	(7.728)	(6.789)	(939)	13,8%
Ammortamento altre attività immateriali	(836)	(662)	(174)	26,3%
Ammortamento attività materiali	(1.838)	(1.568)	(270)	17,2%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(10.402)	(9.019)	(1.383)	15,3%
Accantonamento rischi su crediti	(254)	(607)	353	-58,2%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(3.240)	(2.466)	(774)	31,4%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(489)	(932)	443	-47,5%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(3.983)	(4.005)	22	-0,5%
TOTALE COSTI	(103.805)	(89.549)	(14.256)	15,9%
RISULTATO OPERATIVO	27.526	29.146	(1.620)	-5,6%
Proventi finanziari	1.633	513	1.120	218,3%
Oneri finanziari	(1.378)	(2.086)	708	-33,9%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	27.781	27.573	208	0,8%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(8.017)	(8.037)	20	-0,2%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	19.764	19.536	228	1,2%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	19.764	19.536	228	1,2%

I primi nove mesi del 2025 si chiudono con un utile consolidato di 19,8 milioni di Euro contro 19,5 milioni dello stesso periodo del 2024.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 10,6%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i ricavi per servizi aeronautici crescono del 3,4% rispetto al 2024, per effetto dell'andamento positivo del traffico e delle tariffe;
- i ricavi per servizi non aeronautici crescono dell'1,6% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i ricavi per servizi di costruzione crescono (+43,3%) per maggiori investimenti realizzati;
- altri ricavi e proventi della gestione: a determinare la crescita rispetto al 2024 (+161%) sono stati la maturazione di contributi per progetti finanziati in misura superiore allo stesso periodo del 2024 e i ricavi

da Terminal Value maturati sugli interventi di utilizzo del Fondo di Rinnovo.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 16,9% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio:

- i costi dei materiali di consumo e merci mostrano un calo dell'1,6% rispetto al 2024 in conseguenza di minori acquisti di liquido de-icing pista e aeromobili, grazie al clima mite che ha interessato il primo trimestre;
- i costi per servizi sono superiori al 2024 (+10,8%) per effetto di maggiori costi per manutenzioni, prestazioni professionali e consulenze, servizio navetta per parcheggi remoti, utenze, oltre che per pubblicità, promozione e sviluppo, organi statutari e assicurazioni, solo parzialmente compensati dai minori costi per contributo al servizio de-icing, servizi di sicurezza e servizi MBL. Questi ultimi sono venuti a mancare a partire dal 25

maggio 2025 a seguito del passaggio dell'attività della Business Lounge da gestione diretta ad operatore esterno;

- l'andamento della voce canoni, noleggi e altri costi (+4,6%) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza e 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), oggetto di esproprio nell'ambito del Master Plan aeroportuale a partire dalla metà del mese di giugno 2024;
- gli oneri diversi di gestione sono tendenzialmente in linea con il 2024.

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

Al 30 settembre 2025 si evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) sostanzialmente invariato: 41,9 milioni di Euro** contro 42,2 milioni di Euro del 2025.

Passando ai **costi di struttura**, la voce **“ammortamenti e svalutazioni”** si attesta a **10,4 milioni di Euro** contro 9 milioni del 2024, la crescita di 1,4 milioni è coerente con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Gli

accantonamenti, pari a 4 milioni di Euro, non evidenziano variazioni significative rispetto al 30 settembre 2024 per maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali quasi completamente compensati dai minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti e agli altri fondi rischi oneri.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a **27,5 milioni di Euro** contro 29,1 al 30 settembre 2024 per effetto, come suesposto, della crescita degli ammortamenti.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo positivo di 0,3 milioni di Euro** in miglioramento rispetto al saldo negativo di 1,6 milioni di Euro del 2024 prevalentemente per l'incremento di Fair Value dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express. (1,3 milioni di Euro) e i minori interessi passivi per attualizzazione dei fondi di bilancio (-0,8 milioni di Euro).

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del periodo si attesta a **27,8 milioni di Euro** (27,6 milioni al 30 settembre 2024) e le **imposte sul reddito** a 8 milioni di Euro come nel periodo di confronto.

Infine, il **risultato netto** del periodo, interamente di competenza del Gruppo, evidenzia una crescita dell'1% e si attesta a **19,8 milioni di Euro** contro 19,5 milioni di Euro del 30 settembre 2024.

L'andamento del Margine Operativo Lordo rettificato del margine dei servizi di costruzione e del ricavo per credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo viene indicato nella tabella seguente

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	56.942	55.055	1.887	3,4%
Ricavi per servizi non aeronautici	42.942	42.278	664	1,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.229	711	518	72,9%
RICAVI RETTIFICATI	101.113	98.044	3.069	3,1%
Materiali di consumo e merci	(2.685)	(2.729)	44	-1,6%
Costi per servizi	(19.439)	(17.540)	(1.899)	10,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(8.767)	(8.383)	(384)	4,6%
Oneri diversi di gestione	(2.860)	(2.829)	(31)	1,1%
Costo del personale	(27.487)	(25.376)	(2.111)	8,3%
COSTI RETTIFICATI	(61.238)	(56.857)	(4.381)	7,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	39.875	41.187	(1.312)	-3,2%
Ricavi per servizi di costruzione	29.591	20.651	8.940	43,3%
Costi per servizi di costruzione	(28.182)	(19.668)	(8.514)	43,3%
Margine Servizi di Costruzione	1.409	983	426	43,3%
Ricavi per credito da TV su Fondo di Rinnovo	627	0	627	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	41.911	42.170	(259)	-0,6%

I ricavi rettificati evidenziano una crescita del 3,1% sul 2024, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 7,7%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 39,9 milioni di Euro** contro 41,2 milioni di Euro del 2024 (-3,2%).

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione.

	1° TRIM 2025	Var % vs 2024	2° TRIM 2025	Var % vs 2024	3° TRIM 2025	Var % vs 2024
Traffico Passeggeri	2.135.210	9,5%	3.167.169	2,3%	3.237.418	-1,8%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)	1° TRIM 2025	Var % vs 2024	2° TRIM 2025	Var % vs 2024	3° TRIM 2025	Var % vs 2024
RICAVI RETTIFICATI	26.464	6,1%	33.554	2,7%	34.678	2,0%
Ricavi per servizi aeronautici	14.021	7,0%	17.866	2,6%	19.015	3,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.164	6,2%	14.830	-0,9%	15.322	-0,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	279	-26,8%	858	212,0%	341	15,2%
COSTI RETTIFICATI	(17.771)	7,6%	(19.014)	6,0%	(19.851)	10,3%
Costo del personale	(8.251)	6,6%	(8.990)	8,3%	(9.031)	11,1%
Altri costi operativi	(9.520)	8,4%	(10.024)	4,0%	(10.820)	9,7%
MOL RETTIFICATO	8.693	3,2%	14.540	-1,2%	14.827	-7,3%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	32,8%	n.s.	43,3%	n.s.	42,8%	n.s.

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 per i periodi in esame:

in migliaia di Euro	al 30.09.2025	al 30.09.2024	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	40.579	41.312	(733)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	17.699	25.720	(8.021)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(31.856)	(23.211)	(8.645)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	64.002	(8.533)	72.535
Variazione finale di cassa	49.845	(6.024)	55.869
Disponibilità liquide inizio periodo	41.079	44.334	(3.255)
Variazione finale di cassa	49.845	(6.024)	55.869
Disponibilità liquide fine periodo	90.924	38.310	52.614

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 40,6 milioni di Euro contro 41,3 milioni del periodo di confronto 2024. La contrazione di 0,7 milioni di Euro è dovuta prevalentemente alla contrazione del margine operativo lordo rettificato.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per 22,9 milioni di Euro contro 15,6 milioni del 2024, un aumento di 8 milioni di Euro dovuto prevalentemente alle maggiori uscite per il pagamento delle imposte per 11,1 milioni di Euro contro 3 milioni del 2024.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **17,7 milioni di Euro** contro un flusso di cassa sempre positivo di 25,7 milioni del periodo di confronto (-8 milioni di Euro).

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **31,9 milioni di Euro**, contro 23,2 milioni del 2024 (+ 8,6 milioni), è determinato prevalentemente dall'assorbimento di risorse per investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **31 milioni di Euro** contro 27,3 milioni (+ 3,6 milioni);

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta/ (indebitamento finanziario netto) del Gruppo al 30 settembre 2025, al 31 dicembre 2024 e al 30 settembre 2024 in accordo

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato positivo per **64 milioni di Euro** contro un assorbimento di 8,5 milioni al 30 settembre 2024 (+ 72,5 milioni) prevalentemente per:

- il tiraggio delle seconda e terza tranche del finanziamento BEI per 80 milioni di Euro;
- il pagamento dei dividendi a valore sull'utile 2024 (17 milioni di Euro contro 9,5 milioni nel 2024).

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 49,8 milioni di Euro** contro un assorbimento di 6 milioni al 30 settembre 2024 (+55,9 milioni di Euro).

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 i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Variazione 30.09.2025 31.12.2024	Variazione 30.09.2025 30.09.2024
A Disponibilità liquide	90.224	40.379	38.010	49.845	52.214
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	300	0	400
C Altre attività finanziarie correnti	700	0	700	700	0
D Liquidità (A+B+C)	91.624	41.079	39.010	50.545	52.614
E Debito finanziario corrente	(13.036)	(3.614)	(4.287)	(9.422)	(8.749)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(7.965)	(9.795)	(11.066)	1.830	3.101
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(21.001)	(13.409)	(15.353)	(7.592)	(5.648)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	70.623	27.670	23.657	42.953	46.966
I Debito finanziario non corrente	(95.900)	(21.400)	(23.852)	(74.500)	(72.048)
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.196)	(920)	(33)	(276)	(1.163)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(97.096)	(22.320)	(23.885)	(74.776)	(73.211)
M Totale posizione finanziaria netta/(indebitamento finanziario netto) (H + L)	(26.473)	5.350	(228)	(31.823)	(26.245)

L'indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 30 settembre 2025 è pari a **26,5 milioni di Euro** contro una Posizione Finanziaria Netta positiva di 5,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2024.

In termini di liquidità la variazione è dovuta principalmente:

- al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 17,7 milioni di Euro;
- al cash flow negativo delle attività di investimento per 31,9 milioni di Euro;
- al cash flow positivo per 81 milioni di Euro delle attività di finanziamento legate al tiraggio della

seconda e terza – ed ultima – tranche del finanziamento BEI per 80 milioni di Euro, all'accensione di hot money ancora in essere per 8,5 milioni di Euro e al netto della restituzione delle rate dei finanziamenti in scadenza per 9,3 milioni di Euro;

- al pagamento di dividendi per 17 milioni di Euro (9,5 milioni nel 2024).

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	al 30.09.2024	Var. 30.09.2025 31.12.2024	Var. 30.09.2025 30.09.2024
-Crediti commerciali	21.785	17.134	19.397	4.651	2.388
-Crediti tributari	552	754	278	(202)	274
- Altri Crediti	9.717	6.595	9.513	3.122	204
-Rimanenze di magazzino	835	812	797	23	38
Subtotale	32.889	25.295	29.985	7.594	2.904
-Debiti commerciali	(31.153)	(31.716)	(20.620)	563	(10.533)
-Debiti tributari	(5.002)	(8.033)	(9.181)	3.031	4.179
-Altri debiti	(41.175)	(38.565)	(39.001)	(2.610)	(2.174)
Subtotale	(77.330)	(78.314)	(68.802)	984	(8.528)
Capitale circolante netto operativo	(44.441)	(53.019)	(38.817)	8.578	(5.624)
Immobilizzazioni	288.508	271.415	258.092	17.093	30.416
-Imposte differite attive al netto passive	4.784	4.587	4.755	197	29
-Altre attività non correnti	27.479	19.794	17.619	7.685	9.860
Totale immobilizzazioni	320.771	295.796	280.466	24.975	40.305
- Fondi rischi, oneri e benefici ai dipendenti	(26.172)	(27.184)	(25.297)	1.012	(875)
-Altre passività non correnti	(57)	(64)	(85)	7	28
Subtotale	(26.229)	(27.248)	(25.382)	1.019	(847)
Capitale fisso operativo	294.542	268.548	255.084	25.994	39.458
Totale Impieghi	250.101	215.529	216.267	34.572	33.834

FONTI <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	al 30.09.2024	Var. 30.09.2025 31.12.2024	Var. 30.09.2025 30.09.2024
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(26.473)	5.350	(228)	(31.823)	(26.245)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(113.550)	(106.128)	(106.189)	(7.422)	(7.361)
-Risultato dell'esercizio	(19.764)	(24.437)	(19.536)	4.673	(228)
Patrimonio Netto di Gruppo	(223.628)	(220.879)	(216.039)	(2.749)	(7.589)
Totale Patrimonio Netto	(223.628)	(220.879)	(216.039)	(2.749)	(7.589)
Totale Fonti	(250.101)	(215.529)	(216.267)	(34.572)	(33.834)

(*) Lo schema di riclassificazione suesposto è riconciliabile con il prospetto di Stato Patrimoniale e con le tabelle di Nota contenenti di dettaglio delle singole voci nonché con il prospetto della Posizione Finanziaria Netta/Indebitamento Finanziario Netto

- Il **capitale investito netto** al 30 settembre 2025 è pari a **250,1 milioni di Euro** in aumento di 34,6 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per la crescita:
 - o dei crediti commerciali e per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri (+7,6 milioni),
 - o degli investimenti prevalentemente infrastrutturali (+17,1 milioni)
 - o delle altre attività non correnti (+7,7 milioni) per il credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e per la valutazione al Fair

Value dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express.

Sul lato delle fonti, al 30 settembre 2025 si registra una posizione finanziaria netta negativa di 26,5 milioni di Euro contro una positiva di 5,4 milioni al 31 dicembre 2024, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **223,6 milioni di Euro** contro 220,9 milioni al 31 dicembre 2024, si decrementa per effetto della distribuzione dei dividendi a valere sull'utile 2024.

3.4 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati dal Gruppo al **30 Settembre 2025** è pari a **32,0 milioni di Euro**. In particolare **18,8 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e **13,1 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Nuovo Parcheggio Multipiano (P6):** è stata completata la realizzazione del primo corpo del nuovo parcheggio multipiano con c.1.000 nuovi posti auto (complessivi 2.218 posti auto) distribuiti su 8 livelli (piano terra e 7 piani) con apertura al pubblico a metà luglio; avviato a settembre il cantiere per la realizzazione del secondo corpo.
- **Riqualifica funzionale e strutturale di un tratto della pista di volo e due taxiway:** sono stati completati i lavori di riqualifica funzionale e strutturale di un tratto della pista di volo e di due taxiway, i quali hanno comportato la chiusura notturna (dalle 23.55 alle 05.55) dello scalo per 29 gg consecutivi.
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** proseguono i lavori di ampliamento e ammodernamento della sala imbarchi Schengen con il completamento della sala e dei gate di imbarco, oltre alla realizzazione di un nuovo corpo scala verso gli stand aeromobili.
- **Riqualifica area security e controllo passaporti:** completati i lavori di ampliamento dell'area dei controlli di sicurezza con l'installazione di 8 nuove macchine radiogene più veloci e performanti; conclusi i lavori di riqualifica della pavimentazione delle aree circostanti.
- **Riqualifica sala arrivi Extra Schengen:** sono stati completati i lavori finalizzati a dotare il controllo passaporti extra Schengen di un'area di accodamento addizionale di circa 400 mq situata al primo piano e piano terra, con l'utilizzo di entrambe le sale a partire dal mese di agosto.
- **Riqualifica parcheggio Staff Ovest:** completati i lavori di riqualifica del parcheggio con apertura agli utenti nel mese di agosto.
- **Ampliamento terminal airside:** proseguono i lavori relativi al primo lotto dell'ampliamento terminal in area airside.

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

- Completata la sostituzione di rulliere e macchine radiogene di nuova generazione con l'installazione di complessive 8 nuove linee per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza.
- Completato l'intervento di realizzazione di schermature sui parcheggi P3 e P2.
- Copertura pensiline e camminamenti: completato l'intervento di realizzazione di pensiline e camminamenti per offrire all'utenza un percorso pedonale protetto per raggiungere il terminal.
- In corso di completamento la riconfigurazione della linea di separazione tra il nucleo Elicotteristi Polizia di Stato e l'area airside mediante la realizzazione di una recinzione dematerializzata che si avvale di telecamere e impianto di videosorveglianza con contestuale rimozione della vecchia recinzione.
- Nuova area PET: completato l'intervento di realizzazione di un'area adibita all'accoglienza degli animali domestici e cani-guida per utenti con diverse abilità in partenza e in arrivo dall'Aeroporto di Bologna.
- Riqualifica stand Apron 2: completato l'intervento di allargamento degli stand dal 209 al 216 per ottemperare alla normativa in ambito *safety*.
- Adeguamento sismico e riprotezione manutentori aeronautici: proseguono i lavori finalizzati a dotare l'aeroporto di maggiori e più efficienti spazi dedicati al personale, in particolare, ai manutentori aeronautici e a garantire la sicurezza strutturale dal punto di vista sismico dell'intero stabile Terminal Est.
- Si evidenziano interventi IT di varia natura (hardware, software, impianti speciali) e sugli impianti tecnologici per il mantenimento dell'operatività.
- Proseguono gli interventi vari di *innovation technology* per migliorare la "passenger experience", tra cui: interventi di innovazione tecnologica sulla viabilità di accesso al terminal, riqualifica della sala arrivi Extra Schengen (piano terra e primo piano) con la predisposizione dei nuovi chioschi Entry Exit (il nuovo sistema automatizzato di controllo passaporti con dati biometrici e digitali dei passeggeri), l'introduzione di un nuovo sistema informativo per la clientela (Sic), lo sviluppo di una nuova app per sito aeroportuale.

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. Proseguono le attività per la realizzazione del bosco: con il completamento di 4 macro-aree su 5 e la realizzazione di recinzioni, piantumazioni e impianto di irrigazione. Per la realizzazione della pista ciclabile interna alla fascia boscata si registra ancora la sospensione dei lavori per revisione progetto anche alla luce di alcune richieste avanzate da enti esterni e di problematiche progettuali di diversa natura.

- **Nuovi impianti fotovoltaici:** ottenuta approvazione da parte di ENAC del Progetto Esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo.
- **Altri interventi di efficientamento e rinnovo:** continua la realizzazione di colonnine per la ricarica di auto elettriche, completato l'intervento di decarbonizzazione dell'edificio dei Vigili del Fuoco per l'utilizzo di centrali termiche a zero emissioni, in corso di realizzazione il nuovo impianto per la produzione di

caldo/freddo presso il terminal ad alta efficienza energetica finalizzato alla riduzione di emissioni climalteranti, acquistate nuove auto elettriche per il rinnovo delle dotazioni aziendali.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 30 settembre 2025 è pari a **3,2 milioni di Euro**, di cui **1,9 milioni di Euro** per interventi in *airside* (completato l'intervento di riqualifica del raccordo A e di un tratto della *taxiway*), **890 migliaia di Euro** per interventi vari su impianti (impianto di distribuzione acque, ripristino porte e portoni, gruppi refrigeratori) e **400 migliaia** di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (interventi sulle varie infrastrutture e predisposizione di area deposito che fungerà da campo base per i cantieri connessi all'ampliamento terminal).

3.5 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Organico medio Equivalenti Full Time	577	539	38	7%
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	46	46	0	0%
Impiegati	414	377	37	10%
Operai	108	108	0	0%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Organico medio	640	593	47	8%
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	46	46	0	0%
Impiegati	471	425	46	11%
Operai	114	114	0	0%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2024 (+38 FTE) riguarda principalmente il personale operativo, al fine di migliorare la qualità del servizio, ma anche il personale di staff, in particolare dell'area Infrastrutture, per poter supportare lo

sviluppo degli investimenti programmati, e dell'area IT e Innovazione, a seguito dell'internalizzazione del servizio help desk a partire da luglio 2025.

Il costo

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Costo del Lavoro	27.487	25.376	2.111	8,3%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale dei primi nove mesi del 2025 si incrementa dell'8,3% rispetto allo stesso periodo del 2024 principalmente per l'incremento di organico sopra descritto. Il rinnovo del CCNL, che è avvenuto in data 4 giugno 2025, ha avuto un impatto non rilevante sul primo semestre, in quanto quasi completamente compensato dal rilascio del fondo arretrati lavoro dipendente al 31 dicembre 2024 eccedente la quota utilizzata per l'Una Tantum 2023 e 2024, ma ha determinato un aumento del costo a partire dal mese di luglio 2025.

Le relazioni sindacali

Nel 2025 continua 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. ed 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. Il 7 febbraio le Associazioni datoriali Assaeroporti, Aeroporti 2030, Assaereo, Assocontrol, Assohandlers, Fairò, Federcatering e le Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti e Ugl Trasporto Aereo hanno sottoscritto la Parte Generale del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo, la cui efficacia decorre dal 1° gennaio 2025 per una durata di 3 anni. Obiettivo comune di questo rinnovo è stato quello di rilanciare il settore del trasporto aereo verso il mercato del lavoro esterno. In particolare è stata riservata particolare attenzione ai temi della sostenibilità, del welfare, della formazione e dell'impatto della digitalizzazione. Nello specifico sul welfare è stato avviato un percorso per l'istituzione della cassa sanitaria di settore, è stato inoltre aggiornato il tema del lavoro agile e sono state inserite le ferie

solidali, l'agevolazione per percorsi universitari e specialistici, la tutela delle disabilità, la formazione del personale orientata alla sicurezza sui luoghi di lavoro, lo sviluppo di politiche antidiscriminatorie e la tutela della parità di genere. Infine è stata posta attenzione sulle problematiche legate alle aggressioni nei confronti dei lavoratori aeroportuali che interessano sempre di più gli scali italiani. Il 4 giugno si sono concluse le trattative ed è stato siglato da Assaeroporti e Aeroporti 2030 per la parte datoriale, e da FILT-CGIL, UILTrasporti e UGLTA per la parte sindacale, il rinnovo anche della Parte Specifica Gestori Aeroportuali del CCNL. Il rinnovo prevede alcuni aspetti retributivi, tra cui l'incremento dei minimi tabellari (210 € mensili pro-capite al 4° livello nel triennio), l'incremento dell'indennità giornaliera di presenza, corrisposta anche nei giorni di ferie, l'incremento del valore della polizza sanitaria (in AdB già più alta rispetto a quanto previsto dal rinnovo), l'incremento del contributo aziendale al Fondo Prevaer e l'introduzione di un ulteriore scatto di anzianità. Sul tema normativo si evidenziano:

- l'inserimento di nuovi parametri di sostenibilità ambientale e sociale nelle linee guida di implementazione del Premio di risultato;
- la definizione di possibili protocolli per la prevenzione del rischio di aggressioni al personale (protocolli da tempo già presenti in AdB e in continua fase di aggiornamento);
- il raddoppio del periodo di aspettativa retribuita del congedo per le donne vittime di violenza di genere;
- ulteriori iniziative per la formazione e la riqualificazione del personale anche alla luce degli impatti dell'innovazione tecnologica;
- la promozione di nuove forme flessibili di lavoro allo scopo di favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Sempre sul piano normativo, infine, è stato avviato un importante lavoro di aggiornamento del sistema professionale, con l'intento di includere tutte le figure attualmente operative nel comparto dei gestori aeroportuali, allineandole ai cambiamenti del settore aereo e del mercato del lavoro italiano ed internazionale. Per quanto riguarda la contrattazione di secondo livello è da segnalare il raggiungimento di un accordo per un nuovo Premio di Risultato per le tre Società del Gruppo AdB, basato su parametri di redditività, produttività, qualità del servizio e sostenibilità. L'accordo ha una durata triennale e si rivolge a tutti i dipendenti del gruppo (esclusi i dirigenti), compresi i lavoratori a tempo determinato e somministrati.

Sono stati siglati anche gli accordi per l'erogazione di un bonus Welfare per le tre Società del Gruppo, spendibile attraverso un'apposita piattaforma

La formazione del personale

Nell'ambito dell'applicazione del Reg. UE139 dedicato alla safety aeroportuale, è stato realizzato un corso specifico per gli assessor, figura chiave nel sistema di gestione della sicurezza.

AdB promuove una cultura fondata sulla valorizzazione delle diversità e sulla parità di genere, anche attraverso percorsi formativi dedicati ai temi della Diversity & Inclusion a partire dal top management. Al fine di diffondere comportamenti inclusivi e consapevoli a tutti i livelli è stato 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. E' stato inoltre realizzato un corso sulla cultura sorda che ha coinvolto il personale HR, i formatori interni e alcuni colleghi che si occupano dell'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM).

Nel 2025 sono proseguite le iniziative formative legate all'Intelligenza Artificiale. Nello specifico, con il programma "What AI can do" è stato strutturato un percorso formativo rivolto a tutta l'azienda dedicato alla familiarizzazione e diffusione delle conoscenze in ambito AI, al fine di comprenderne potenzialità e rischi.

Un secondo modulo, "Leading with AI", avente un approccio più strategico e di approfondimento, è in fase di erogazione a

manager e middle management, al fine di sviluppare competenze di leadership e accrescere ulteriormente la consapevolezza per un utilizzo responsabile dell'AI.

Prosegue l'erogazione dei corsi di cybersecurity a cui si sono aggiunte sessioni sulla nuova direttiva NIS2: il corso ha l'obiettivo di creare consapevolezza sui rischi informatici e diffondere un senso di responsabilità per mantenere alti i livelli di sicurezza. Sono previste inoltre iniziative specifiche di formazione ad hoc per gli amministratori di sistema. Tali iniziative sono coerenti con gli obiettivi di diffusione della consapevolezza sul tema della cybersecurity previsti dalla Politica per il Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

E' in fase di erogazione anche il percorso formativo "Anticipare i Futuri attraverso pratiche di foresight strategico", avente l'obiettivo di potenziare un mindset strategico e orientato al futuro, volto a sviluppare la capacità di immaginare scenari futuri.

Nell'ambito della formazione rivolta al gruppo di giovani è iniziato in settembre 2025 il percorso formativo Let's Develop con l'obiettivo di stimolare l'ingaggio dei partecipanti verso le sfide del futuro sostenendo nel contempo una crescita responsabile e partecipata all'interno di AdB, sia personale oltre che professionale.

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

3.6 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 30 settembre 2025 la società operava con 15 dipendenti, invariati rispetto 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.

Al 30 settembre FFM ha gestito 14.340.804 Kg. di merce evidenziando una flessione del 13% rispetto al 2024 a causa del generale ristagno dei volumi già intravisto a fine 2024 per il quadro di incertezza dovuto ai conflitti in corso ed accentuato dall'introduzione dei dazi sulle importazioni.

Sia il traffico via aerea che il traffico via superficie risultano in flessione; il primo registra una contrazione del 12% e il secondo del 14%.

I **ricavi** complessivi del periodo sono calati del 10% rispetto ai valori del 2024 per l'andamento dei volumi suesposto mentre la crescita dei **costi**, prevalentemente per servizi, è stata del 3,1%. Il **Margine Operativo Lordo** al 30 settembre 2025 evidenzia quindi una contrazione del 45,2% sul 2024 attestandosi a 0,4 milioni di Euro e il **Risultato Netto** del periodo, pari a 280 mila Euro, del 51,4%.

Infine, non essendoci aggiornamenti significativi, 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, si rimanda alla Nota 29 del Bilancio Annuale 2024.

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 30 settembre 2025 operava con 16 dipendenti, invariati rispetto 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

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con le società controllate e con parti correlate, si rimanda

presente bilancio consolidato redatto secondo i principi contabili IAS/IFRS.

Nel primo semestre 2025 Tag ha registrato una crescita dei movimenti del 5,8% rispetto al 2024 ed un aumento del tonnellaggio del 5,3%, confermando il trend positivo degli ultimi anni mentre il traffico passeggeri è risultato sostanzialmente stabile (+0,5%).

i **ricavi** complessivi del periodo superano del 6% i valori del 2024 mentre i **costi** rilevano un aumento del 4%; il **Margine Operativo Lordo** presenta una crescita del 12% attestandosi a 1,4 milioni di Euro (1,2 milioni al 30 settembre 2024) e il **Risultato Netto** del periodo a 821 mila Euro, anche quest'ultimo in crescita rispetto al periodo di confronto.

all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del presente documento.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

Nei primi nove mesi del 2025, si conferma l'impegno del Gruppo nel porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, attraverso numerose progettualità che hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, con azioni di efficientamento energetico, mobilità sostenibile, utilizzo di energie rinnovabili, cura dei propri dipendenti e del territorio e impegno per lo sviluppo di un modello di business e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Per i principali investimenti di sostenibilità ambientale si rimanda al par. 3.4.

In ambito ambientale, nel periodo in esame, è proseguito il percorso di decarbonizzazione della centrale termica dell'aerostazione e, parallelamente, sono stati portati avanti i lavori per la realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto, estesa su 40 ettari e dotata di un percorso ciclabile aperto alla cittadinanza.

In occasione della Settimana Europea della Mobilità, AdB ha valorizzato diverse attività, come l'adesione alla *challenge* internazionale di Up2Move e l'organizzazione di diversi seminari, con l'obiettivo costante di diffondere la cultura della

mobilità sostenibile e incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi a quelli privati.

In ambito sociale è sempre attivo l'impegno dell'aeroporto nel supportare i propri dipendenti e la comunità locale. In particolare, nel periodo citato, è partito ufficialmente il progetto LET'S DEVELOP, dedicato ad un gruppo selezionato di giovani dipendenti in azienda per sviluppare competenze trasversali.

Infine, prosegue il percorso di miglioramento della Rendicontazione di Sostenibilità, avviato nel 2024 con il progetto "In viaggio verso la CSRD" che ha guidato il passaggio alla Rendicontazione ai sensi della Corporate Sustainability Reporting Directive. In questa fase, il Gruppo si sta concentrando sulla progressiva informatizzazione dei processi e l'aggiornamento della Governance di Sostenibilità, con l'obiettivo di automatizzare la raccolta dei dati e rafforzare i controlli interni, a supporto della qualità e dell'affidabilità delle informazioni.

4.2 LA QUALITÀ

L'analisi dei principali indicatori di qualità relativi al periodo gennaio-settembre 2025 evidenzia un quadro decisamente positivo. La percezione della pulizia e funzionalità delle *toilettes* si mantiene su livelli molto alti, confermando l'attenzione costante rivolta al comfort degli utenti.

In aumento anche la percezione dell'efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico e, soprattutto, il sensibile miglioramento della chiarezza della segnaletica interna. Questi dati testimoniano un impegno concreto nell'agevolare l'esperienza degli utenti all'interno dello scalo.

In generale si rileva un miglioramento dei tempi di attesa rispetto al 2024: ai controlli di sicurezza lo stesso si è notevolmente ridotto (04'32" rispetto a 09'09") grazie alla conclusione dei lavori di riqualifica dell'area e dell'installazione delle nuove macchine per il controllo radiogeno. Ridotti anche i tempi di attesa al check-in e per i passeggeri PRM in arrivo prenotati, mentre si registra un lieve aumento per quelli in partenza.

Complessivamente, i dati riflettono un percorso di miglioramento continuo nella qualità dei servizi offerti, con performance che, nella maggior parte degli indicatori, superano nettamente i risultati dell'anno precedente.

INDICATORI	Gen-Set 2025	Gen-Set 2024
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle <i>toilettes</i>	98.2	98.4
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	85.8	87.9
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	98	97.7
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	98.7	95.4
Tempo di attesa al check-in	19'12"	20'31"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	04'32"	09'09"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	08'47"	07'37"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	03'26"	05'34
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	22'46"	24'59"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	27'59"	30'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'20"	05'32"

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 semestre.

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, corredato da un piano economico finanziario, presenta piena sostenibilità e sarà integralmente finanziato da AdB, con fondi propri ed attraverso finanziamenti bancari e della Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

In data 28 ottobre 2025 si è svolta l'Audizione Annuale degli Utenti dello scalo "Guglielmo Marconi" di Bologna, avente ad oggetto la determinazione dei corrispettivi per l'annualità 2026. Il corrispettivo PRM 2026 è stato approvato con voto favorevole della totalità dagli utenti. L'attività di vigilanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART risulta, tuttora, in corso, così come, parimenti, quella di vigilanza ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2026 approvato.

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 ma non ha ancora potuto procedere al versamento di quanto riscosso in assenza dell'emanazione del Decreto Ministeriale attuativo.

6 IL CONTENZIOSO

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

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, 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.

Tali fattori – a seconda di quella che sarà la loro esatta evoluzione, in concreto – potranno comportare effetti sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni

delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto dell'incertezza sull'evoluzione del contesto geo-politico, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

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

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 30 settembre 2025, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 54,2%.

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.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

La forte crescita del traffico che si è registrata nel 2024, con conferma dei volumi nei primi mesi del 2025, 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 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 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.

Rischi relativi al superamento dei limiti di zonizzazione acustica (rumore e annoyance)

La gestione delle operazioni aeroportuali in un contesto di prossimità a centri abitati determina la crescente attenzione, da parte del Gruppo, allo sviluppo sostenibile del traffico sul proprio scalo. AdB ha da tempo, come noto, messo in atto misure di monitoraggio dei livelli di rumore e controlla costantemente i limiti di zonizzazione acustica aeroportuale ed a seguito del pur minimo superamento, in ambito peraltro a bassissima densità abitativa in zona Calderara ha dato avvio agli studi ed alle analisi opportune ed è prossima alla finalizzazione di una proposta di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli con approccio equilibrato alla gestione del rumore tra cui: (i) la promozione di introduzione di aeromobili a minore emissione acustica, (ii) la revisione delle procedure di decollo Pista 30, (iii) la diminuzione della quota notturna di traffico (23:00-06:00), previa istruttoria per garanzia di approccio bilanciato (ex Reg EU 598/2014). La messa a punto di una proposta di mitigazione, dopo primi confronti con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha richiesto taluni approfondimenti ulteriori che sono in corso di completamento.

Rischi relativi agli attacchi cyber

Il complesso contesto internazionale e le crescenti attività criminali espongono il Gruppo ad un crescente rischio di Cyber Security, il quale si acuisce in fasi di conflitto a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti. AdB risulta infatti Soggetto Essenziale nell'ambito del D.lgs. N. 138 di Ottobre 2024 (recepimento della Direttiva NIS2) e in quanto tale deve sottostare ad obblighi di base, tra cui l'Obbligo di notifica incidenti, che verranno recepiti secondo le scadenze indicate nello stesso. Per il Gruppo, il rischio si concretizza nella crescente esposizione al furto di dati e/o alla temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali, generando potenziali disservizi a passeggeri, fornitori e dipendenti, oltre a mancati ricavi.

Il Gruppo, oltre ad essersi dotato della certificazione ISO 27001 sul Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni (SGSI), prosegue pertanto il monitoraggio dell'evoluzione del contesto internazionale per poter identificare eventuali ulteriori rischi e impatti sul business, mettendo in campo azioni di mitigazione e modelli organizzativi compliant alle recenti normative di settore.

Rischi relativi alla contrazione del business derivante dal contesto di instabilità geo-politica e dalle politiche commerciali più restrittive da parte degli Stati Uniti

Il contesto macroeconomico e geopolitico che ha caratterizzato gli ultimi anni espone il Gruppo a rischi specifici collegati. In particolare, il business è risultato impattato dal conflitto tra Russia e Ucraina il quale ha determinato la perdita dei volumi di traffico, pur se ridotti, verso i paesi dell'Est Europa. 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. A quanto appena descritto, si è aggiunto il conflitto in Medio-Oriente, il quale ha acuito le criticità aumentando le incertezze del contesto geopolitico mondiale.

Inoltre, dal punto di vista degli equilibri delle condizioni macroeconomiche globali, la recente introduzione di dazi sull'importazione di merci da parte dell'amministrazione statunitense, la cui configurazione non è ancora ben definita ed impatta settori strategici per il nostro Paese (i.e. automotive, fashion ed agroalimentare), 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.

Un ulteriore inasprimento delle condizioni geopolitiche sopra citate potrebbe comportare ulteriori limitazioni e chiusure degli spazi aerei, comportando restrizioni operative aggiuntive per i vettori che transitano nelle zone interessate.

Le sfide rimangono quindi molteplici, sia sul piano economico che di sicurezza internazionale. In questo contesto di

incertezza, il Gruppo AdB potrebbe subire un possibile effetto negativo sulle performance del business, in particolare in relazione ai volumi dei passeggeri e delle merci scambiate.

Rischi legati al cambiamento climatico

A causa del cambiamento climatico, AdB potrebbe subire gli effetti del verificarsi di eventi particolarmente intensi e non previsti (forti precipitazioni ad alta intensità, grandinate, ondate di calore, alluvioni) con ripercussioni sull'operatività dello scalo generando disservizi ed impatti sull'utenza aeroportuale e in misura minore rischi di danneggiamento delle infrastrutture e delle dotazioni aeroportuali. Per garantire un'opportuna mappatura dei rischi climatici e la predisposizione di un adeguato piano di gestione, il Gruppo ha svolto un'analisi di vulnerabilità climatica di lungo termine per poter garantire la resilienza del proprio assetto infrastrutturale ed operativo. Inoltre, AdB sta definendo un Piano di Adattamento Climatico che includa azioni volte alla gestione del rischio inerente al verificarsi di eventi meteorologici estremi, oltre ad avere in essere un'apposita copertura assicurativa per gli eventi catastrofici.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 settembre 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 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di impairment per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, non sono stati compiuti test di impairment.

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 migliorare la comparabilità, l'affidabilità e la comprensibilità.

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;

RICAVI E COSTI RETTIFICATI: totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo e totale costi al netto dei costi per servizi di costruzione. I ricavi e costi rettificati consentono di calcolare l'EBITDA rettificato esposto nel seguito:

- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
 - i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172) 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 presente resoconto intermedio novestrale.

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

Dopo la chiusura del periodo 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 30 settembre.

Andamento del traffico

Anche in ottobre lo scalo di Bologna raggiunge il milione di passeggeri, precisamente 1.039.284 unità, segnando un incremento del 3,5% sullo stesso mese dell'anno precedente. Sul periodo, i passeggeri raggiungono i 9.570.658, registrando una crescita del 2,5% sul 2024 e superando, con due mesi di anticipo, il totale di passeggeri annui del 2019. I movimenti del periodo gennaio-ottobre 2025 sono stati 67.633, in crescita dell'1,0% sul periodo corrispondente del 2024. Le merci trasportate per via aerea nei primi dieci mesi del 2025 sono state 36.809 tonnellate, in calo (-3,5%) sul 2024. Le destinazioni preferite di ottobre 2025 sono state: Catania, Tirana, Barcellona, Palermo, Parigi Charles de Gaulle, Istanbul, Bucarest Otopeni, Madrid, Cagliari e Brindisi.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo le stime ICAO il traffico del 2025 si attesterà a circa 9,8 miliardi di passeggeri con una crescita del 3,7% rispetto al 2024, marcando ufficialmente l'inizio di una fase di crescita più moderata e meno erratica rispetto agli anni immediatamente successivi alla pandemia. L'interrelazione fra i conflitti geopolitici e i prezzi delle materie prime rimane tra i principali rischi al ribasso per il prossimo futuro, mentre il mondo dell'aviazione rimane influenzato da fattori che, muovendosi in direzioni opposte, creano incertezze per lo sviluppo del settore. Da un lato, quindi, (i) la forte correlazione con l'andamento macroeconomico (la crescita prevista del PIL globale, secondo le stime dell'IMF, si attesta al +2,8% per il 2025, trainato dai paesi dell'area EMEA (Europa, Medio Oriente e Africa) e Asia-Pacifico e (ii) l'impatto derivante dall'introduzione di dazi alle importazioni e dall'inflazione, rappresentano un freno allo sviluppo della domanda ed indeboliscono la crescita del traffico passeggeri e lo scambio

merci; dall'altro, (i) le prospettive di crescita del mercato del lavoro nei paesi emergenti e (ii) il calo dei prezzi delle materie prime rimangono fattori al rialzo nelle prospettive di crescita, in assenza di ulteriori restrizioni alla catena di approvvigionamento. In questo contesto, si prevede di raggiungere circa 17,2 miliardi di passeggeri entro il 2043 ad un tasso di crescita annuo pari al 3,2% e circa 21,5 miliardi di passeggeri nel 2053, ovvero 2,3 volte il traffico registrato nel 2024 (+2,9% annuo). (Fonte: ACI World, «ACI World Airport Traffic Forecasts 2024-2053», febbraio 2025. ICAO, «State of the industry and outlook for airport traffic», 23 settembre 2025).

Nei primi nove mesi del 2025 AdB chiude con risultati positivi in termini di evoluzione del traffico e andamento economico-finanziario. Il secondo trimestre del 2025 ha rappresentato l'avvio della prima Summer per lo scalo con lo status di aeroporto coordinato, con un andamento del traffico superiore rispetto al 2024 ma con una crescita in progressivo rallentamento, in allineamento ai volumi dello scorso anno. Nel terzo trimestre dell'anno si è registrata una leggera contrazione rispetto al 2024, mentre il quarto trimestre dell'anno si avvia con volumi di traffico superiori rispetto allo stesso periodo del 2024. Il profilo del traffico presenta comunque una diversa distribuzione dei movimenti più omogenea nel corso della giornata, con benefici sulla qualità del servizio offerto ai passeggeri.

Nei prossimi mesi 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.

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 finalizzazione di una proposta di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli con approccio equilibrato alla gestione 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, 13 novembre 2025

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2025

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Conto Economico consolidato

Conto Economico Complessivo consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	<i>al 30.09.2025</i>	<i>al 31.12.2024</i>
Diritti di concessione	1	270.099	254.600
Altre attività immateriali	2	2.461	2.068
Attività immateriali		272.560	256.668
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	14.331	13.130
Investimenti immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		15.948	14.747
Partecipazioni	5	263	44
Altre attività finanziarie non correnti	6	27.039	19.640
Attività fiscali differite	7	4.784	4.587
Altre attività non correnti	8	177	110
Altre attività non correnti		32.263	24.381
ATTIVITA' NON CORRENTI		320.771	295.796
Rimanenze di magazzino	9	835	812
Crediti commerciali	10	21.785	17.134
Altre attività correnti	11	10.269	7.349
Attività finanziarie correnti	12	700	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	90.924	41.079
ATTIVITA' CORRENTI		124.513	66.374
TOTALE ATTIVITA'		445.284	362.170

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	<i>al 30.09.2025</i>	<i>al 31.12.2024</i>
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		113.550	106.128
Risultato dell'esercizio		19.764	24.437
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	223.628	220.879
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	223.628	220.879
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	3.083	3.136
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	15.516	14.389
Fondi per rischi e oneri	17	3.734	3.245
Passività finanziarie non correnti	18	97.096	22.320
Altri debiti non correnti		57	64
PASSIVITA' NON CORRENTI		119.486	43.154
Debiti commerciali	19	31.153	31.716
Altre passività	20	46.177	46.598
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	3.839	4.766
Fondi per rischi e oneri	17	0	1.648
Passività finanziarie correnti	18	21.001	13.409
PASSIVITA' CORRENTI		102.170	98.137
TOTALE PASSIVITÀ		221.656	141.291
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		445.284	362.170

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024
Ricavi per servizi aeronautici		56.942	55.055
Ricavi per servizi non aeronautici		42.942	42.278
Ricavi per servizi di costruzione		29.591	20.651
Altri ricavi e proventi della gestione		1.856	711
Ricavi	21	131.331	118.695
Materiali di consumo e merci		(2.685)	(2.729)
Costi per servizi		(19.439)	(17.540)
Costi per servizi di costruzione		(28.182)	(19.668)
Canoni, noleggi e altri costi		(8.767)	(8.383)
Oneri diversi di gestione		(2.860)	(2.829)
Costo del personale		(27.487)	(25.376)
Costi	22	(89.420)	(76.525)
Ammortamento diritti di concessione		(7.728)	(6.789)
Ammortamento altre attività immateriali		(836)	(662)
Ammortamento attività materiali		(1.838)	(1.568)
Ammortamenti e svalutazioni	23	(10.402)	(9.019)
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(254)	(607)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(3.240)	(2.466)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(489)	(932)
Accantonamenti per rischi ed oneri	24	(3.983)	(4.005)
Totale Costi		(103.805)	(89.549)
Risultato operativo		27.526	29.146
Proventi finanziari	25	1.633	513
Oneri finanziari	25	(1.378)	(2.086)
Risultato ante imposte		27.781	27.573
Imposte del periodo	26	(8.017)	(8.037)
Utile (perdita) del periodo		19.764	19.536
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di Gruppo		19.764	19.536
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,55	0,54
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,55	0,54

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024
Utile (perdita) di periodo (A)	19.764	19.536
<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	92
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	(22)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	0	70
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	70
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	19.764	19.606
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	19.764	19.606

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 30.09.2024
<i>Gestione reddituale caratteristica</i>		
Risultato di esercizio ante imposte	27.781	27.573
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(1.409)	(983)
+ Ammortamenti	10.402	9.019
+ Accantonamento fondi	3.983	4.005
+ Oneri/(proventi) per interessi che non comportano uscite/(entrate) di cassa	(1.164)	925
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	909	647
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(11)	38
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	88	88
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	40.579	41.312
Variazione rimanenze di magazzino	(23)	81
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(5.009)	(942)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(3.540)	(3.753)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(565)	(6.277)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	3.121	587
Interessi pagati	(1.015)	(969)
Interessi incassati	146	204
Imposte pagate	(11.055)	(2.978)
TFR e altri fondi del personale pagati	(211)	(177)
Utilizzo fondi	(4.729)	(1.368)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	17.699	25.720
Acquisto di attività materiali	(2.583)	(2.697)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(28.390)	(24.644)
Corrispettivo da cessione attività materiali/immateriali	20	14
Acquisto/Aumento Capitale Sociale partecipazioni	(222)	(200)
Corrispettivo da cessione partecipazioni	3	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(684)	4.316
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(31.856)	(23.211)
Dividendi corrisposti	(17.015)	(9.537)
Finanziamenti ricevuti	90.500	9.900
Finanziamenti rimborsati	(9.345)	(8.603)
Pagamento quota capitale leasing	(138)	(293)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	64.002	(8.533)
Variazione finale di cassa	49.845	(6.024)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti inizio periodo	41.079	44.334
Variazione del periodo delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	49.845	(6.024)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	90.924	38.310

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva OCI Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo = Patrimonio Netto</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 del risultato esercizio 2024	0	0	1.135	5.339	0	0	948	(7.422)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	(17.015)	(17.015)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	19.764	19.764
Patrimonio netto al 30.09.2025	90.314	25.683	11.603	97.374	(3.272)	(694)	(17.145)	19.764	223.628

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva OCI - Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo = Patrimonio Netto</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 del risultato esercizio 2023	0	0	795	6.110	0	0	9.803	(16.706)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537)	0	(9.537)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	70	0	19.536	19.606
Patrimonio netto al 30.09.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	(3.272)	(633)	(18.093)	19.536	216.039

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 settembre 2025

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 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 periodo 1° gennaio - 30 settembre 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, ad eccezione della valutazione di alcune classi di

attività finanziarie valutate al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Si rimanda per approfondimenti relativi ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate ed alle incertezze identificate all'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

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 i nove mesi chiusi al 30 settembre 2025 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 settembre 2025.

Contenuto e forma del bilancio consolidato intermedio

Il Bilancio Consolidato al 30 settembre 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, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo" del Bilancio consolidato abbreviato al 30 giugno 2025. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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 della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli

organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.

Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 30 settembre 2025 e al 31 dicembre 2024, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETÀ CONTROLLATE	Capitale Sociale (in migliaia di Euro)	% Possesso	
		al 30.09.2025	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%

Criteri di valutazione

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.

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" comprende in via residuale 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2025 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025 Altro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025
Ricavi	75.050	56.281	0	131.331
Costi	(63.992)	(25.428)	0	(89.420)
- di cui Costi per servizi	(15.170)	(4.269)	0	(19.439)
- di cui Costi per servizi di costruzione	(15.543)	(12.639)	0	(28.182)
- di cui Canoni, noleggi e altri costi	(5.376)	(3.391)	0	(8.767)
- di cui Costo del personale	(23.521)	(3.966)	0	(27.487)
Margine Operativo Lordo	11.058	30.853	0	41.911
Ammortamenti e svalutazioni	(6.429)	(3.973)	0	(10.402)
Accantonamenti	(3.408)	(575)	0	(3.983)
Risultato operativo	1.221	26.305	0	27.526
Proventi finanziari	0	0	1.633	1.633
Oneri finanziari	0	0	(1.378)	(1.378)
Risultato ante imposte	1.221	26.305	255	27.781
Imposte del periodo	0	0	(8.017)	(8.017)
Utile (perdita) del periodo	1.221	26.305	(7.762)	19.764
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	19.764

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024 Altro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024
Ricavi	71.390	47.305	0	118.695
Costi	(57.368)	(19.157)	0	(76.525)
- di cui Costi per servizi	(13.314)	(4.223)	0	(17.537)
- di cui Costi per servizi di costruzione	(14.522)	(5.146)	0	(19.668)
- di cui Canoni, noleggi e altri costi	(4.178)	(4.206)	0	(8.384)
- di cui Costo del personale	(21.010)	(4.365)	0	(25.375)
Margine Operativo Lordo	14.022	28.148	0	42.170
Ammortamenti e svalutazioni	(5.808)	(3.211)	0	(9.019)
Accantonamenti	(3.616)	(389)	0	(4.005)
Risultato operativo	4.598	24.548	0	29.146
Proventi finanziari	0	0	513	513
Oneri finanziari	0	0	(2.086)	(2.086)
Risultato ante imposte	4.598	24.548	(1.573)	27.573
Imposte del periodo	0	0	(8.037)	(8.037)
Utile (perdita) del periodo	4.598	24.548	(9.610)	19.536
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	19.536

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025 Altro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2025
Attività non correnti	227.656	60.921	32.192	320.771
Attività immateriali	219.113	53.445	0	272.560
Diritti di concessione	217.700	52.399	0	270.099
Altre attività immateriali	1.414	1.046	0	2.461
Attività materiali	8.480	7.468	0	15.948
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.480	5.851	0	14.331
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	63	8	32.192	32.263
Partecipazioni	0	0	263	263
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	27.039	27.039
Attività fiscali differite	0	0	4.784	4.784
Altre attività non correnti	63	8	106	177
Attività correnti	23.188	7.759	93.566	124.513
Rimanenze di magazzino	485	350	0	835
Crediti commerciali	14.715	7.070	0	21.785
Altre attività correnti	7.988	339	1.942	10.269
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	90.924	90.924
Totale attività	250.844	68.680	125.759	445.284

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024 Altro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2024
Attività non correnti	213.146	44.951	22.369	280.466
Attività immateriali	207.792	36.562	0	244.354
Diritti di concessione	206.721	35.558	0	242.279
Altre attività immateriali	1.071	1.004	0	2.075
Attività materiali	5.350	8.387	0	13.738
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.350	6.770	0	12.121
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	3	2	22.369	22.374
Partecipazioni	0	0	244	244
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	17.229	17.229
Attività fiscali differite	0	0	4.755	4.755
Altre attività non correnti	3	2	141	146
Attività correnti	21.695	6.687	40.613	68.995
Rimanenze di magazzino	417	380	0	797
Crediti commerciali	13.762	5.635	0	19.397
Altre attività correnti	7.516	672	1.603	9.791
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	38.310	38.310
Totale attività	234.841	51.638	62.982	349.461

L'informativa di settore afferente ai settori operativi identificati viene predisposta come di seguito più ampiamente descritto.

Aviation: comprende attività di natura aeronautica che rappresentano il *core business* dell'attività aeroportuale. Questo aggregato comprende i diritti di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, i diritti di imbarco dei passeggeri, i diritti di imbarco e sbarco merci, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo dei bagagli da stiva. Inoltre, le attività di *handling* merci, *sdoganamento* e *fueling*. Sono infine ricomprese in questo settore tutte le infrastrutture centralizzate ed i beni di uso esclusivo: le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di *safety*, *security* o per ragioni di impatto economico. I beni di uso esclusivo rappresentano invece i banchi *check-in*, i *gates* e gli spazi affittati agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.

Non Aviation: rappresenta quelle attività non direttamente connesse al business aeronautico. Queste si esplicano nelle attività di subconcessione *retail*, ristorazione, autonoleggi e nella gestione dei parcheggi, della pubblicità e della Marconi Business Lounge fino a maggio 2025 poi affidata in subconcessione ad operatore specializzato.

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida indicate da Enac per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale coerentemente con quanto previsto dall'art. 11 decies della legge 248/05 e l'Atto di Indirizzo del Ministro dei Trasporti del 31 dicembre 2006.

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.

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 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Diritti di concessione	270.099	254.600	15.499
Software, licenze e diritti simili	1.470	1.272	198
Altre attività immateriali	31	35	(4)
Altre attività immateriali in corso	960	761	199
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	272.560	256.668	15.892

1 Diritti di concessione

Al 30 settembre 2025, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 24,3 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo).

La crescita è principalmente dovuta:

- ai seguenti investimenti entrati in funzione:
 - primo corpo del Parcheggio multipiano P6 (Park A);
 - lavori di riqualifica del terminal (sala arrivi Extra Schengen ed area security e controllo passaporti), di alcune aree air side (Stand Apron 2, tratto della pista 12-30 e della taxiway A e T) e del parcheggio Staff Ovest
 - pensiline di copertura dei camminamenti pedonali e delle rampe di accesso di un parcheggio e schermature parcheggi P2 e P3;
 - installazione delle targhe ottico acustiche associate all'impianto rilevazioni incendi e implementazione dell'impianto di diffusione sonora dei messaggi di emergenza;
 - nuova area PET adibita all'accoglienza animali domestici e cani-guida;
 - impianto fotovoltaico aerostazione;

e ai seguenti interventi in corso di realizzazione al 30 settembre:

- secondo corpo (Park B) del nuovo parcheggio multipiano P6 comprensivo di anticipazioni lavori per 2,9 milioni di Euro;
- interventi collegati all'Apron 3 (installazione di nuovi AVL - Aiuti Visivi Luminosi e realizzazione di un nuovo impianto carburante per i voli dell'Aviazione Generale);
- progettazioni e lavori volti all'ampliamento del terminal;
- adeguamento sismico terminal est;
- progettazione dell'impianto fotovoltaico air side nord;
- riconfigurazione sala partenze Schengen;
- fascia boscata.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 7,7 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 1

milione di Euro che riguarda principalmente l'acquisto di licenze.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 settembre 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 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.472	2.787	685
Macchinari, attrezzature e impianti	5.278	4.970	308
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.043	2.092	(49)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.372	1.408	(36)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.557	13.649	908
Diritti d'uso terreni	909	984	(75)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	252	51	201
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	230	63	167
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.391	1.098	293
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.948	14.747	1.201

3 Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 30 settembre 2025 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 3 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di auto elettriche, la sostituzione di otto nuove linee radiogene per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza e la decarbonizzazione dell'edificio Vigili del Fuoco.

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, di macchine fotocopiatrici e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 30 settembre 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 la movimentazione delle Altre Partecipazioni dal 31 dicembre 2024 al 30 settembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2025
Altre partecipazioni	44	222	(3)	0	263
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	222	(3)	0	263

La variazione attiene all'operazione di ricapitalizzazione della società partecipata UrbanV Spa, società che si occupa dal 2022 dello sviluppo internazionale della urban air mobility. Nel periodo in esame è stato effettuato 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. Adb ha aderito

all'operazione con il versamento suddetto di cui 5,6 mila Euro a Capitale Sociale e 216,7 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni. Il valore al 30 settembre 2025 pertanto rappresenta il fair value dell'interessenza della partecipazione detenuta in Urban V.

La partecipazione nel Consorzio Energia Fiera District si è azzerata con l'incasso della quota spettante a seguito della chiusura della procedura di liquidazione.

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Consorzio Energia Fiera District in liquidazione	0,00%	0	3	(3)
Bologna Welcome Srl in liquidazione	10,00%	41	41	0
Urban V. Spa	5,56%	222	0	222
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		263	44	219

Oltre alle partecipazioni suddette Adb detiene una partecipazione dello 0,18% nel Consorzio Esperienza Energia e dello 0,07% nel CAAF dell'Industria Spa.

6 Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi/ Acquisizioni/ Rivalutazioni	Decrementi / Riclassifiche/ Svalutazioni	al 30.09.2025
Credito da Terminal Value	6.570	6.116	0	12.686
Strumenti Finanziari Partecipativi	11.965	1.269	0	13.234
Altre attività finanziarie	1.105	14	0	1.119
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	19.640	7.399	0	27.039

La voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 12,7 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 valore di subentro (cd. 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. La movimentazione del periodo è legata principalmente ai crediti generati dagli investimenti del periodo;
- 13,2 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 nel periodo in esame per 1,3 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit and loss* ai sensi dell'IFRS 9. Tale valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base

dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business;

- 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 and loss*.

7 Attività fiscali differite

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive e passive:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2025
Imposte differite attive	7.447	1.314	(1.074)	7.687
Imposte differite passive	(2.860)	45	(2)	2.903
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.587	1.269	(1.072)	4.784

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.

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 passive 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 oltre che all'iscrizione di imposte differite sulla valutazione IAS 19 del TFR.

8 Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	71	4	67
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	15	15	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	177	110	67

9 Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

in migliaia di euro	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	653	610	43
Rimanenze di Prodotti finiti	182	202	(20)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	835	812	23

Le rimanenze di magazzino, pressochè invariate, rispetto al 31 dicembre 2024 sono composte da:

- materie sussidiarie e di consumo riferite a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo

sbrinamento della pista, materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise prodotti finiti riferiti al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi.

10 Crediti commerciali

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

in migliaia di euro	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti commerciali	24.321	19.313	5.008
Fondo svalutazione	(2.536)	(2.179)	(357)
CREDITI COMMERCIALI	21.785	17.134	4.652

Al 30 settembre 2025 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 24,3 milioni di Euro ed evidenziano una crescita dovuta all'aumento del fatturato ed alla stagionalità del periodo in esame.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo di svalutazione dei crediti alimentato dalle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso e dalle svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie

di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*). Gli accantonamenti del periodo ammontano a 596 mila Euro, di cui 296 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel periodo.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

in migliaia di euro	al 31.12.2024	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2025
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.179)	(596)	174	65	(2.536)

A inizio novembre le società del Gruppo hanno incassato il 71% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 30 settembre 2025.

11 Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Credito IVA	423	691	(268)
Crediti per imposte dirette	93	35	58
Altri crediti tributari	36	28	8
Crediti verso il personale	76	50	26
Altri crediti	9.641	6.545	3.096
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	10.269	7.349	2.919

Al netto della diminuzione del credito IVA, la crescita di questa categoria è dovuta quasi esclusivamente all'aumento della voce "altri crediti" per 3,1 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	7.877	5.971	1.906
Crediti per Iresa	264	167	97
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.360)	(1.352)	(8)
Ratei e Risconti attivi	1.443	629	814
Anticipi a fornitori	672	645	27
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	199	18	181
Altri crediti correnti	546	467	79
TOTALE ALTRI CREDITI	9.641	6.545	3.096

L'aumento è legato principalmente ai crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri, credito direttamente collegato all'andamento del traffico oltre che alla voce "ratei e risconti attivi" che accoglie costi rilevati anticipatamente nel periodo in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La crescita di questa voce è dovuta prevalentemente alla stagionalità del periodo in esame.

La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa,

ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2025
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.341)	(7)	0	0	(1.348)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(11)	(1)	0	0	(12)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.352)	(8)	0	0	(1.360)

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 30 settembre 2025.

12 Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 settembre 2025 e nella tabella successiva, la relativa movimentazione del periodo.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Time Deposit	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/ Riclassifiche	al 30.09.2025
Time Deposit	0	1.400	0	(700)	700
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	1.400	0	(700)	700

Il valore esposto al 30 settembre 2025 è costituito da Time Deposit acquistati nel mese di settembre e con scadenza marzo 2026.

13 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Depositi bancari e postali	90.885	41.046	49.839
Denaro e valori in cassa	39	33	6
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	90.924	41.079	49.845

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 giugno ed in scadenza nel mese di dicembre, pertanto entro tre mesi dal termine del periodo in esame. La crescita registrata nel periodo deriva principalmente dall'incasso della seconda e terza tranche del mutuo BEI per 80 milioni di Euro al netto dell'assorbimento di cassa dovuto al pagamento dei dividendi (17 milioni di Euro) a valore sul risultato d'esercizio 2024 (rif. nota 14 Patrimonio

Netto) e degli altri flussi in uscita per i quali si rimanda a cap.3.2 della Relazione della Gestione. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata al 30 settembre 2025 di 5 milioni di Euro; tale linea di credito è stata parzialmente utilizzata nel periodo per 2 milioni di Euro poi rimborsati il 30 settembre.

PASSIVITÀ

14 Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	113.550	106.128	7.422
Risultato dell'esercizio	19.764	24.437	(4.673)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	223.628	220.879	2.749

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 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 i nove mesi chiuso al 30.09.2025	per i nove mesi chiuso al 30.09.2024
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	19.764.074	19.606.120
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,55	0,54
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,55	0,54

(*) 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 30 settembre 2025 così

come al 30 settembre 2024 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	11.603	10.468	1.135
Riserva straordinaria	97.374	92.035	5.339
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(17.145)	(18.093)	948
Riserva OCI	(694)	(694)	0
TOTALE RISERVE	113.550	106.128	7.422

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 legale, la riserva straordinaria e la riserva utili portati a nuovo risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2024 della Capogruppo e delle controllate, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata

dall'Assemblea dei Soci di AdB del 29 aprile 2025 per 17.015.188,22 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,471 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimenta anche per effetto degli utili dell'esercizio precedente derivanti dalle scritture las delle società controllate.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised (nota 15), al netto del relativo effetto fiscale: al 30 settembre 2025 la stima attuariale del fondo TFR ha effetti trascurabili sul fondo trattamento di fine rapporto.

15 Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce fondi benefici a dipendenti e assimilati che include il fondo TFR

e altri fondi relativi al personale al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
TFR	2.701	2.835	(134)
Altri fondi relativi al personale	382	301	81
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.083	3.136	(53)

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio 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 30.09.2025
TFR	2.835	13	64	(211)	0	2.701
Altri fondi relativi al personale	301	75	5	0	0	382
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.136	88	69	(211)	0	3.083

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 2025 relativa al piano di incentivazione a lungo

termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

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 periodo chiuso al 30 settembre 2025, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2025
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	14.389	3.411	0	(2.283)	15.516
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	4.766	0	(3.210)	2.283	3.839
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	19.155	3.411	(3.210)	0	19.355

Al 30 settembre 2025 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 19,4 milioni di Euro contro 19,2 milioni al 31 dicembre 2024. La movimentazione è dovuta all'accantonamento della quota del periodo per 3,2 milioni di Euro oltre a 0,17 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per 3,2 milioni di Euro riguardano principalmente il recente intervento di riqualifica di un raccordo e di un tratto di via di rullaggio della

pista di volo per il ripristino della fondazione e gli strati bituminosi sovrastanti oltre ad interventi vari sugli impianti.

La curva di *discounting* utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato zero *coupon bond* con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider* Bloomberg.

17 Fondi per rischi e oneri (non correnti e correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/ Rilasci/Altri decrementi	al 30.09.2025
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.867	331	0	3.198
Altri fondi rischi e oneri	378	158	0	536
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	3.245	489	0	3.734
Fondo arretrati lavoro dipendente	967	0	(967)	0
Altri fondi rischi e oneri correnti	681	0	(681)	0
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	1.648	0	(1.648)	0
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	4.893	489	(1.648)	3.734

Tra i fondi non correnti:

- 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 30 settembre 2025 tale voce è costituita prevalentemente da fondi della Capogruppo per gli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del periodo per 331 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (22,7 milioni di Euro al 30 settembre 2025) oltre agli eventuali oneri legati al contenzioso insorto a seguito della risoluzione anticipata in danno di un contratto di appalto per lavori. Per approfondimenti dei contenziosi in corso si rinvia alla Nota 29 Il Contenzioso. 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" accoglie prevalentemente la miglior stima dell'impegno assunto nel 2023 dalla Capogruppo a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico dei voli sulla città di Bologna nel quadro delle iniziative poste in essere per diminuire tale impatto acustico ed il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo "IRESA" sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento al periodo in esame la movimentazione di tale fondo, che al 30 settembre ammonta a 0,5 milioni di Euro, è stato di 158 mila Euro.

Tra i fondi correnti:

- il fondo arretrati lavoro dipendente pari a circa un milione di Euro al 31 dicembre 2024 accoglieva la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022. A seguito del rinnovo avvenuto a giugno 2025 il fondo è

stato utilizzato per 0,7 milioni di Euro a fronte dell'Una Tantum a copertura delle annualità 2023-2024 e rilasciato per la quota eccedente di 0,3 milioni di Euro;

- il fondo oneri futuri pari a circa 0,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2024 pari alla stima degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale, è stato completamente utilizzato vista la conclusione dei lavori di bonifica nel mese di luglio 2025.

18 Passività finanziarie (non correnti e correnti)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 30 settembre 2025 confrontate con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	95.900	21.400	74.500
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	1.196	920	276
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	97.096	22.320	74.776
Mutui - parte corrente	7.965	9.795	(1.830)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	314	209	105
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.889	3.316	573
Altri debiti finanziari correnti	8.833	89	8.744
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	21.001	13.409	7.592
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	118.097	35.729	82.368

Le passività finanziarie complessive al 30 settembre 2025 ammontano a poco più di 118 milioni di Euro, in aumento di 82 milioni rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per:

- l'incasso della seconda e terza tranche del mutuo BEI rispettivamente il 31 luglio e il 30 settembre per 20 milioni e 60 milioni di Euro;
- l'incasso di un finanziamento a breve termine per 8,5 milioni di Euro in scadenza il 31 ottobre 2025 per temporanee esigenze di cassa in attesa del tiraggio del finanziamento BEI, iscritto negli altri debiti finanziari correnti;

- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (7,3 milioni di Euro) oltre alla restituzione di un finanziamento a breve termine di 2 milioni di Euro;
- l'aumento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 30 settembre 2025 e riversata agli Enti creditori nel mese di ottobre al netto del debito per l'incremento di 0,50 Euro di addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri dei voli extra-Ue, applicato dal 1° aprile 2025 a seguito della Legge di Bilancio 2025. La Società non ha potuto procedere al versamento di quest'ultimo in assenza dell'emanazione del Decreto Ministeriale attuativo.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	95.900	21.400	74.500
Mutui - parte corrente	1.196	9.795	276
TOTALE MUTUI	97.096	31.195	74.776

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 4,7 milioni di Euro tra i mutui parte

- corrente in quanto l'ultima rata è in scadenza il 30 giugno 2026. Nel periodo sono state rimborsate rate per 4,7 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan che prevede un bonus sullo spread

definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. Al 30 settembre 2025 tale finanziamento è classificato per 6 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 periodo in esame sono state rimborsate rate per 2,3 milioni di Euro;

- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro completamente incassato al 30 settembre 2025. Il contratto di finanziamento ha consentito una flessibilità nei tiraggi allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni tranche cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche

informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *change of control*) del controllo di AdB;

La prima tranche di 10 milioni è stata incassata nel 2024 al netto della commissione d'istruttoria, ha durata di 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. La seconda e la terza di ulteriori 20 e 60 milioni di Euro nel 2025 sono state incassate rispettivamente a luglio e settembre 2025, hanno medesima durata e tasso rispettivamente del 3,987% e 4,042%. L'importo è complessivamente iscritto tra le passività non correnti.

- mutuo quindicennale con scadenza nel primo trimestre 2026 per un residuo complessivo al 30 settembre 2025 di 0,3 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 correnti. Nel periodo in esame sono state rimborsate rate in scadenza per 0,4 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 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 (I tranche) – 3,987% (II tranche) – 4,042% (III tranche)	Trimestrali	2042 - 2043	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. I covenants cui il Gruppo è soggetto sono annuali e 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 30 settembre 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 diritti d'uso, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti

contrattualmente per il diritto d'uso dei beni iscritti nell'attivo immobilizzato alla nota 3.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	1.196	920	276
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	314	209	105
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.510	1.129	381

Relativamente ai diritti d'uso il Gruppo ha, infatti, sia contratti attivi ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi e Si riporta la tabella richiesta dallo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie.

quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2024	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/09/2025
Mutui - quota corrente	9.795	(7.345)	0	5.515	7.965
Altri finanziamenti – quota corrente	0	(2.000)	10.500	0	8.500
Passività per diritti d'uso - quota corrente	209	(139)	223	21	314
Mutui - quota non corrente	21.400	0	80.000	(5.500)	95.900
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	920	0	299	(23)	1196
Totale	32.324	(9.484)	91.022	13	113.875

19 Debiti commerciali

La tabella di seguito riportata presenta il valore dei debiti commerciali al 30 settembre 2025 e 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	31.153	31.716	(563)

I debiti commerciali al 30 settembre 2025 ammontano a circa 31,2 milioni di Euro e sono esposti al netto dei debiti per incentivi commerciali, classificati a deconto dei relativi crediti verso clienti. I debiti commerciali 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 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti tributari correnti	5.002	8.033	(3.031)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.869	5.135	734
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	25.249	26.085	(836)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	10.057	7.345	2.712
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	46.177	46.598	(421)

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

ii. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debito IVA	0	5	(5)
Debiti per imposte dirette	4.110	6.952	(2.842)
Altri debiti tributari	892	1.076	(184)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	5.002	8.033	(3.031)

Il decremento dei debiti tributari correnti è dovuto al pagamento del saldo delle imposte sul reddito 2024 e del primo acconto per l'esercizio 2025 mentre gli altri debiti tributari sono

relativi prevalentemente alle ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

iii. 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 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.436	1.265	171
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.772	2.405	367
Debiti verso istituti di previdenza	1.661	1.465	196
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	5.869	5.135	734

L'aumento è dovuto complessivamente all'aumento del costo del personale come esposto alla nota 23. vi. Costi del personale.

iv. 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:

- 22,7 milioni di Euro (21,5 milioni di Euro 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 questa voce si rimanda a quanto dettagliatamente esposto nella Nota 29 "Il Contenzioso";
- 2,5 milioni di Euro (4,5 milioni al 31 dicembre 2024) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla stima del costo del periodo al netto della prima rata 2025 versata nel mese di luglio.

v. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 settembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	6.789	4.800	1.989
Altri debiti correnti	1.743	2.037	(294)
Ratei e risconti passivi correnti	1.525	508	1.017
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	10.057	7.345	2.712

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 6,8 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori in quanto in gran parte non ancora giunta a scadenza, viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 18).

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi; questi ultimi presentano una contrazione dovuta prevalentemente alla maturazione del contributo Conciliamo che ne ha determinato l'iscrizione tra i ricavi del periodo in esame. Infine, i ratei e risconti passivi evidenziano un aumento legato all'infrannualità del periodo in esame.

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 131,3 milioni di Euro contro 118,7 milioni del 2024 (+10,7%). Isolando la voce

"ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati e i ricavi da Terminal Value su Fondo di Rinnovo, i ricavi rettificati ammontano a 101,1 milioni di Euro contro 98 milioni al 30 settembre 2024 evidenziando una crescita del 3,1%.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	56.942	55.055	1.887
Ricavi per servizi non aeronautici	42.942	42.278	664
Ricavi per servizi di costruzione	29.591	20.651	8.940
Altri ricavi e proventi della gestione	1.856	711	1.145
TOTALE RICAVI	131.331	118.695	12.636

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 periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Diritti aeroportuali	49.691	47.614	2.077
Parcheggi	16.979	16.302	677
Ricavi per servizi di costruzione	29.592	20.651	8.941
Altri	11.397	12.043	(646)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	107.659	96.610	11.049

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 periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Diritti aeroportuali	49.691	47.614	2.077
Parcheggi	16.979	16.302	677
Ricavi per servizi di costruzione	29.592	20.651	8.941
Altro	11.397	12.043	(646)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	107.659	96.610	11.049
Subconcessioni locali commerciali e non	23.600	22.011	1.589
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	23.600	22.011	1.589
Ricavi NO IFRS 15	72	71	1
TOTALE RICAVI	131.331	118.692	12.639

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i periodi chiusi al 30 settembre 2025 e 2024.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 3,4% grazie all'aumento del traffico passeggeri del 2,4% e delle tariffe

aeronautiche parzialmente controbilanciato da maggiori incentivi commerciali e dalla contrazione tariffaria del corrispettivo PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità).

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	812	778	34
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.160	1.067	93
Ricavi da diritti aeroportuali	67.323	63.041	4.282
Ricavi da corrispettivo PRM	2.407	4.040	(1.633)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(20.246)	(19.680)	(566)
Servizi di handling	2.207	2.507	(300)
Altri ricavi aeronautici	3.279	3.302	(23)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	56.942	55.055	1.887

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	29.181	27.408	1.773
Diritti di approdo, decollo e sosta	24.650	23.671	979
Diritti per sicurezza passeggeri	8.800	7.815	985
Diritti per controllo bagagli stiva	3.482	3.198	284
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.210	949	261
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	67.323	63.041	4.282

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i periodi chiusi al 30 settembre 2025 e 2024.

Questa categoria di ricavi cresce in misura minore rispetto alle altre categorie di ricavi (1,6%) tenuto conto della chiusura da fine maggio 2025 della Marconi Business Lounge che ha riaperto nel mese di settembre al termine dei lavori di ristrutturazione. Per poter rispondere in modo migliore alle richieste dei

passeggeri e in ottica di miglioramento della qualità del servizio, AdB ha cessato l'attività diretta del servizio e ha selezionato un operatore con specifiche competenze nella gestione dell'Hospitality e dei servizi premium che dalla riapertura della sala gestisce direttamente il servizio. I ricavi derivanti dalla nuova modalità di gestione della Lounge rientrano pertanto nei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	21.443	20.011	1.432
Parcheggi	16.979	16.302	677
Altri ricavi commerciali	4.520	5.965	(1.445)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	42.942	42.278	664

Di seguito il dettaglio della voce "altri ricavi commerciali" in calo per la voce Marconi Business Lounge come esposto nel precedente paragrafo:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Marconi Business Lounge	1.501	2.953	(1.452)
Pubblicità	1.065	1.017	48
Ricavi commerciali diversi	1.954	1.995	(41)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	4.520	5.965	(1.445)

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 29,6 milioni di Euro contro 20,7 milioni al 30 settembre 2024 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2025 e 2024. La crescita del periodo è dovuta alla chiusura del progetto

Conciliamo con incasso del saldo del relativo contributo e alla maturazione di ricavi da Terminal Value sugli interventi a Fondo di Rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	515	559	(44)
Contributi conto esercizio e conto impianti	708	139	569
Ricavi da Terminal Value su Fondo di Rinnovo	627	0	627
Plusvalenze patrimoniali	6	13	(7)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.856	711	1.145

22 COSTI

I costi complessivi del periodo evidenziano una crescita del 16,9% sul 2024; se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” che è legata ai maggiori investimenti in

infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2025, i costi rettificati presentano una crescita dell'8% dovuta prevalentemente all'aumento dei costi per servizi e del costo del personale.

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i periodi in esame, la cui variazione non è significativa:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Beni e materiali di consumo	634	685	(51)
Materiali di manutenzione	167	173	(6)
Carburanti e gasolio	1.884	1.871	13
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	2.685	2.729	(44)

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i periodi chiusi al 30 settembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Spese di manutenzione	5.129	4.399	730
Utenze	2.805	2.583	222
Pulizie e servizi assimilati	2.218	2.165	53
Prestazioni di terzi	4.264	4.087	177
Servizi MBL	255	492	(237)
Pubblicità, promozione e sviluppo	513	430	83
Assicurazioni	861	785	76
Prestazioni professionali e consulenze	2.396	1.723	673
Compensi e rimborsi organi statuari	579	491	88
Altri costi per servizi	419	385	34
TOTALE COSTI PER SERVIZI	19.439	17.540	1.899

I costi per servizi aumentano dell'11% a causa di quasi tutte le componenti ad eccezione del costo del servizio MBL per la cessazione della gestione diretta della sala come esposto alla nota ii. Ricavi per servizi non aeronautici. I costi che espongono gli incrementi maggiori sono quelli di manutenzione, le utenze ed i costi per prestazioni professionali e consulenze.

Questi ultimi legati prevalentemente a progetti di miglioramento organizzativo, selezione del personale e all'implementazione della normativa CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	1.148	949	199
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.616	3.047	569
Spese di manutenzione beni di terzi	365	403	(38)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	5.129	4.399	730

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Sgombero neve	267	266	1
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	846	543	303
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	76	210	(134)
Servizio di sicurezza	1.481	1.619	(138)
Altre prestazioni di terzi	1.594	1.449	145
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.264	4.087	177

Tra le componenti in aumento si cita il maggior costo del servizio navetta per i passeggeri.

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 periodi in esame.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Canoni di concessione	7.037	6.749	288
Canoni di noleggio	120	118	2
Affitti passivi	16	237	(221)
Canoni servizio elaborazione dati	1.575	1.276	299
Altri costi per godimento beni di terzi	19	3	16
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	8.767	8.383	384

La crescita di questa categoria di costi (5%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale prevalentemente per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato e a maggiori costi per canoni elaborazione dati. In contrazione il costo degli affitti passivi per la cessazione a metà 2024 del contratto di affitto di

un terreno adibito a parcheggio a seguito del relativo esproprio per la realizzazione del Masterplan aeroportuale.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i periodi chiusi al 30 settembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Oneri tributari	1.098	1.130	(32)
Contributo servizio antincendio	1.131	1.182	(51)
Minusvalenze patrimoniali	31	4	27
Altri oneri e spese di gestione	600	513	87
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.860	2.829	31

Relativamente a questa categoria di costi non si rilevano particolari variazioni (+1).

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i periodi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Salari e stipendi	19.263	17.646	1.617
Oneri sociali	5.480	4.977	503
Trattamento fine rapporto	1.296	1.224	72
Trattamento di quiescenza e simili	190	162	28
Altri costi del personale	1.258	1.367	(109)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	27.487	25.376	2.111

La crescita del costo del personale (8%) è dovuta sia all'aumento dell'organico (+47 risorse medie e + 79 al 30 settembre 2025 rispetto al 30 settembre 2024) per il maggior traffico servito e per il rafforzamento di alcune aree di staff sia al rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali avvenuto nel mese di giugno 2025 che ha determinato un aumento del costo a partire dal mese di luglio.

Nel primo semestre infatti, è stato rilasciato il fondo arretrati lavoro dipendente al 31 dicembre 2024 per la parte di fondo eccedente l'Una Tantum delle annualità 2023-2024 stabilita dal rinnovo del CCN (rif. alla voce "altri accantonamenti/(rilasci) del personale" nella tabella seguente):

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Mensa dipendenti	585	557	28
Spese per aggiornamento e formazione del personale	206	169	37
Spese missioni dipendenti	182	177	5
Spese varie per il personale	504	394	110
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	(219)	70	(289)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.258	1.367	(109)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	517	471	46
Operai	114	114	0
TOTALE PERSONALE	640	593	47

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.09.2025	al 30.09.2024	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	540	463	77
Operai	117	115	2
TOTALE PERSONALE	666	587	79

23 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	7.728	6.789	939
Ammortamento/svalutazione altre attività immateriali	836	662	174
Ammortamento/svalutazione attività materiali	1.838	1.568	270
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	10.402	9.019	1.383

La voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1-4). Gli ammortamenti delle attività materiali includono 204 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

Nella categoria in esame non sono presenti importi a titolo di svalutazione delle immobilizzazioni.

24 Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri al 30 settembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e altri	254	607	(353)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.240	2.466	774
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	489	932	(443)
TOTALE ACCANTONAMENTI	3.983	4.005	(22)

Questa categoria di costi non evidenzia variazioni significative in quanto il minor accantonamento al fondo svalutazione crediti ed ai fondi oneri futuri più che compensa l'aumento dello stanziamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

25 Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei proventi ed oneri finanziari per i periodi chiusi al 30 settembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Proventi da attualizzazione fondi	156	93	63
Incremento SFP	1.269	0	1.269
Proventi da titoli	16	16	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	192	404	(212)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.633	513	1.120
Interessi passivi e oneri bancari	(890)	(733)	(157)
Oneri da attualizzazione fondi	(236)	(1.009)	773
Interessi passivi da attualizzazione passività per diritti d'uso	(24)	(9)	(15)
Altri oneri finanziari	(228)	(335)	107
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.378)	(2.086)	708
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	255	(1.573)	1.828

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 0,3 milioni di Euro contro un saldo negativo di 1,6 milioni del periodo di confronto prevalentemente per:

- la valutazione al fair value through profit and loss dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi

- Express per 1,3 milioni di Euro, come indicato alla nota 6 "Altre attività finanziarie non correnti";
- i minori oneri finanziari di attualizzazione dei fondi dovuto all'andamento dei tassi.

26 Imposte del periodo

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 settembre 2025 e 2024.

in migliaia di euro	per il periodo chiuso al 30.09.2025	per il periodo chiuso al 30.09.2024	Variazione
Imposte correnti, differite, anticipate	8.017	8.037	(20)
TOTALE IMPOSTE DEL PERIODO	8.017	8.037	(20)
% imposte del periodo sul risultato ante imposte	28,86%	29,15%	-0,29%

La stima delle imposte sul reddito al 30 settembre 2025 ammontano a 8 milioni di Euro sostanzialmente come al 30 settembre 2024.

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo per il triennio 2024-2026 dell'opzione per la tassazione di Gruppo.

La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 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%.

Infine, FFM ha aderito all'istituto fiscale del Concordato Preventivo Biennale introdotto dal D.lgs. n.13 del 12 febbraio 2024, per le annualità 2024 e 2025. Tale istituto introduce una tassazione forfettaria per gli esercizi 2024 e 2025, sia ai fini IRES sia ai fini IRAP, parametrata alla proposta concordataria formulata dall'Agenzia delle Entrate.

27 Rapporti 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 sulla situazione patrimoniale e finanziaria, sul risultato economico nonché sui flussi finanziari della Capogruppo e del Gruppo.

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 operativi (manutenzione mezzi e servizi di sicurezza), amministrativi e legali, di distacco del personale, compenso amministratori ed Organismo di Vigilanza oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 143 mila Euro (contro 156 mila Euro del 2024). Il calo rispetto

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.

Nel semestre in esame sono state rilevate le seguenti operazioni con parti correlate:

al periodo di confronto è dovuto principalmente al minor distacco del personale.

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.

A quanto sopra si aggiunge il contratto di presidio H24. Nel complesso i costi 2025 verso TAG ammontano a 311 mila Euro contro 345 mila del 2024.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 30 settembre 2025 ammontano a 351 mila Euro di cui 133 mila per consolidato fiscale Ires ((rispettivamente 319 mila e 159 mila Euro al 30 settembre 2024) e i debiti a 73 mila Euro (99 mila Euro al 30 settembre 2024).

Tra i rapporti non commerciali verso Tag, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di AdB del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026. A tale titolo, al 30 settembre 2025, AdB espone un credito verso TAG di 133 mila Euro;
- 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 0,3 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 394 mila Euro (381 mila al 30 settembre 2024) e i costi a 10 mila Euro.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 30 settembre 2025 ammontano a 146 mila Euro di cui 73 mila per consolidato fiscale Ires (rispettivamente 257 mila e 130 mila Euro al 30 settembre 2024) e i debiti a 12 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di AdB del 5 febbraio 2024 (consolidante) e FFM del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026. A tale titolo, al 30 settembre 2025, AdB espone un credito verso FFM di 73 mila Euro;
- il co-obbligo di AdB in alcune fidejussioni di FFM per circa 6 milioni di Euro di cui la più rilevante (5,8 milioni di Euro) è la fidejussione emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Nota 29.

Rapporti con altre parti correlate

Nel periodo in esame il Gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa (*) così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi, la Capogruppo ha sostenuto costi per 74 mila Euro (108 mila al 30 settembre 2024) e ha debiti per 23 mila Euro (28 mila al 30 settembre 2024);
- Urban V: costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 120 mila Euro (60 mila al 30 settembre

2025) e nessun debito. Come illustrato alla nota 5 Partecipazioni, a inizio 2025 la Capogruppo ha inoltre partecipato all'operazione di ricapitalizzazione di Urban V per 222 mila Euro;

- Adr Ingegneria Spa: nel periodo in esame AdB ha rilevato l'avanzamento della progettazione dell'ampliamento Terminal nei diritti di concessione in corso per 76 mila Euro; non si rilevano debiti al 30 settembre 2025 .

(*) la policy societaria di Mundys prevede un aggiornamento semestrale dell'elenco delle società controllate e collegate ai fini OPC (operazioni con parti correlate), l'elenco è pertanto aggiornato al 30 giugno 2025.

Si riportano le tabelle riepilogative dei rapporti intrattenuti al 30 settembre 2025 dalla Capogruppo con le società del Gruppo e con le altre parti correlate:

in migliaia di euro	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	218	133	351	351	67	6	73	73
Fast Freight Marconi Spa	72	73	146	146	12	0	12	12
Telepass	0	0	0	0	23	0	23	23
Urban V	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	290	206	497	497	102	6	108	108

in migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	0	69	74	143	310	0	1	311
Fast Freight Marconi Spa	51	157	185	394	7	3	0	10
Telepass	0	0	0	0	74	0	0	74
Urban V	0	0	0	0	120	0	0	120
Totale	51	226	259	537	511	3	1	515

28 Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali e informazioni sui rischi climatici

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione del Bilancio 2024 ed in particolare, alla Rendicontazione di Sostenibilità 2024 per approfondimenti in merito alle iniziative ambientali ed alle informazioni sui rischi climatici.

Garanzie prestate

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

in migliaia di euro	30/09/2025	31/12/2024	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	16.588	15.310	1.277	8%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	278	686	(408)	(59%)
Totale garanzie prestate	27.738	26.868	869	3%

Al 30 settembre 2025, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 27,8 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui la principale è quella a favore di ENAC prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (7,6 milioni di Euro) oltre al co-obbligo di AdB di 5,8 milioni di Euro nelle fidejussioni a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. Nota 29);

- 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 del periodo, risulta pari a 0,3 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 completamente incassato al 30 settembre 2025.

Grazie a queste nuove fonti, alle altre 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 annuali dei contratti di finanziamento in essere il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

Quanto al rischio di **tasso di interesse** tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di gestire il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. Per la prima tranche incassata ad agosto 2024 è stato definito un tasso fisso del 4,051%. Per la seconda tranche incassata a luglio 2025 il tasso fisso è del 3,987%, per la terza ed ultima incassata a settembre 2025 il tasso fisso è del 4,042%.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 30 settembre 2025 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 51% (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, 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 in impieghi temporanei di liquidità 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 di tali strumenti finanziari. L'IFRS 7 definisce i seguenti tre livelli di *fair value* al quale riferire la valutazione degli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria: (i) Livello 1: quotazioni rilevate su un mercato attivo; (ii) Livello 2: input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato; (iii) Livello 3: input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Tenuto conto che il Gruppo detiene uno strumento finanziario partecipativo (SFP) in Marconi Express di livello 3, il Gruppo monitora costantemente la situazione economico-finanziaria di Marconi Express SpA attraverso un costante scambio informativo con il management della società al fine di aggiornare il valore attuale dei flussi finanziari attesi sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business.

Nel corso del periodo in esame non vi sono stati trasferimenti tra i tre livelli di *fair value* indicati nel IFRS 7. Le tabelle che seguono evidenziano le attività finanziarie per categoria di strumento finanziario, in accordo con l'IFRS 7, con indicazione del livello gerarchico di *fair value* al 30 settembre 2025 e 31 dicembre 2024. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

Strumenti finanziari 30 09 2025	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
(in migliaia di Euro)	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Partecipazioni	0	0	222	222	0	0	222	222
Attività finanziarie non correnti	12.687	0	14.353	27.039	0	1.119	13.234	14.353
Attività finanziarie non correnti	12.687	0	14.575	27.261	0	1.119	13.456	14.575
Crediti commerciali	21.785	0	0	21.785	0	0	0	0
Altre attività correnti	10.269	0	0	10.269	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	700	0	0	700	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	90.924	0	0	90.924	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	123.678	0	0	123.678	0	0	0	0

Strumenti finanziari 31 12 2024	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
(in migliaia di Euro)	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	6.570	0	13.070	19.640	0	1.105	11.965	13.070
Attività finanziarie non correnti	6.570	0	13.070	19.640	0	1.105	11.965	13.070
Crediti commerciali	17.134	0	0	17.134	0	0	0	0
Altre attività correnti	7.349	0	0	7.349	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	41.079	0	0	41.079	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	65.562	0	0	65.562	0	0	0	0

Per quanto riguarda il **rischio di cambio** il Gruppo non ne è soggetto in quanto non intrattiene rapporti in valuta.

Con riferimento alle informazioni relative alla tipologia e modalità di gestione dei rischi non finanziari si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

29 Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini 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 appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Fondo Antincendi

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani, la Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice

di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Nelle more del procedimento civile, il quale si è protratto per innumerevoli anni con una serie di avvicendamenti di differenti giudici incaricati e rinvii, si è affermata una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, nelle more di una disposizione giuridica legittima.

A fronte della statuita giurisdizione del giudice civile ai sensi della sentenza della CTR Lazio n. 252/10/2011 l'azione era stata inizialmente intrapresa innanzi il Tribunale di Roma con RG n. 22375/2012 ma, dopo l'accertamento definitivo della natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi Aeroportuale in forza della sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018 e della sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite n. 3162/2019, ci si è attivati per la traslazione del giudizio innanzi il giudice tributario.

Più precisamente, per quanto di diretto interesse di AdB, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando giurisdizione del giudice tributario e, pertanto, la Società, al fine di ottenere un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12).

In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia.

In data 4 dicembre 2023 si è ritualmente notificato da parte dei legali di AdB alle Amministrazioni il predisposto ricorso per la riforma della sentenza della CGT di Primo Grado del 02/05/23 n. 5768/23 che inaspettatamente, contro tutte le prove documentali in atti e gli accertamenti in diritto contenuti nelle sentenze passate in giudicato tra le parti, ha giudicato come dovute le annualità del Fondo Antincendi Aeroportuale oggetto di impugnativa. In data 5 dicembre 2023 il ricorso è stato iscritto con RGR n. 5921/2023 presso la Commissione Tributaria Regionale di Secondo Grado del Lazio. Tale giudizio di appello ha ad oggetto – per ciò che attiene ad AdB – tutte e sei le annualità ad oggi richieste (2007-2010, 2012 e 2014). Si è anche fatta valere l'intervenuta prescrizione dell'annualità 2011.

Nel frattempo è intervenuto un precedente non positivo per le legittime ragioni dei gestori aeroportuali: in data 10 gennaio 2024 la Corte di Cassazione, nell'ambito del differente giudizio

R.G. n. 7833/20 in cui non era parte AdB ha pubblicato la sentenza n. 990/2024 con cui ha accolto il ricorso delle Amministrazioni statuendo il nuovo principio di diritto che il Fondo Antincendi Aeroportuale “ha natura di tributo vincolato al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti” precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone “limitatamente alla fase d'impiego del gettito” e che tale “vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito”. Rispetto a tale filone pendono comunque ulteriori procedimenti radicati da altri gestori nazionali.

Tornando al procedimento presso la CGT del Lazio si rileva ulteriormente come la Corte, in relazione ai trattati profili di merito, abbia affermato che i profili di doglianza “relativi alla errata considerazione di un più ristretto numero di società aeroportuali individuate nei provvedimenti impugnati, nonché la l'errata quantificazione e indicazione dei valori di WLU totali” paiono prospettarsi piuttosto “quali possibili vizi propri dei singoli provvedimenti impugnati” ed ovviamente non come questioni di legittimità costituzionale “con effetti in grado di non riverberarsi su tutte le annualità e per tutte le società”. In ragione delle superiori osservazioni ed anche al fine “di evitare il rischio di pronunce in difformità” la Corte ha dunque disposto “la sospensione del giudizio sino al giorno di pubblicazione da parte della Corte costituzionale della decisione delle qq.ll.cc. iscritte al numero 191 del 2024” e si è riservata “anche all'esito dell'esame di tale decisione interlocutoria, ogni ulteriore e/o diversa valutazione relativamente alle prospettate eccezioni”. Bisognerà, quindi, attendere nei mesi di giugno/settembre 2025 il pronunciamento della Corte Costituzionale nel procedimento incidentale n. 191/2024, sollevato nell'ambito del giudizio relativo alla posizione di SEA ed all'annualità 2008, la cui udienza di trattazione è fissata per il giorno 6 maggio 2025.

In termini complessivi, sulla materia assai articolata e complessa ed oggetto di plurimi contenziosi a livello nazionale, l'ultima novità processuale rilevante è la nuova questione di legittimità costituzionale sollevata dalla CGT di secondo grado del Lazio con l'Ordinanza n. 1705/2024 che, sostanzialmente, non ha ritenuto il principio di diritto da ultimo statuito dalla Corte di Cassazione con la sentenza n. 990/2024 idoneo a consentire una interpretazione costituzionalmente orientata di tutte le problematiche eccepite avverso gli effetti dell'intervenuta Novella.

In termini di aggiornamento è da menzionare l'ultima recentissima sentenza (N. 100/2025) in materia emessa dalla della Corte Costituzionale, che sebbene limitata agli specifici quesiti di legittimità costituzionale sollevati nell'ambito del giudizio di altro gestore aeroportuale innanzi la CGT di secondo grado del Lazio RGA n. 4522/2022 relativo all'annualità 2008, pare determinare un negativo contesto di riferimento per tutti i giudizi pendenti in quanto i giudici aditi, difficilmente, si soffermeranno su tutte le ulteriori eccezioni e vizi validamente sollevati sulla destinazione delle risorse del Fondo Antincendi per finalità che nulla hanno a che vedere, anche nella fase

dell'impiego, l'ambito aeroportuale e il servizio antincendi aeroportuale. Il passaggio più critico della menzionata sentenza N. 100/2025 della Corte Costituzionale è, in specie, laddove risulta statuito il dictum "Quanto sopra è sufficiente a escludere che la scelta legislativa di destinare le risorse del fondo a una speciale indennità operativa per il servizio di soccorso tecnico urgente espletato anche all'esterno del perimetro aeroportuale sia manifestamente irragionevole e in contrasto con il principio di capacità contributiva". Tale statuizione di principio della Corte Costituzionale, pur del tutto non supportata da motivazione alcuna e per di più in contrasto con lo stesso dato letterale dell'art. 4, comma 3-bis, del d.l. n. 185 del 2008, si può ipotizzare possa determinare un negativo influenzamento dei Giudici che si troveranno a decidere, in futuro, le documentate eccezioni dei gestori aeroportuali sul mancato rispetto del vincolo d'impiego delle risorse.

Nell'attuale fase del contenzioso, altresì considerato il nuovo pronunciamento della Corte Costituzionale, viene mantenuto

dalla Società approccio prudente in continuità a quanto fatto dall'inizio dell'iter di contenzioso.

Sulla scorta del parere dei legali incaricati a supporto dell'immutata illegittimità, di rilievo anche costituzionale, determinata dalla violazione ex lege del vincolo di destinazione, si continueranno altresì a ricercare possibili adeguate soluzioni transattive o, a questo punto delle vertenze, soprattutto soluzioni legislative risolutive dei contenziosi plurimi ed ampiamente radicati dai diversi aeroporti nazionali ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendi negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

Ricorso tributario avverso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio provinciale del Territorio

In data 28 novembre 2018, il Comune di Bologna ha notificato alla Capogruppo per la prima volta un invito a riconsiderare il classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) insistenti sul sedime aeroportuale, sulla scorta di un asserito orientamento giurisprudenziale che ne avrebbe determinato una diversa qualifica. Tale invito è stato poi reiterato, con modifica anche del relativo perimetro di accertamento, in data 10 febbraio 2020, comportando, in taluni casi, l'imposizione ex novo e retroattiva dell'imposta IMU.

La Capogruppo si è sempre opposta a tali richieste in via stragiudiziale nell'ambito del procedimento amministrativo istruito e con la presentazione, nel luglio 2021, di un'istanza in autotutela rivolta ad Agenzia dell'Entrate – Ufficio Provinciale del Territorio e Comune di Bologna, contestandone il fondamento applicativo ed evidenziando come l'accatastamento dei beni in oggetto fosse avvenuto ab origine, nel 2007, in coordinamento e secondo le direttive e l'interpretazione autentica della normativa di riferimento da parte della medesima Agenzia del Territorio locale. Tale primo accatastamento era stato eseguito, difatti, di concerto con l'Ente competente ed in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide ed immutate, senza nemmeno che si potesse far rilevare la sussistenza di variazioni edilizie od altri elementi di difformità sopravvenuti, non conoscibili dal 2007 ad oggi.

Nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 si è, quindi, addivenuti all'avvio della fase conclusiva di tale procedimento, nonché definitiva, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di

Bologna - Ufficio Provinciale del Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

Si è, pertanto, deliberato a livello di Gruppo di presentare una proposta di definizione con adesione, con limitate ed argomentate concessioni nell'interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni richieste dal Comune di Bologna, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non costituisce acquiescenza, ma si motiva al solo fine di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali e per evitare un contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica.

La posizione si è definitivamente perfezionata con la sottoscrizione dell'atto di adesione e con il versamento da parte di AdB e TAG di complessivi 152 mila Euro a titolo di imposta IMU, nel mese di aprile 2022, con richiesta di esclusione delle sanzioni amministrative.

Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti. In data 18 maggio 2022, precisamente, il ricorso è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine del radicamento del relativo contenzioso, a seguito della notifica del diniego del tentativo di mediazione, pervenuta assieme a bozza delle controdeduzioni di controparte. In data 3 giugno 2022, indi, l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha depositato le Controdeduzioni al Ricorso. I difensori della Capogruppo hanno depositato opportune repliche alle controdeduzioni dell'Ufficio al fine di ulteriormente illustrare e rimarcare quanto già argomentato nel ricorso introduttivo.

L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l'annullamento dell'atto impugnato e compensando le spese. In data 11 ottobre 2023 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha tuttavia presentato appello impugnando l'esito della sentenza favorevole emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado. In data 6 dicembre 2023 i difensori della Capogruppo hanno provveduto a presentare entro i termini di legge le opportune controdeduzioni all'appello, al fine di ulteriormente evidenziare le argomentazioni a sostegno delle posizioni della medesima Capogruppo.

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, se ed in quanto i fabbricati risultino accatastati in categoria diversa dalla "E" come risultanti in catasto., per poi fare valere, nei termini di legge, le richieste di rimborso di quanto versato.

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

Si rinvia integralmente a quanto esposto nel Bilancio al 31.12.2024.

Contratto d'appalto – risoluzione in danno

Si rinvia integralmente a quanto esposto nel Bilancio al 31.12.2024.

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 a quanto esposto nel Bilancio al 31.12.2024.

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.

In relazione alla summenzionata sentenza è stato da parte soccombente proposto appello al Consiglio di Stato. Il ricorso risulta depositato in data 28 aprile 2025 ed ha assunto R.G. n. 3357-2025.

La Capogruppo continuerà nella difesa dei propri legittimi interessi.

Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

Contenzioso doganale FFM

Si rinvia integralmente a quanto esposto nel Bilancio al 31.12.2024.

Revocatoria 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 avviato il processo autorizzativo volto ad addivenire ad una transazione 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. Sono al riguardo in corso interlocuzioni positive tra le Parti al fine di comporre la lite, impregiudicati i rispettivi legittimi interessi e le posizioni di diritto sostenute.

Altre

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 PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del periodo 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 30 settembre.

In data 29 ottobre 2025 la Capogruppo è stata destinataria di un avviso di verifica da parte della Direzione Regionale delle Entrate dell'Emilia Romagna – Ufficio Grandi Contribuenti per un accesso mirato fiscale – a partire dal 4 novembre – ai fini

delle imposte dirette (IRES ed IRAP) e dell'IVA relativamente al periodo d'imposta 2022, e del credito di imposta per investimenti in attività di ricerca e sviluppo di cui all'art. 3 D.L. 145/2013 per tutti gli anni di maturazione ed utilizzo. Risultano pertanto in corso, alla data attuale, le predette attività di verifica da parte dalle Direzione Regionale competente.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per approfondimenti sull'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 13 novembre 2025

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 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.

Bologna, 13 novembre 2025

**Il Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili e societari**
(Patrizia Muffato)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT