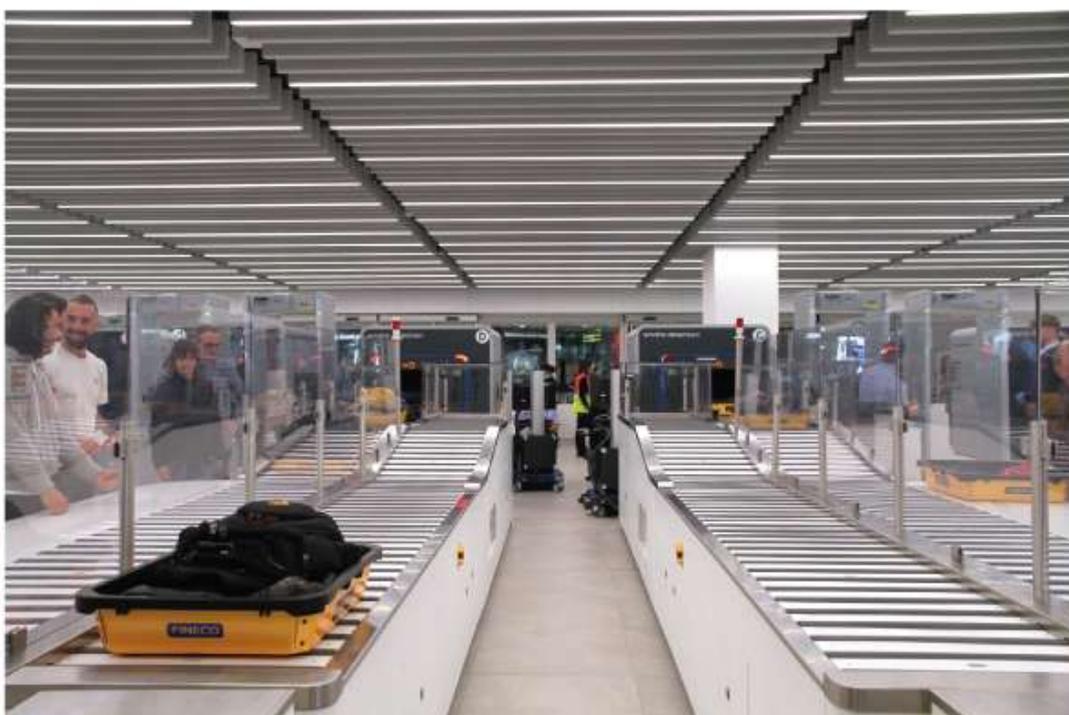


Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2025

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

**Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 giugno 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 sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per il semestre chiuso al 30 giugno 2025.....	6
Bilancio consolidato semestrale abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2025	40
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata.....	41
Conto Economico Consolidato	42
Conto Economico Complessivo Consolidato	43
Rendiconto Finanziario Consolidato	44
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	45
Note esplicative ai prospetti contabili consolidati.....	46
Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.....	94
Relazione di revisione contabile limitata.....	95

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

La Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata al 30 giugno 2025 (di seguito anche "Relazione Semestrale") è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La Relazione Semestrale è composta dalla relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del primo semestre 2025 e dal Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

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 giugno 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.

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

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

L'Emittente provvederà alla nomina del sindaco supplente in sostituzione del Dott. Andrea Alessandri alla prossima Assemblea Ordinaria dei Soci convocata in unica seduta per il giorno 27 ottobre p.v..

Società di revisione

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per il semestre chiuso al 30 giugno 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	24
3.3	ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE.....	26
3.4	LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI	27
3.4.1	LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI.....	27
3.4.2	GLI INVESTIMENTI	27
3.5	IL PERSONALE.....	28
3.6	PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE.....	30
4	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	31
4.1	SOSTENIBILITÀ	31
4.2	LA QUALITÀ	31
5	IL QUADRO NORMATIVO	32
5.1	CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026.....	32
5.2	LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI ...	33
6	IL CONTENZIOSO	33
7	PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	33
8	INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	36
9	GARANZIE PRESTATE	38
10	REGIME DI OPT-OUT	38
11	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	38

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo”, “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”) per il semestre chiuso al 30 giugno 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 giugno 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 precisa inoltre che, ove non diversamente indicato, la fonte dei dati è il risultato di elaborazioni della Capogruppo.

Descrizione del Business

Le attività prestate dai gestori aeroportuali possono essere distinte in *aviation* e *non aviation*. La prima categoria comprende principalmente attività di gestione, manutenzione e sviluppo degli aeroporti, nell’ambito della quale si collocano

i controlli di sicurezza e di vigilanza, oltre alla fornitura di servizi aeronautici ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali e all’attività di marketing per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci. La seconda comprende

principalmente attività di sviluppo delle potenzialità immobiliari e commerciali degli aeroporti.

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

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

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;

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

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 4.550 posti auto, che risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. Oltre a quanto sopra, 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 4.300 mq e 31 punti vendita alla fine del mese di giugno. I lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen stanno interessando alcuni punti vendita presenti nell'area, per i quali si prevedono progressive riaperture durante il 2025.

Advertising

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

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri comprendono l'offerta di un servizio di *business lounge*, gestito direttamente dalla Capogruppo fino a fine maggio 2025. La *Marconi Business Lounge* (MBL) è una sala riservata e confortevole, utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. Attraverso il servizio "You First" i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di *facchinaggio* e assistenza e imbarco prioritario al *gate*. Per poter rispondere in modo migliore alle richieste dei propri passeggeri e in ottica di miglioramento della qualità del servizio offerto, ADB ha selezionato nel corso del 2024 un operatore caratterizzato da specifiche competenze nella gestione dell'*Hospitality* e dei servizi premium, attraverso *Beauty Contest*, in allineamento con la tendenza di mercato e

cogliendo l'opportunità per rinnovare il proprio modello di business. A fine giugno 2025 sono quindi stati consegnati i locali al nuovo operatore che ha avviato i lavori di ristrutturazione degli spazi.

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

Il primo semestre del 2025 rimane caratterizzato da una perdurante instabilità politica e dai conflitti in corso. Questo contesto è gravato, inoltre, da politiche commerciali incerte alimentate da una sequenza di annunci, sospensioni e contenziosi, nonché dall'imprevedibilità degli esiti dei negoziati tra gli Stati Uniti e i principali partner commerciali. Ne risente quindi l'attività economica globale: (i) gli Stati Uniti registrano, per la prima volta in tre anni, una contrazione del PIL e scontano un marcato aumento delle importazioni, mentre (ii) in Cina l'attività è penalizzata ancora dalla debolezza della domanda interna e dalla crisi del mercato immobiliare. L'OCSE ha quindi rivisto nuovamente al ribasso le proprie previsioni: il commercio internazionale rallenterebbe al 2,8% (dal 3,8% nel 2024), a fronte di un'espansione del PIL globale del 2,9% (dal 3,3% nel 2024). Tuttavia, in questo scenario, l'economia dell'Area Euro è stata superiore alle attese nel primo trimestre dell'anno, sostenuta dall'anticipazione delle esportazioni verso gli Stati Uniti in vista dell'inasprimento dei dazi. A partire dal secondo trimestre l'attività si è indebolita, scontando un calo della domanda statunitense. Le tensioni commerciali e l'instabilità del contesto globale rendono particolarmente incerta l'evoluzione dell'attività economica europea, ponendo un freno alla domanda interna e con un riflesso sulle proiezioni economiche degli esperti, secondo cui il PIL crescerebbe dello 0,9% nel 2025, dell'1,1% nel 2026 e dell'1,3% nel 2027, assumendo che i dazi statunitensi restino invariati oltre il termine del periodo di sospensione e che non vi siano ritorsioni commerciali da parte dell'Unione Europea. Anche il PIL italiano ha seguito il trend europeo, espandendosi moderatamente durante i primi mesi dell'anno e rimanendo in attesa di osservare gli effetti del contesto macroeconomico e geopolitico per il secondo trimestre, con le stime degli esperti che prefigurano una lieve crescita. Secondo le proiezioni di Banca d'Italia, il PIL aumenterà dello 0,6% nel 2025, dello 0,8% nel 2026 e dello 0,7% nel 2027.

Le quotazioni del petrolio, in calo nella prima parte dell'anno, sono temporaneamente risalite con lo scoppio del conflitto tra Israele e Iran, toccando in giugno un picco giornaliero di 79 dollari al barile. A seguito della tregua raggiunta, parte dell'aumento è stato riassorbito e nei primi quattro giorni di luglio le quotazioni si sono collocate su valori di poco inferiori a quelli osservati in media nel mese di marzo. Sia l'Agenzia internazionale per l'energia (International Energy Agency, IEA) sia gli analisti privati prevedono che nella seconda metà del 2025 l'offerta si mantenga abbondante, anche alla luce dei più recenti aumenti di produzione annunciati dall'OPEC+. Le quotazioni rimangono tuttavia volatili per via dell'instabilità in Medio Oriente e dell'incertezza globale. Sulla base dei contratti futures, il prezzo del Brent alla fine dell'anno si collocherebbe a circa 66 dollari al barile. Da inizio aprile il prezzo di riferimento del gas naturale europeo (Title Transfer

Facility, TTF) si è ridotto, pur con oscillazioni marcate, portandosi a circa 34 euro per megawattora nella media dei primi quattro giorni di luglio. I temporanei aumenti osservati a maggio sono stati guidati dai bassi livelli delle scorte e anche dalla maggiore domanda cinese connessa con la sospensione degli incrementi dei dazi fra Stati Uniti e Cina. In giugno hanno pesato le tensioni in Medio Oriente, sebbene in misura limitata per via del minore rilievo dell'Iran nel mercato del gas naturale rispetto a quello del petrolio. Le quotazioni futures sul mercato TTF si collocano intorno ai 36 euro per megawattora, segnalando aspettative di sostanziale stabilità dei prezzi (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, luglio 2025*).

In questo quadro, secondo IATA (International Air Transport Association), il traffico passeggeri ha fatto registrare una crescita del traffico che rimane contenuta nel primo semestre del 2025 (+5,1% rispetto ai primi sei mesi del 2024) a fronte di una crescita dell'offerta di seats di 4,8%, con un impatto sul load factor globale che segna una sostanziale stazionarietà rispetto all'anno precedente. Il traffico internazionale guida la crescita (+7,0% rispetto al 2024), a fronte di un traffico domestico che cresce in misura minore (+2,0% rispetto al primo semestre del 2024). Il traffico merci mondiale del primo semestre 2025 risulta superiore rispetto allo stesso periodo del 2024 (+2,8%), pur considerando i primi mesi del 2024 in importante aumento. Prosegue quindi la crescita, seppur in rallentamento, della domanda air cargo, nonostante le condizioni macroeconomiche attuali di incertezza. In tale contesto, il traffico merci di giugno segna una sostanziale stazionarietà rispetto allo stesso mese del 2024 e presenta un minor dinamismo rispetto al mese precedente, scontando un'anticipazione degli acquisti a fronte dell'introduzione dei dazi all'importazione da parte dell'amministrazione statunitense (Fonte: *IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, giugno 2025*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo semestre del 2025 è cresciuto del 4,5% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci rimane stabile rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente (+0,6%) risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (Fonte: *ACI Europe, giugno 2025*).

Il traffico passeggeri italiano continua a segnare una significativa crescita rispetto all'anno precedente (+6,2%), beneficiando della programmazione estiva dei voli e la stagionalità della domanda. La crescita rimane guidata dal traffico internazionale (+8,3%), a fronte di un traffico domestico che rimane comunque positivo ed in crescita del 2,1% rispetto al primo semestre dell'anno precedente (Fonte: *Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 2025*).

Con un maggior focus sull'area geografica in cui AdB si inserisce fornendo a persone e imprese i propri servizi di connettività nazionale e internazionale (definita "catchment

area”), si rileva che la stessa ha registrato un aumento dei passeggeri nel primo semestre 2025 rispetto all'anno precedente (+6,4%), con differenze sensibili fra gli scali. Anche nel singolo mese di giugno si registra un miglioramento rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un +2,8% rispetto al 2024 (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 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,

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il primo semestre 2025 in crescita rispetto al 2024 (+5,1%). L'andamento risulta guidato dal traffico internazionale in maggior crescita rispetto a quello domestico (+5,7% e +3,4% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel primo semestre 2025 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 2025).

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

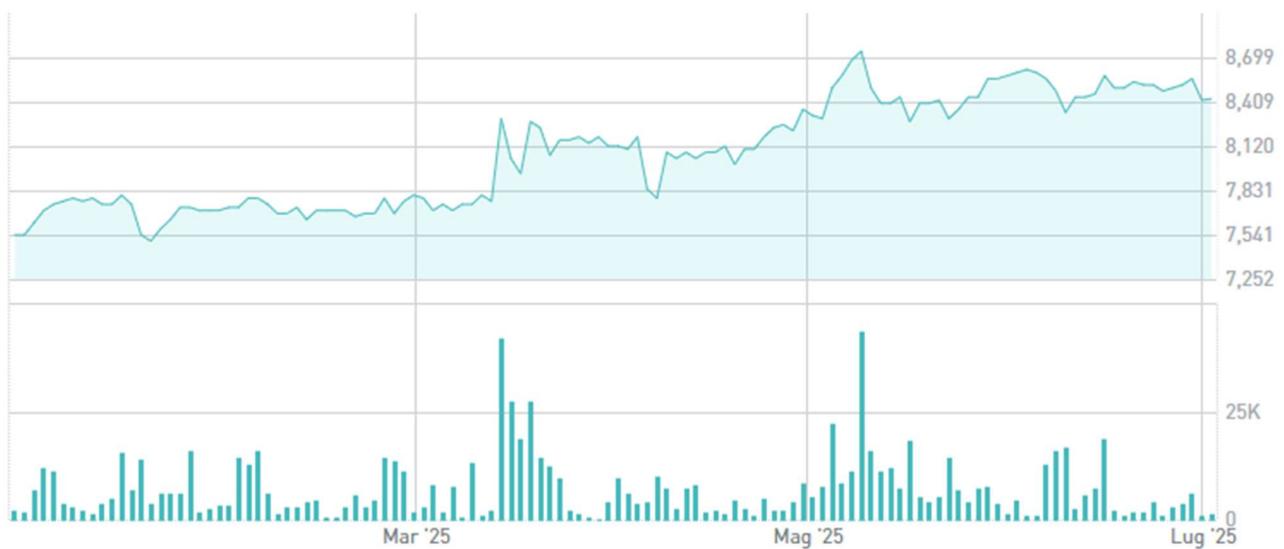
Il 14 luglio 2015 hanno avuto avvio le negoziazioni del titolo AdB sul mercato telematico azionario MTA, Segmento Star della Borsa di Milano.

Alla data del 30 giugno 2025 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,50 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 307 milioni di Euro.

Si riportano di seguito:

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

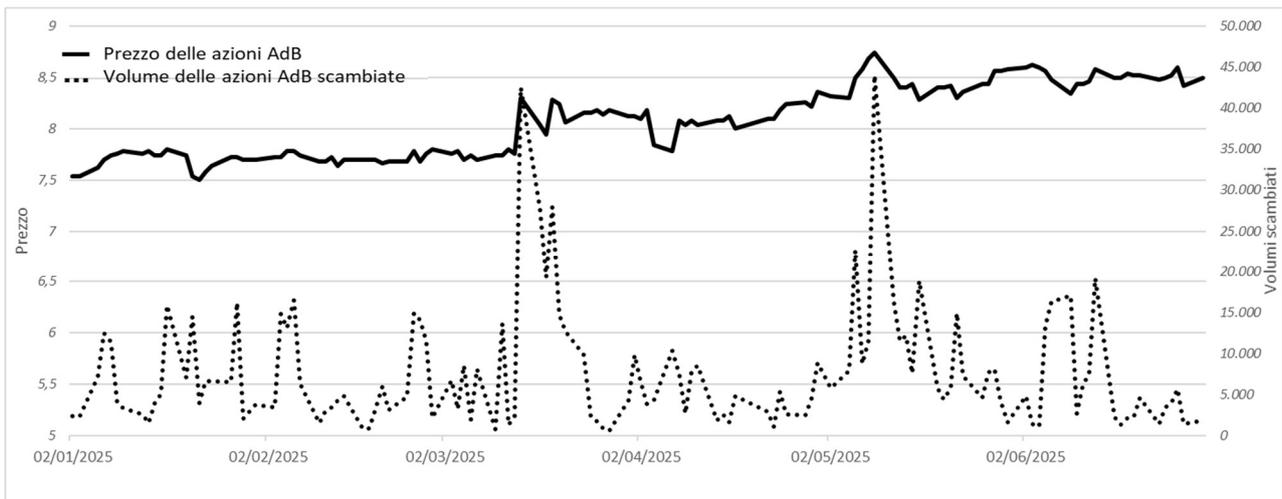
Andamento titolo AdB (01/01/2025-30/06/2025)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2025-30/06/2025)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2025-30/06/2025)



L'andamento del titolo nel primo semestre 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 primo trimestre dell'anno, 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

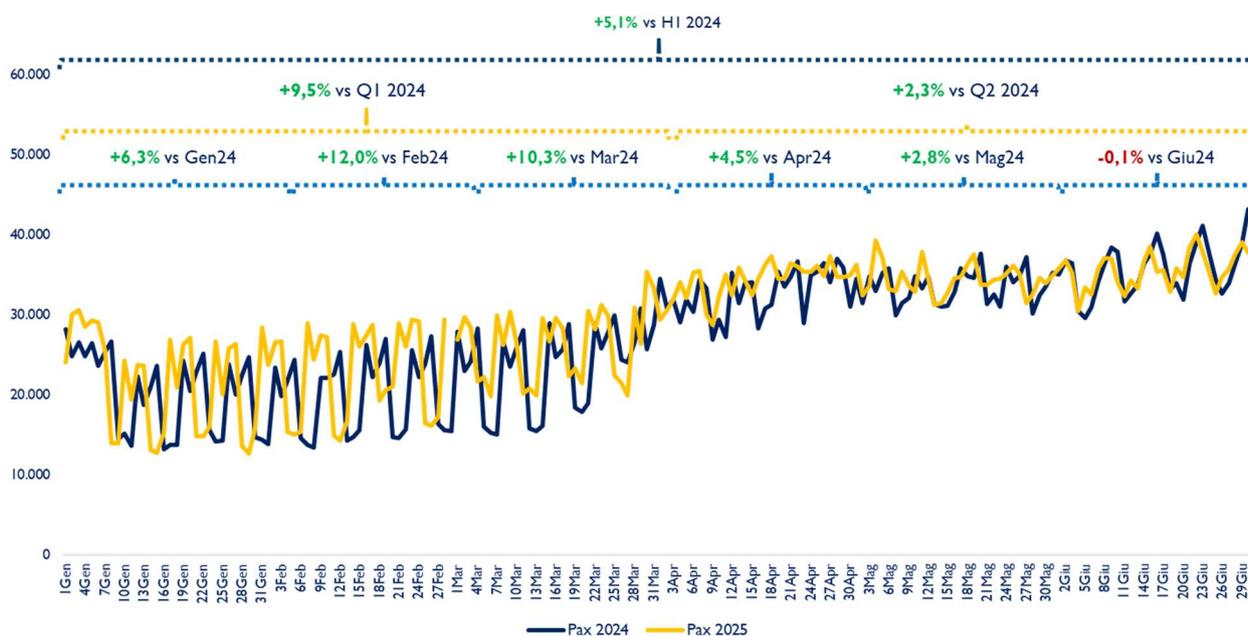
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo semestre 2025 beneficia di una significativa crescita registrata nel primo trimestre, assestandosi progressivamente, nel secondo trimestre, intorno ai valori dell'anno precedente. Complessivamente, nei primi sei mesi del 2025 i passeggeri transitati sullo scalo sono stati 5.302.379, in aumento del 5,1% sullo stesso periodo del 2024. I

movimenti, pari a 41.009, sono cresciuti del 3,3% sullo stesso periodo dell'anno precedente e la merce trasportata si è attestata a 26.947 tonnellate, in calo rispetto al 2024 (-4,3%). Il load factor medio risulta in crescita con l'83,6% nel primo semestre 2025 rispetto all'82,5% del 2024.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Giugno 2025



	Gennaio - Giugno 2025	Gennaio - Giugno 2024	Var. % 2025 - 2024
Passeggeri	5.302.379	5.045.265	5,1%
Movimenti	41.009	39.699	3,3%
Tonnellaggio	2.856.156	2.758.574	3,5%
Merce	26.947.218	28.158.380	-4,3%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Gennaio - Giugno 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Linea	1.674.952	31,6%	1.591.149	31,5%	5,3%
Low cost	3.603.239	68,0%	3.432.038	68,0%	5,0%
Charter	14.342	0,3%	14.371	0,3%	-0,2%
Transiti	3.988	0,1%	1.994	0,0%	100,0%
Totale Aviazione Commerciale	5.296.521	99,9%	5.039.552	99,9%	5,1%
Aviazione Generale	5.858	0,1%	5.713	0,1%	2,5%
Totale complessivo	5.302.379	100,0%	5.045.265	100,0%	5,1%

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'accelerazione più rapida rispetto al traffico nazionale.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Gennaio - Giugno 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Nazionale	1.288.222	24,3%	1.245.780	24,7%	3,4%
Internazionale	4.008.299	75,6%	3.793.772	75,2%	5,7%
Totale Aviazione Commerciale	5.296.521	99,9%	5.039.552	99,9%	5,1%
Aviazione Generale	5.858	0,1%	5.713	0,1%	2,5%
Totale complessivo	5.302.379	100,0%	5.045.265	100,0%	5,1%

Sebbene il traffico UE abbia mostrato una buona crescita rispetto al primo semestre 2024, è il traffico Extra UE a registrare un importante aumento sullo stesso periodo

dell'anno precedente (+6,3%) 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 - Giugno 2025	% sul totale	Gennaio - Giugno 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
UE	4.076.152	76,9%	3.891.682	77,1%	4,7%
Extra UE	1.220.369	23,0%	1.147.870	22,8%	6,3%
Totale Aviazione Commerciale	5.296.521	99,9%	5.039.552	99,9%	5,1%
Aviazione Generale	5.858	0,1%	5.713	0,1%	2,5%
Totale complessivo	5.302.379	100,0%	5.045.265	100,0%	5,1%

Tra le destinazioni internazionali, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 14,3% sul totale. Seguono Germania, con il 6,7% dei passeggeri

totali, Regno Unito con il 5,7%, Romania con il 5,2% e Albania con il 4,5%. 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 - Giugno 2025	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Giugno 2024	<i>% sul totale</i>	Var. % 2025 - 2024
Italia	1.288.222	24,3%	1.245.780	24,7%	3,4%
Spagna	758.330	14,3%	748.548	14,8%	1,3%
Germania	355.414	6,7%	342.295	6,8%	3,8%
Regno Unito	303.917	5,7%	328.146	6,5%	-7,4%
Francia	277.982	5,2%	247.116	4,9%	12,5%
Romania	239.668	4,5%	232.217	4,6%	3,2%
Albania	234.702	4,4%	261.957	5,2%	-10,4%
Turchia	229.756	4,3%	209.772	4,2%	9,5%
Olanda	202.923	3,8%	146.695	2,9%	38,3%
Polonia	174.701	3,3%	172.816	3,4%	1,1%
Altri paesi	1.236.764	23,3%	1.109.923	22,0%	11,4%
Totale complessivo	5.302.379	100,0%	5.045.265	100,0%	5,1%

Il 2025 beneficia di una domanda sostenuta, con sette città estere tra le dieci principali destinazioni,

la prima delle quali è Tirana con quasi 240 mila passeggeri.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2025	Gennaio - Giugno 2024	Var. % 2025 - 2024
Catania	289.494	315.411	-8,2%
Tirana	239.668	232.217	3,2%
Barcellona	221.031	220.848	0,1%
Palermo	146.834	144.472	1,6%
Parigi CGD	155.367	141.726	9,6%
Madrid	162.430	165.998	-2,1%
Istanbul	157.786	148.633	6,2%
Bucarest OTP	139.106	130.007	7,0%
Londra LHR	120.829	112.041	7,8%
Brindisi	128.418	129.083	-0,5%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 54,1% del traffico totale seguita da Wizz Air con il 10,3% del traffico, in crescita del 12,5% 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.

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Gennaio - Giugno 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Ryanair	2.867.605	54,1%	2.710.349	53,7%	5,8%
Wizz Air	543.770	10,3%	483.562	9,6%	12,5%
Air France	156.955	3,0%	148.633	2,9%	5,6%
Turkish Airlines	154.910	2,9%	141.405	2,8%	9,6%
British Airways	128.567	2,4%	129.083	2,6%	-0,4%
Vueling	79.736	1,5%	122.166	2,4%	-34,7%
ITA Airways	123.066	2,3%	114.764	2,3%	7,2%
Klm Royal Dutch Airlines	75.268	1,4%	107.212	2,1%	-29,8%
Lufthansa	121.631	2,3%	113.427	2,2%	7,2%
Air Dolomiti	147.906	2,8%	104.564	2,1%	41,5%
Altri	902.965	17,0%	870.100	17,2%	3,8%
Totale complessivo	5.302.379	100,0%	5.045.265	100,0%	5,1%

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, nel primo semestre 2025, una lieve crescita dei volumi del 2,8% rispetto al 2024. Anche a livello europeo si registra un livello sostanzialmente stabile dello scambio di merci nei primi sei mesi dell'anno (+2,1% - Fonte:

IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, giugno 2025).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nel primo semestre del 2025 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 26.947.218 Kg, in decremento (-4,3%) rispetto al 2024 dovuto prevalentemente ad un andamento in forte calo del traffico merce via superficie (-16,7%) 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 - Giugno 2025	Gennaio - Giugno 2024	Var. % 2025 - 2024
Merce via aerea di cui:	22.307.619	22.590.628	-1,3%
Merce	22.307.504	22.590.465	-1,3%
Posta	115	163	-29,4%
Merce via superficie	4.639.599	5.567.752	-16,7%
Totale	26.947.218	28.158.380	-4,3%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi da Passeggeri	27.476	25.817	1.659	6,4%
Ricavi da Vettori	18.522	17.485	1.037	5,9%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.827	2.573	254	9,9%
Incentivi al traffico	(13.029)	(11.681)	(1.348)	11,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	8.159	11.725	(3.566)	-30,4%
Altri Ricavi	946	1.050	(104)	-9,9%
Totale Ricavi SBU AVIATION	44.901	46.969	(2.068)	-4,4%

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

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

Nel primo semestre 2025 i ricavi sono inferiori a quelli dello stesso periodo del 2024 principalmente per effetto dei minori investimenti effettuati in Diritti di Concessione.

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

- Ricavi da Passeggeri (+6,4%): i ricavi da Passeggeri del 1° semestre 2025 crescono, rispetto allo stesso periodo del 2024, in misura superiore alla crescita del traffico passeggeri (+5,1%), per effetto di tariffe unitarie in aumento per diritti passeggeri e sicurezza passeggeri e bagagli;
- Ricavi da Vettori (+5,9%): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti (+3,3%) e tonnellaggio (+3,5%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2024;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+9,9%): 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 (+11,5%): l'aumento degli incentivi rispetto al 1° semestre 2024 è determinato sia dalla crescita del traffico incentivato, che dall'incremento dell'incentivo a passeggero;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (-30,4%): il calo di questa voce è da collegare ai minori investimenti realizzati nel periodo.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Retail e Advertising	10.161	9.220	941	10,2%
Parcheggi	10.390	10.340	50	0,5%
Real Estate	1.489	1.491	(2)	-0,1%
Servizi ai passeggeri	3.847	4.157	(310)	-7,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	12.236	2.934	9.302	317,0%
Altri Ricavi	1.715	1.342	373	27,8%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	39.838	29.484	10.354	35,1%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel primo semestre 2025 un incremento del 35,1% rispetto al 2024.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi è legato principalmente al traffico, come conseguenza dello schema contrattuale stabilito per la maggior parte dei contratti Retail e per alcuni contratti Advertising. Nel periodo la crescita (+10,2%) è determinata principalmente dal business Retail, grazie alle performance dei segmenti food & beverage e Duty Free, mentre l'altro retail ha mantenuto lo stesso andamento del 2024. Contribuisce al risultato anche l'Advertising, grazie all'incremento nel 2025 del MAG (minimo annuo garantito) contrattuale del subconcessionario.

Parcheggi

Nonostante il business dei parcheggi ed accessi viari sia strettamente legato all'andamento dei volumi di traffico, nel 1° semestre 2025 mostra ricavi in linea con il 2024, non riuscendo a catturare interamente il traffico incrementale per effetto della minore disponibilità di posti auto dovuta ai lavori che stanno interessando diversi parcheggi (in particolare il P2 Business e il P3 Comfort). Non rientrano nel 1° semestre i ricavi derivanti dall'apertura del nuovo parcheggio P6 in quanto il primo blocco è stato inaugurato a metà del mese di luglio.

Real Estate

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

Servizi ai passeggeri

Nel primo semestre 2025 i servizi ai passeggeri vedono un calo del 7,5% rispetto al 2024 per effetto dell'assenza di ricavi da servizi premium (lounge e servizi accessori) a partire dal 25 maggio 2025, per effetto 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 primo semestre 2025, il risultato della Business Lounge è stato fortemente condizionato dall'avvio del progetto di ristrutturazione, con conseguente consegna delle aree al nuovo operatore il 25 maggio 2025.

Subconcessione autonoleggiatori

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

Ricavi per Servizi di Costruzione

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

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2024 (+27,8%) 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 il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	35.948	34.511	1.437	4,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	27.430	26.779	651	2,4%
Ricavi per servizi di costruzione	20.395	14.659	5.736	39,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	966	504	462	91,7%
RICAVI	84.739	76.453	8.286	10,8%
Materiali di consumo e merci	(1.787)	(1.899)	112	-5,9%
Costi per servizi	(12.709)	(11.626)	(1.083)	9,3%
Costi per servizi di costruzione	(19.424)	(13.961)	(5.463)	39,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.496)	(5.229)	(267)	5,1%
Oneri diversi di gestione	(1.836)	(1.797)	(39)	2,2%
Costo del personale	(18.062)	(16.880)	(1.182)	7,0%
COSTI	(59.314)	(51.392)	(7.922)	15,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	25.425	25.061	364	1,5%
Ammortamento diritti di concessione	(4.935)	(4.437)	(498)	11,2%
Ammortamento altre attività immateriali	(459)	(432)	(27)	6,3%
Ammortamento attività materiali	(1.217)	(1.105)	(112)	10,1%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(6.611)	(5.974)	(637)	10,7%
Accantonamento rischi su crediti	(1)	(609)	608	-99,8%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.498)	(1.762)	(736)	41,8%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(321)	(610)	289	-47,4%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(2.820)	(2.981)	161	-5,4%
TOTALE COSTI	(68.745)	(60.347)	(8.398)	13,9%
RISULTATO OPERATIVO	15.994	16.106	(112)	-0,7%
Proventi finanziari	1.100	449	651	145,0%
Oneri finanziari	(964)	(1.337)	373	-27,9%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	16.130	15.218	912	6,0%
IMPOSTE DEL PERIODO	(4.613)	(4.448)	(165)	3,7%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	11.517	10.770	747	6,9%
Utile (Perdita) del periodo - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo	11.517	10.770	747	6,9%

Il primo semestre 2025 si chiude con un utile consolidato di 11,5 milioni di Euro contro 10,8 milioni del primo semestre 2024.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 10,8%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 4,2% rispetto al 2024, per effetto dell'andamento positivo del traffico e delle tariffe parzialmente compensati dall'aumento dell'incentivo a passeggero;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 2,4% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+39,1%) per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;

- **altri ricavi e proventi della gestione:** a determinare la crescita rispetto al 2024 (+91,7%) è stata esclusivamente la maturazione di contributi per progetti finanziati in misura superiore allo stesso periodo del 2024.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 15,4% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio:

- i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un calo del 5,9% 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, e di minori costi per beni di consumo;
- i **costi per servizi** sono superiori al 2024 (+9,3%) per effetto di maggiori costi per manutenzioni, utenze,

prestazioni professionali e consulenze, servizio navetta per parcheggi remoti e assicurazioni, solo parzialmente compensati dal minor costo per contributo al servizio de-icing e dai minori costi per pubblicità, promozione e sviluppo;

- l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+5,1%) 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** si incrementano del 2,2% principalmente per maggiori oneri per indennizzi e risarcimenti avente carattere non ricorrente.

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

Il primo semestre 2025 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 25,4 milioni di Euro** contro un margine di 25,1 milioni di Euro del 2024.

Passando ai **costi di struttura**, la voce **“ammortamenti e svalutazioni”** si attesta a 6,6 milioni di Euro contro 6

milioni del primo semestre 2024: la crescita del 10,7% è coerente con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Gli **accantonamenti** evidenziano un leggero calo rispetto al semestre 2024 (-5,4%) passando da poco meno di 3 milioni a 2,8 milioni di Euro 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 **16 milioni di Euro** sostanzialmente come nel primo semestre 2024 (16,1 milioni di Euro).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo positivo di 0,1 milioni di Euro** in miglioramento rispetto al saldo negativo di 0,9 milioni di Euro del 2024 prevalentemente per l'incremento di Fair Value dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del semestre è in crescita del 6% rispetto al semestre di confronto e si attesta a **16,1 milioni di Euro** (15,2 milioni al 30 giugno 2024) e le **imposte sul reddito** passano da 4,4 milioni di Euro del 2024 a **4,6 milioni di Euro** (+3,7%).

Infine, il **risultato netto** del semestre, interamente di competenza del Gruppo, evidenzia una crescita del 6,9% e si attesta a **11,5 milioni di Euro** contro 10,8 milioni di Euro del 30 giugno 2024.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	35.948	34.511	1.437	4,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	27.430	26.779	651	2,4%
Altri ricavi e proventi della gestione	966	504	462	91,7%
RICAVI RETTIFICATI	64.344	61.794	2.550	4,1%
Materiali di consumo e merci	(1.787)	(1.899)	112	-5,9%
Costi per servizi	(12.709)	(11.626)	(1.083)	9,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.496)	(5.229)	(267)	5,1%
Oneri diversi di gestione	(1.836)	(1.797)	(39)	2,2%
Costo del personale	(18.062)	(16.880)	(1.182)	7,0%
COSTI RETTIFICATI	(39.890)	(37.431)	(2.459)	6,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	24.454	24.363	91	0,4%
Ricavi per servizi di costruzione	20.395	14.659	5.736	39,1%
Costi per servizi di costruzione	(19.424)	(13.961)	(5.463)	39,1%
Margine Servizi di Costruzione	971	698	273	39,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	25.425	25.061	364	1,5%

I ricavi rettificati evidenziano una crescita del 4,1% sul 2024, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 6,6%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 24,5 milioni di Euro** contro 24,4 milioni di Euro del 2024 (+0,4%).

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
Traffico Passeggeri	2.135.210	9,5%	3.167.169	2,3%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)				
RICAVI RETTIFICATI	26.464	6,1%	33.554	2,7%
Ricavi per servizi aeronautici	14.021	7,0%	17.866	2,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.164	6,2%	14.830	-0,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	279	-26,8%	858	212,0%
COSTI RETTIFICATI	(17.771)	7,6%	(19.014)	6,0%
Costo del personale	(8.251)	6,6%	(8.990)	8,3%
Altri costi operativi	(9.520)	8,4%	(10.024)	4,0%
MOL RETTIFICATO	8.693	3,2%	14.540	-1,2%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	32,8%	n.s.	43,3%	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 30.06.2025	al 30.06.2024	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	24.397	24.423	(26)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	14.583	12.820	1.763
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(22.128)	(16.883)	(5.245)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(11.488)	(15.929)	4.441
Variazione finale di cassa	(19.033)	(19.992)	959
Disponibilità liquide inizio periodo	41.079	44.334	(3.255)
Variazione finale di cassa	(19.033)	(19.992)	959
Disponibilità liquide fine periodo	22.046	24.342	(2.296)

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 24,4 milioni di Euro** come nel primo semestre 2024.

I **flussi di cassa del capitale circolante** del periodo hanno assorbito cassa per **9,8 milioni di Euro** contro 11,6 milioni del primo semestre 2024, prevalentemente per:

- le maggiori uscite per il pagamento delle imposte per 11,1 milioni di Euro contro 3 milioni del primo semestre 2024;
- l'utilizzo dei fondi per 2 milioni di Euro contro 1 milione del periodo di confronto;
- aumento dei crediti per 1,8 milioni di Euro seppure molto inferiore rispetto al semestre di confronto pari a 8,9 milioni di Euro;
- l'incremento dei debiti per 5,7 milioni di Euro contro 1,5 milioni del primo semestre 2024.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **14,6 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 12,8 milioni del primo semestre 2024 (+1,8 milioni di Euro).

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **22,1 milioni di Euro**, contro 16,9 milioni del primo semestre 2024, è determinato prevalentemente da:

- l'assorbimento di risorse delle **attività di investimento** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **21,2 milioni di Euro** contro 21,7 milioni;
- la generazione di risorse per **5 milioni di Euro** per l'incasso dei time deposit scaduti nel primo semestre 2024 contro l'acquisto di *time deposit* per 0,7 milioni di Euro nel semestre in esame.

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **11,5 milioni di Euro** (15,9 al 30 giugno 2024) prevalentemente per:

- il pagamento dei dividendi a valore sull'utile 2024 (17 milioni di Euro contro 9,5 milioni nel primo semestre 2024);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza (4,9 milioni di Euro contro 6,2 milioni);
- il tiraggio di due finanziamenti a breve termine per 10,5 milioni di Euro.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 19 milioni di Euro** (20 milioni nel primo semestre 2024).

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

quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione 30.06.2025 31.12.2024	Variazione 30.06.2025 30.06.2024
A Disponibilità liquide	21.346	40.379	23.342	(19.033)	(1.996)
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	1.000	0	(300)
C Altre attività finanziarie correnti	700	0	0	700	700
D Liquidità (A+B+C)	22.746	41.079	24.342	(18.333)	(1.596)
E Debito finanziario corrente	(12.604)	(3.614)	(3.761)	(8.990)	(8.843)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.665)	(9.795)	(11.059)	130	1.394
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(22.269)	(13.409)	(14.820)	(8.860)	(7.449)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	477	27.670	9.522	(27.193)	(9.045)
I Debito finanziario non corrente	(16.637)	(21.400)	(16.395)	4.763	(242)
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.075)	(920)	(44)	(155)	(1.031)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(17.712)	(22.320)	(16.439)	4.608	(1.273)
M Totale posizione finanziaria netta/(indebitamento finanziario netto) (H + L)	(17.235)	5.350	(6.917)	(22.585)	(10.318)

L'indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 30 giugno 2025 è pari a **17,2 milioni di Euro** contro una Posizione Finanziaria Netta positiva di 5,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2024.

Rispetto al 31 dicembre 2024 dal lato della **liquidità** la variazione negativa di 18,3 milioni di Euro è dovuta principalmente:

- al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 14,6 milioni di Euro;
- al cash flow negativo delle attività di investimento per 21,2 milioni di Euro;
- al cash flow positivo per 5,5 milioni di Euro delle attività di finanziamento;

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

Dal lato dei debiti le differenze significative rispetto al 31 dicembre 2024 sono dovute:

- da un lato all'aumento del debito finanziario corrente per il tiraggio di 10,5 milioni di Euro di finanziamento a breve termine (2 milioni con scadenza a fine settembre e 8,5 milioni di Euro con scadenza ottobre 2025) in attesa dell'incasso della seconda tranche del finanziamento BEI avvenuta il 31 luglio u.s..e
- dall'altro ai pagamenti delle rate dei mutui in scadenza per 4,9 milioni di Euro.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I in migliaia di Euro	al 30.06.2025	al 31.12.2024	al 30.06.2024	Var.	Var.
				30.06.2025 31.12.2024	30.06.2025 30.06.2024
-Crediti commerciali	16.771	17.134	23.052	(363)	(6.281)
-Crediti tributari	343	754	304	(411)	39
- Altri Crediti	9.233	6.595	9.925	2.638	(692)
-Rimanenze di magazzino	806	812	802	(6)	4
Subtotale	27.153	25.295	34.083	1.858	(6.930)
-Debiti commerciali	(33.977)	(31.716)	(27.167)	(2.261)	(6.810)
-Debiti tributari	(2.164)	(8.033)	(5.399)	5.869	3.235
-Altri debiti	(43.152)	(38.565)	(40.263)	(4.587)	(2.889)
Subtotale	(79.293)	(78.314)	(72.829)	(979)	(6.464)
Capitale circolante netto operativo	(52.140)	(53.019)	(38.746)	879	(13.394)
Immobilizzazioni	286.703	271.415	255.215	15.288	31.488
-Imposte differite attive al netto passive	4.661	4.587	4.556	74	105
-Altre attività non correnti	21.446	19.794	17.583	1.652	3.863
Totale immobilizzazioni	312.810	295.796	277.354	17.014	35.456
- Fondi rischi, oneri e benefici ai dipendenti	(27.997)	(27.184)	(24.335)	(813)	(3.662)
-Altre passività non correnti	(57)	(64)	(83)	7	26
Subtotale	(28.054)	(27.248)	(24.418)	(806)	(3.636)
Capitale fisso operativo	284.756	268.548	252.936	16.208	31.820
Totale Impieghi	232.616	215.529	214.190	17.087	18.426

F O N T I in migliaia di Euro	al 30.06.2025	al 31.12.2024	al 30.06.2024	Var.	Var.
				30.06.2025 31.12.2024	30.06.2025 30.06.2024
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(17.235)	5.350	(6.917)	(22.585)	(10.318)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(113.550)	(106.128)	(106.189)	(7.422)	(7.361)
-Risultato dell'esercizio	(11.517)	(24.437)	(10.770)	12.920	(747)
Patrimonio Netto di Gruppo	(215.381)	(220.879)	(207.273)	5.498	(8.108)
Totale Patrimonio Netto	(215.381)	(220.879)	(207.273)	5.498	(8.108)
Totale Fonti	(232.616)	(215.529)	(214.190)	(17.087)	(18.426)

(*) 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 giugno 2025 è pari a **232,6 milioni di Euro** in aumento di 17,1 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il capitale fisso aumenta infatti di 17 milioni di Euro attestandosi a **312,8 milioni di Euro** contro i 295,8 milioni del 31 dicembre 2024.

Sul lato delle fonti, si registra al 30 giugno 2025 una posizione finanziaria netta negativa di 17,2 milioni di Euro contro una positiva di 5,4 milioni al 31 dicembre 2024, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **215,4 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

3.4.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso del primo semestre 2025 lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito con l'avanzamento di progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside*, in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" ("PSA") e con il "Piano per lo sviluppo funzionale e sostenibile dell'area terminal 2022-2026", strumento programmatico allegato al Contratto di Programma 2023-2026 ("CDP") per gli interventi di breve termine.

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

I lavori di ampliamento ed ammodernamento del Terminal sono in corso attraverso la realizzazione di opere di progressivo ampliamento, tra cui l'intervento di

riqualificazione dei controlli di sicurezza e proseguiranno per tutto il periodo residuo del Contratto di Programma vigente. I progressivi rilasci di infrastruttura consentiranno di garantire capacità "polmone" per il mantenimento dei livelli di servizio durante il futuro cantiere dell'intervento Ampliamento Aerostazione, in linea con quanto presente nel Masterplan 2016-2030.

Anche al fine di agevolare la realizzazione delle opere di progressivo ampliamento, rendendo operativo il contingentamento del traffico, il gestore ha richiesto il passaggio dello scalo a livello 3 "coordinato", avvenuto in data 22/03/2024 ai sensi del Regolamento (CEE) 95/93, come modificato dal Regolamento (CE) 793/2004, a decorrere dalla stagione di traffico IATA "Winter 2024/2025".

3.4.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti realizzati** dal Gruppo al **30 Giugno 2025 è pari a 22 milioni di Euro**¹. In particolare 15,2 milioni di Euro sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e 6,8 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):** in completamento i lavori di realizzazione del primo corpo del nuovo parcheggio multipiano (oltre 1.000 posti auto) che è entrato in funzione a metà luglio. Il parcheggio prevede 2.218 posti auto complessivi, distribuiti su 8 livelli (piano terra e 7 piani);
- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** proseguono i lavori di ampliamento della sala imbarchi Schengen;
- **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; in fase conclusiva 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;
- **Riqualifica parcheggio Staff Ovest:** in fase di conclusione i lavori di riqualifica dell'area;

- **Ampliamento terminal airside:** avviati i lavori relativi al primo lotto dell'ampliamento terminal in area airside.

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

- 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;
- **Parcheggi P2 e P3:** in corso i lavori di realizzazione di **schermature**;
- **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;
- **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;
- **Nuova area PET:** completato l'intervento di realizzazione di un'area adibita all'accoglienza degli

¹ Trattasi di un dato gestionale riferito al totale degli investimenti realizzati nel periodo senza considerare il mark-up dei servizi di

costruzione, le anticipazioni lavori pagate ai fornitori ed al lordo dell'eventuale credito da Terminal Value.

animali domestici e cani-guida per utenti con diverse abilità in partenza e in arrivo dall'Aeroporto di Bologna;

- Avvio di **interventi vari di innovation technology** per migliorare la “passenger experience”.

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **compensazioni ambientali:** sono state completate le attività di esproprio di ulteriori 10 ettari relativi alle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una **fascia boscata** lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dello scalo, compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. Proseguono le attività per la realizzazione della fascia boscata;
- **nuovi impianti fotovoltaici:** è stato completato il progetto esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo e inviato ad Enac per approvazione.

- altri **interventi di efficientamento e rinnovo:** continua l'installazione 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 un 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 giugno 2025 è pari a 773 migliaia di Euro, di cui 640 migliaia di Euro per interventi vari su impianti e 133 migliaia di Euro per interventi landside destinati al mantenimento dell'operatività.

3.5 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Organico medio equivalenti Full Time	565	532	33	6%
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	46	46	0	0%
Impiegati	404	370	34	9%
Operai	106	108	-2	-2%

	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Organico medio	624	588	36	6%
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	46	46	0	0%
Impiegati	457	420	37	9%
Operai	112	114	-2	-2%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2024 (+36 FTE) riguarda principalmente il personale operativo, ed è quindi legata all'andamento del traffico, ma anche il personale di staff, in

particolare dell'area Infrastrutture per poter supportare lo sviluppo degli investimenti programmati.

Il costo

	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Var. ass. VS 2024	Var. % VS 2024
Costo del Lavoro	18.062	16.880	1.182	7,0%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del 1° semestre 2025 si incrementa del 7% 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.

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 Metropolitan 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.

La formazione del personale

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

Nel mese di marzo il Gruppo, nell'ambito di un progetto più ampio sull'Intelligenza Artificiale denominato "AI Journey", ha attivato un importante progetto formativo finanziato da Fondimpresa per la familiarizzazione e diffusione dell'AI, che ha visto la partecipazione di circa 200 dipendenti.

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

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.

Prosegue inoltre l'erogazione dei corsi di cybersecurity a cui si sono aggiunte due 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.

3.6 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 30 giugno 2025 la società operava con 14 dipendenti (15 al 31 dicembre 2024) e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, organismo di vigilanza, del personale e ICT.

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

FFM nel primo semestre 2025 ha gestito 9.741.069 Kg. di merce evidenziando una flessione dell'11% 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 6% e il secondo del 17%.

I **ricavi** complessivi del periodo sono calati del 7,9% rispetto ai valori del primo semestre 2024 per l'andamento dei volumi suesposto mentre la crescita dei **costi**, prevalentemente per servizi, è stata del 6,1%. Il **Margine Operativo Lordo** del primo semestre 2025 evidenzia quindi una contrazione del 45,4% sul primo semestre 2024 attestandosi a 0,3 milioni di Euro e il **Risultato Netto** del periodo, pari a 189 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.

l'area legale e del personale ed al 30 giugno 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 presente bilancio consolidato redatto secondo i principi contabili IAS/IFRS.

Nel primo semestre 2025 Tag ha registrato una crescita dei movimenti del 9,6% rispetto al 2024 ed un aumento del tonnellaggio del 5,9%, confermando il trend positivo degli ultimi anni. Il traffico passeggeri è risultato superiore del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2024.

i **ricavi** complessivi del periodo superano del 10,3% i valori del primo semestre 2024 mentre i **costi** rilevano un aumento contenuto (1%); il **Margine Operativo Lordo** presenta pertanto una crescita del 38% attestandosi a 0,9 milioni di

Euro (0,7 milioni al 30 giugno 2024) e il **Risultato Netto** del periodo a 555 mila Euro, anche quest'ultimo in crescita rispetto al semestre di confronto che registrava un utile di 351 mila Euro.

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

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

Nel primo semestre 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. 4.4.

Tra le attività svolte in ambito sostenibilità in collaborazione con gli Enti Locali, si segnala il processo di razionalizzazione delle linee di bus presenti e l'introduzione della linea Q collegata alla rete urbana con tariffa ordinaria e non speciale, a fronte della quale AdB ha partecipato versando un contributo, permettendo la revisione del servizio. Su questa linea varranno tutti i titoli dell'area urbana compresi abbonamenti mensili e annuali urbani, favorendo una maggiore inclusione e permettendo l'applicazione di tariffe agevolate per le categorie più deboli. La linea sarà svolta con autobus ad elevata sostenibilità in quanto prevalentemente elettrici.

Prosegue poi l'impegno dell'aeroporto nei confronti dei propri dipendenti e della comunità locale. Nel primo semestre dell'anno le attività si sono concentrate principalmente su tematiche legate all'occupazione e alla valorizzazione delle

persone, con costante attenzione ai temi della diversità, dell'equità e dell'inclusione. Tra le iniziative più rilevanti si segnalano:

- la prosecuzione del piano di assunzioni;
- l'approvazione della policy aziendale sui diritti umani, con focus su parità di genere e D&I;
- il rinnovo della certificazione sulla parità di genere PDR 125:2022 con massimo punteggio (100/100) e la certificazione ISO 30415:2021 Human Resources Management – Diversity, Equity and Inclusion, passando ad un grado di maturità "Eccellente";
- il lancio del progetto formativo "Let's develop", rivolto a un gruppo selezionato di giovani dipendenti, per lo sviluppo delle competenze.

Infine, prosegue il percorso di miglioramento della Rendicontazione di Sostenibilità, avviato 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, 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

Nel primo semestre del 2025 sono stati registrati livelli di soddisfazione superiori al 95% relativamente alla percezione del livello di pulizia delle toilette, dell'accessibilità dei servizi di informazione al pubblico e della chiarezza della segnaletica interna.

L'impatto dei cantieri per la riqualifica della sala imbarchi Schengen ha comportato un lieve calo nella percezione della disponibilità di postazioni di ricarica, poiché diversi punti sono stati dismessi per fare spazio ai cantieri stessi. Con il completamento della riqualifica si provvederà al posizionamento delle nuove sedute cablate per la ricarica. Nel

frattempo sono state installate alcune nuove colonnine a disposizione dei passeggeri.

Sono migliorati rispetto al primo semestre del 2024 i tempi di attesa relativi ai controlli di sicurezza, grazie ai lavori di riqualifica e alle nuove macchine a controllo radiogeno, così come i tempi di riconsegna bagagli; tale risultato è frutto della sinergia dei gruppi di lavoro congiunti tra AdB e gli handler. In lieve aumento i tempi di attesa per i PRM in partenza prenotati.

INDICATORI	Gen-Giu 2025	Gen-Giu 2024
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	97,5%	99,5%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	82,1%	94,3%
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,2%	99,6%
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	98,9%	98,4%
Tempo di attesa al check-in	18'50"	19'00"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	04'54"	08'37"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	08'57"	07'09"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	03'24"	05'42"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	22'59"	25'59"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	27'59"	32'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'20"	05'37"

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

L'attività di vigilanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART, si è conclusa in data 23 dicembre 2024, con il mancato riconoscimento tariffario, da parte dell'Autorità, del costo derivante dall'esproprio del terreno su cui attualmente insiste il parcheggio 4. Con specifico riferimento a tale investimento, nella determinazione annuale dei diritti aeroportuali per il 2025, ART ha ritenuto che il gestore non abbia correttamente applicato quanto previsto dalla misura 8.5, punto 9, del pertinente Modello di regolazione dei diritti aeroportuali approvato con delibera n. 92/2017 nella parte in cui dispone che risultano ammissibili nel capitale investito netto, gli oneri per l'espropriazione "nei limiti del valore di congruità definito attraverso formale procedura valutativa

prevista dalla normativa vigente, nei limiti della quota di stretta pertinenza dei prodotti aviation soggetti a regolazione tariffaria per i quali tali aree sono strumentali”. L’Autorità ha quindi richiesto di escludere dalla remunerazione tale costo procedendo al computo del relativo conguaglio con effetto sulla determinazione delle tariffe 2026.

La determinazione di ART soprindicata è stata oggetto di impugnativa in sede giurisdizionale amministrativa come

riferito al capitolo Contenziosi della Nota al presente bilancio consolidato semestrale.

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, infatti, 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 27 del presente bilancio consolidato semestrale.

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 sanitarie nazionali ed internazionali, 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 della pervasività e delle incertezze derivanti dall’evoluzione della pandemia, 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 giugno 2025, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 54,1%.

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

Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

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

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

La forte crescita del traffico che si è registrata nel 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 recenti tensioni geopolitiche internazionali hanno infatti determinato un aumento dei prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati ed un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti.

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

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

Rischi relativi al quadro normativo

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

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 e, quindi, ha in corso la predisposizione di una proposta di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli con approccio equilibrato alla gestione del rumore in ottemperanza alla legislazione vigente 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). Parallelamente, il Gruppo ha in essere tavoli periodici di confronto con gli Enti Locali ed i principali operatori sullo scalo, al fine di valutare congiuntamente eventuali misure da poter mettere in atto.

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 (ricepimento

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 acuisce 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 (i.e. Medio Oriente e Ucraina), dove si attende maggior chiarezza sugli sviluppi dei negoziati condotti sinora, 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 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 di 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 giugno 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, non sono stati compiuti test di impairment.

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

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.

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 bilancio consolidato semestrale.

10 REGIME DI OPT-OUT

In data 13 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, ai sensi degli articoli 70, comma 8 e 71, comma 1-bis, del Regolamento Emittenti ha deliberato di aderire al regime di opt-out previsto dai predetti articoli avvalendosi della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei

documenti informativi previsti dall'Allegato 3B del Regolamento Emittenti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

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

Dopo la chiusura del semestre 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 giugno.

il 30 settembre 2025. La seconda tranche del finanziamento BEI di 20 milioni di Euro è stata incassata il 31 luglio con scadenza 31 luglio 2043.

Andamento del traffico

In luglio e agosto lo scalo di Bologna ha superato il milione di passeggeri, rispettivamente 1.103.012 e 1.108.983, con una riduzione dell'1,1% e dello 0,9% rispetto agli stessi mesi del 2024. Tale risultato è sostanzialmente riconducibile allo status di "aeroporto coordinato" in presenza di cantieri per la Summer 2025.

Nel periodo gennaio-agosto i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 7.508.516, in aumento del 3,2% sullo stesso periodo del 2024, mentre i movimenti sono stati 53.167, in crescita dell'1,5% sul periodo corrispondente del 2024. Le merci trasportate per via aerea nei primi otto mesi del 2025 sono state 29.000 tonnellate, in calo (-3,3%) sullo stesso periodo del 2024.

Le destinazioni preferite di agosto 2025 sono state: Catania, Tirana, Barcellona, Cagliari, Olbia, Palermo, Bucarest Otopeni, Brindisi, Istanbul e Madrid, in linea con quanto registrato anche nel mese di luglio.

Apertura nuove linee di credito a breve termine e tiraggio II tranche finanziamento BEI

In data 17 aprile la Capogruppo ha sottoscritto con Credit Agricole l'accensione di una linea di credito a breve termine di 8,5 milioni Euro con scadenza al 31 ottobre 2025 come finanziamento ponte per esigenze a breve termine nelle more del tiraggio del finanziamento BEI. Analogo finanziamento per 2 milioni di Euro è stato aperto a giugno con BPM e scadenza

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Se il 2024 ha rappresentato un anno chiave nello sviluppo del traffico aereo superando, per la prima volta dalla pandemia, i volumi di traffico del 2019, secondo ACI World il 2025 dovrebbe confermare una crescita significativa stimata intorno al 4,8%. Dopo uno sviluppo caratterizzato dal recupero post-pandemico, secondo i più recenti studi di settore si prevede, per il prossimo futuro, una crescita più strutturale e contenuta del traffico aereo, pur considerando il contesto che rimane caratterizzato da una forte instabilità macroeconomica e geopolitica, aggravata dalla volatilità legata all'introduzione dei dazi da parte dell'amministrazione statunitense nella prima parte del 2025. Allo stesso tempo, sullo sfondo, nei paesi emergenti crescono gli investimenti infrastrutturali e si delinea una nuova crescita della domanda da parte della classe media, che dovrebbe rappresentare un importante fattore di crescita. In questo contesto, l'industria aviation si focalizza sulla sostenibilità finanziaria, ambientale e sull'efficienza operativa. Questa prospettiva di sviluppo si riflette anche sulle proiezioni del traffico passeggeri per l'Europa che, secondo gli studi di ACI Europe ed Eurocontrol, crescerà del 3,6% nel 2025 (+3,7% i movimenti) per poi assestarsi intorno al 3,2% nel 2028 a fronte di +2,2% dei movimenti (Fonte: ACI Europe, *European Airport Traffic Forecast Scenarios, aprile 2025*. ACI World *Airport Traffic Forecasts 2023–2052, febbraio 2025*. Eurocontrol, *EUROCONTROL Forecast 2025-2031 – Spring 2025, febbraio 2025*. IATA, *Global Outlook for Air Transport, giugno 2025*).

Nel primo semestre 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. Il profilo del traffico presenta comunque una diversa distribuzione dei movimenti più omogenea nel corso della giornata.

Il secondo semestre dell'anno si avvia, nei mesi di luglio e agosto, con volumi di traffico in linea con il 2024 per effetto sostanzialmente dello status di "aeroporto coordinato" in presenza di cantieri per la Summer 2025.

Nel corso nell'anno 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. Nell'ambito dei servizi non aviation, l'entrata in funzione della prima porzione

del nuovo parcheggio multipiano P6 smart in luglio rappresenta un significativo aumento di offerta per l'utenza: oltre 1.000 posti auto aggiuntivi che arriveranno complessivamente a 2.200 con l'apertura della seconda porzione di parcheggio a fine lavori prevista nella seconda metà del 2026.

Parallelamente proseguono gli importanti impegni in ambito di innovazione e di sostenibilità con azioni concrete da parte del Gruppo per mitigare gli impatti ambientali negativi dell'attività aeroportuale, in particolare, la prosecuzione dell'istruttoria per la predisposizione di una proposta di Piano di Abbattimento del Rumore.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 8 settembre 2025

Bilancio consolidato semestrale abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 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>	Note	al 30.06.2025	al 31.12.2024
Diritti di concessione	1	268.684	254.600
Altre attività immateriali	2	2.398	2.068
Attività immateriali		271.082	256.668
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	14.004	13.130
Investimenti immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		15.621	14.747
Partecipazioni	5	263	44
Altre attività finanziarie non correnti	6	21.077	19.640
Attività fiscali differite	7	4.661	4.587
Altre attività non correnti	8	106	110
Altre attività non correnti		26.107	24.381
ATTIVITA' NON CORRENTI		312.810	295.796
Rimanenze di magazzino	9	806	812
Crediti commerciali	10	16.771	17.134
Altre attività correnti	11	9.576	7.349
Attività finanziarie correnti	12	700	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	22.046	41.079
ATTIVITA' CORRENTI		49.899	66.374
TOTALE ATTIVITA'		362.709	362.170

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2025	al 31.12.2024
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		113.550	106.128
Risultato dell'esercizio		11.517	24.437
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	215.381	220.879
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	215.381	220.879
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	3.062	3.136
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	16.578	14.389
Fondi per rischi e oneri	17	3.566	3.245
Passività finanziarie non correnti	18	17.712	22.320
Altri debiti non correnti		57	64
PASSIVITA' NON CORRENTI		40.975	43.154
Debiti commerciali	19	33.977	31.716
Altre passività	20	45.316	46.598
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	4.543	4.766
Fondi per rischi e oneri	17	248	1.648
Passività finanziarie correnti	18	22.269	13.409
PASSIVITA' CORRENTI		106.353	98.137
TOTALE PASSIVITÀ		147.328	141.291
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		362.709	362.170

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Ricavi per servizi aeronautici		35.948	34.511
Ricavi per servizi non aeronautici		27.430	26.779
Ricavi per servizi di costruzione		20.395	14.659
Altri ricavi e proventi della gestione		966	504
Ricavi	21	84.739	76.453
Materiali di consumo e merci		(1.787)	(1.899)
Costi per servizi		(12.709)	(11.626)
Costi per servizi di costruzione		(19.424)	(13.961)
Canoni, noleggi e altri costi		(5.496)	(5.229)
Oneri diversi di gestione		(1.836)	(1.797)
Costo del personale		(18.062)	(16.880)
Costi	22	(59.314)	(51.392)
Ammortamento diritti di concessione		(4.935)	(4.437)
Ammortamento altre attività immateriali		(459)	(432)
Ammortamento attività materiali		(1.217)	(1.105)
Ammortamenti e svalutazioni	23	(6.611)	(5.974)
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(1)	(609)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.498)	(1.762)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(321)	(610)
Accantonamenti per rischi ed oneri	24	(2.820)	(2.981)
Totale Costi		(68.745)	(60.347)
Risultato operativo		15.994	16.106
Proventi finanziari	25	1.100	449
Oneri finanziari	25	(964)	(1.337)
Risultato ante imposte		16.130	15.218
Imposte del periodo	26	(4.613)	(4.448)
Utile (perdita) del periodo		11.517	10.770
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		11.517	10.770
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,32	0,30
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,32	0,30

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Utile (perdita) di periodo (A)	11.517	10.770
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	92
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	(22)
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	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)	11.517	10.840
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	11.517	10.840

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 30.06.2024
<i>Gestione reddituale caratteristica</i>		
Risultato di esercizio ante imposte	16.130	15.218
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(971)	(698)
+ Ammortamenti	6.611	5.974
+ Accantonamento fondi	2.820	2.981
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(623)	580
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	487	308
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(120)	(4)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	63	64
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	24.397	24.423
Variazione rimanenze di magazzino	6	75
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	286	(4.595)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(2.084)	(4.171)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	2.261	271
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	3.426	1.238
Interessi pagati	(531)	(555)
Interessi incassati	64	184
Imposte pagate	(11.055)	(2.978)
TFR e altri fondi del personale pagati	(180)	(72)
Utilizzo fondi	(2.007)	(998)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	14.583	12.820
Acquisto di attività materiali	(1.876)	(2.508)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(19.349)	(19.194)
Corrispettivo da cessione attività materiali/immateriali	6	9
Acquisto/Aumento Capitale Sociale partecipazioni	(222)	(200)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(690)	5.010
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(22.128)	(16.883)
Dividendi corrisposti	(17.015)	(9.537)
Finanziamenti ricevuti	10.500	0
Finanziamenti rimborsati	(4.895)	(6.160)
Pagamento quota capitale leasing	(78)	(232)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(11.488)	(15.929)
Variazione finale di cassa	(19.033)	(19.992)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti inizio periodo		
	41.079	44.334
Variazione del periodo delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti		
	(19.033)	(19.992)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		
	22.046	24.342

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 Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>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	220.879
Attribuzione del risultato esercizio 2024	0	0	1.135	5.339	0	0	948	(7.422)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	(17.015)	(17.015)	(17.015)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	11.517	11.517	11.517
Patrimonio netto al 30.06.2025	90.314	25.683	11.603	97.374	(3.272)	(694)	(17.145)	11.517	215.381	215.381

<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 Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>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	205.969
Attribuzione del risultato esercizio 2023	0	0	795	6.110	0	0	9.803	(16.706)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537)	0	(9.537)	(9.537)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	70	0	10.770	10.840	10.840
Patrimonio netto al 30.06.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	(3.272)	(633)	(18.093)	10.770	207.273	207.273

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 giugno 2025

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 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 semestre 1° gennaio - 30 giugno 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 semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2025 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 8 settembre 2025 ed è sottoposto a revisione contabile limitata da parte di PricewaterhouseCoopers Spa.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno 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 nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE	Capitale Sociale (in migliaia di Euro)	% Possesso	
		al 30.06.2025	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%

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo

A partire dal 1° gennaio 2025, sono entrati in vigore alcuni emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del

Gruppo non essendosi verificate casistiche applicabili di rilievo.

Modifiche a IAS 21 – Effetti delle variazioni dei tassi di cambio.

Mancanza di convertibilità, al fine di fornire una guida per specificare quando una valuta è convertibile e come determinare il tasso di cambio quando non lo è; le modifiche specificano quando una valuta è convertibile in un'altra valuta e quando non lo è, e come un'entità stima il tasso spot quando una valuta non è convertibile. Inoltre, quando una valuta non

è convertibile, un'entità deve divulgare informazioni che consentano agli utenti dei suoi bilanci di valutare come la mancanza di convertibilità di una valuta influisce, o si prevede che influisca, sulla sua performance finanziaria, sulla posizione finanziaria e sui flussi di cassa

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

Di seguito i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione del presente documento, sono già stati emanati, ma non sono ancora in vigore:

Modifiche a IFRS 9 e IFRS 7 – Classificazione e misurazione di strumenti finanziari

Il documento chiarisce alcuni aspetti problematici emersi dalla post-implementation review dell'IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie in cui rendimenti variano al

raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. green bonds). In particolare, le modifiche hanno l'obiettivo di:

- Chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di governance aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l'assessment del SPPI test;

- Determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta. Tuttavia, è consentito ad un'entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI.

Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2026. Il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti.

Miglioramenti annuali (“Annual Improvements Volume 11”) agli IFRS Accounting Standards emesso in data 18 luglio 2024

I miglioramenti annuali si limitano a cambiamenti che modificano il wording contenuto in un IFRS Accounting Standard o correggono conseguenze indesiderate relativamente minori, sviste o conflitti tra i requisiti degli IFRS Accounting Standards. Le modifiche qui esposte sono efficaci a partire dagli esercizi annuali che hanno inizio dal 1° gennaio 2026 o da data successiva con applicazione anticipata consentita.

Introduzione del principio contabile IFRS 18 “Presentazione e informativa dei bilanci”

In data 9 aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Presentation and Disclosure in Financial

Statement”. L'IFRS 18 sostituirà lo IAS 1 “Presentation of Financial Standards for financial statement presentation” come fonte primaria di requisiti nei Principi contabili IFRS per la presentazione del bilancio. L'IFRS 18 introduce nuovi requisiti per la presentazione del conto economico, inclusi totali e subtotali specificati. Richiede, inoltre, l'informativa sugli indicatori di performance definiti dal management e include nuovi requisiti per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni finanziarie. L'IFRS 18 è efficace a partire dagli esercizi annuali che hanno inizio dal 1° gennaio 2027 o da data successiva con applicazione anticipata consentita.

Il Gruppo ha avviato un processo di analisi degli impatti sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria, derivanti dall'applicazione futura del principio, che sarà oggetto di aggiornamento nei prossimi esercizi, anche in funzione degli sviluppi interpretativi e applicativi dello standard.

Introduzione del principio contabile IFRS 19

In data 9 maggio 2024 lo IASB ha pubblicato l'“IFRS 19 Subsidiaries without public accountability: Disclosures”. L'emendamento consente alle società controllate, che non hanno una responsabilità pubblica e che sono controllate da una Capogruppo che redige un bilancio consolidato per uso pubblico in base agli IFRS, di scegliere di applicare i requisiti di informativa ridotti dell'IFRS 19, pur continuando ad applicare i requisiti di rilevazione, valutazione e presentazione previsti da altri principi contabili IFRS. La modifica entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027, con applicazione anticipata consentita.

Il Gruppo non prevede impatti significativi sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria derivanti dall'applicazione futura del suddetto principio.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio del Gruppo richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro, le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. Il Gruppo

ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

Di seguito si fornisce una sintesi delle considerazioni svolte dalla direzione aziendale con riferimento agli aspetti ritenuti rilevanti ai fini della predisposizione del bilancio consolidato.

Stime significative

a) Impairment test

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1 Diritti di concessione.

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “16. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)” il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine periodo, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad

assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti

c) Imposte anticipate

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “7. Attività fiscali differite” il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come

desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo. Le attività fiscali sono esposte al netto delle passività fiscali in quanto compensabili nell'ambito della stessa autorità fiscale.

d) Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il fair

value degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile)

e) Fair value degli strumenti finanziari

Il Gruppo fornisce in Nota il fair value degli strumenti finanziari. Quando il fair value di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il fair value viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non

sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul fair value dello strumento finanziario rilevato.

f) IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

Il Gruppo, nella valutazione di fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio analizza le condizioni per le quali si dovrebbe pervenire ad una variazione opportuna sulla contabilità e sulla relativa informativa, a seconda che si tratti di fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio riferiti:

- ad operazioni esistenti alla data di chiusura ma di cui è necessaria la rettifica in bilancio (adjusting events);
- ad operazioni che hanno avuto origine dopo la chiusura del bilancio e per le quali non è necessaria alcuna rettifica nel bilancio stesso (non adjusting events).

Informativa relativa ai Settori Operativi

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, in applicazione all'IFRS 8, ha identificato i propri settori operativi nelle aree di business che generano ricavi e costi, i cui risultati sono periodicamente rivisti dal più alto livello decisionale ai fini della valutazione della performance e delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse e per i quali sono disponibili informazioni di bilancio separate.

I settori operativi del Gruppo ai sensi dell'IFRS 8 – Operating Segment identificate dal gruppo sono:

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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 il semestre chiuso al 30.06.2025 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2025 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2025 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2025
Ricavi	44.901	39.838	0	84.739
Costi	(39.313)	(20.001)	0	(59.314)
- di cui Costi per servizi	(9.898)	(2.811)	0	(12.709)
- di cui Costi per servizi di costruzione	(7.771)	(11.653)	0	(19.424)
- di cui Canoni, noleggi e altri costi	(3.374)	(2.122)	0	(5.496)
- di cui Costo del personale	(15.416)	(2.646)	0	(18.062)
Margine Operativo Lordo	5.588	19.837	0	25.425
Ammortamenti e svalutazioni	(3.821)	(2.790)	0	(6.611)
Accantonamenti	(2.445)	(375)	0	(2.820)
Risultato operativo	(678)	16.672	0	15.994
Proventi finanziari	0	0	1.100	1.100
Oneri finanziari	0	0	(964)	(964)
Risultato ante imposte	(678)	16.672	136	16.130
Imposte del periodo	0	0	(4.613)	(4.613)
Utile (perdita) del periodo	(678)	16.672	(4.477)	11.517
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	11.517

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Ricavi	46.969	29.484	0	76.453
Costi	(39.390)	(12.002)	0	(51.392)
- di cui Costi per servizi	(8.778)	(2.848)	0	(11.626)
- di cui Costi per servizi di costruzione	(11.167)	(2.794)	0	(13.961)
- di cui Canoni, noleggi e altri costi	(2.594)	(2.635)	0	(5.229)
- di cui Costo del personale	(13.989)	(2.891)	0	(16.880)
Margine Operativo Lordo	7.579	17.482	0	25.061
Ammortamenti e svalutazioni	(3.884)	(2.090)	0	(5.974)
Accantonamenti	(2.624)	(357)	0	(2.981)
Risultato operativo	1.071	15.035	0	16.106
Proventi finanziari	0	0	449	449
Oneri finanziari	0	0	(1.337)	(1.337)
Risultato ante imposte	1.071	15.035	(888)	15.218
Imposte del periodo	0	0	(4.448)	(4.448)
Utile (perdita) del periodo	1.071	15.035	(5.336)	10.770
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	10.770

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2025 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2025 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2025
Attività non correnti	225.570	61.132	26.107	312.810
Attività immateriali	217.147	53.934	0	271.082
Diritti di concessione	215.777	52.907	0	268.684
Altre attività immateriali	1.370	1.027	0	2.398
Attività materiali	8.422	7.198	0	15.621
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.422	5.581	0	14.004
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	0	0	26.107	26.107
Partecipazioni	0	0	263	263
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	21.077	21.077
Attività fiscali differite	0	0	4.661	4.661
Altre attività non correnti	0	0	106	106
Attività correnti	19.110	6.490	24.299	49.899
Rimanenze di magazzino	461	345	0	806
Crediti commerciali	10.976	5.795	0	16.771
Altre attività correnti	7.673	350	1.553	9.576
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	22.046	22.046
Totale attività	244.680	67.622	50.407	362.709

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2024 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Attività non correnti	212.264	42.995	22.095	277.354
Attività immateriali	206.759	34.446	0	241.205
Diritti di concessione	205.739	33.467	0	239.206
Altre attività immateriali	1.020	979	0	1.999
Attività materiali	5.463	8.547	0	14.010
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.463	6.930	0	12.393
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	42	2	22.095	22.139
Partecipazioni	0	0	244	244
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	17.193	17.193
Attività fiscali differite	0	0	4.556	4.556
Altre attività non correnti	42	2	102	146
Attività correnti	24.526	8.028	25.871	58.425
Rimanenze di magazzino	412	390	0	802
Crediti commerciali	16.423	6.629	0	23.052
Altre attività correnti	7.691	1.009	1.529	10.229
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	24.342	24.342
Totale attività	236.790	51.023	47.966	335.779

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

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

Non Aviation: rappresenta quelle attività non direttamente connesse al business aeronautico. Queste si esplicitano nelle attività di subconcessione *retail*, ristorazione, autonoleggi e nella gestione dei parcheggi, della Marconi Business Lounge e della pubblicità.

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida 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 giugno 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Diritti di concessione	268.684	254.600	14.084
Software, licenze e diritti simili	1.253	1.272	(19)
Altre attività immateriali	33	35	(2)
Altre attività immateriali in corso	1.112	761	351
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	271.082	256.668	14.414

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2025, esposte per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2024			Movimentazione del periodo				al 30.06.2025		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	334.717	(80.117)	254.600	19.906	(4.935)	(875)	(12)	353.748	(85.064)	268.684
Software, licenze e diritti simili	17.847	(16.575)	1.272	437	(456)	0	0	18.284	(17.031)	1.253
Altre attività immateriali	250	(215)	35	0	(3)	1	0	251	(218)	33
Altre attività immateriali in corso	761	0	761	351	0	0	0	1.112	0	1.112
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	353.575	(96.907)	256.668	20.694	(5.394)	(874)	(12)	373.395	(102.313)	271.082

1 Diritti di concessione

Al 30 giugno 2025, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 19,9 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 a:

- ai seguenti investimenti entrati in funzione nel semestre 2025:
 - o riqualifica sala arrivi Extra Schengen 1° Piano;
 - o pensiline di copertura dei camminamenti pedonali e delle rampe di accesso di un parcheggio;
 - o installazione delle targhe ottico acustiche associate all'impianto rilevazioni incendi e implementazione dell'impianto di diffusione sonora dei messaggi di emergenza;
 - o nuova area PET adibita all'accoglienza animali domestici e cani-guida;
 - o impianto fotovoltaico aerostazione;
 - o riqualifica Stand Apron 2
- e ai seguenti interventi in corso di realizzazione al 30 giugno 2025:

- o nuovo parcheggio multipiano P6 comprensivo di anticipazioni lavori per 3,6 milioni di Euro;
- o 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);
- o progettazioni e lavori volti all'ampliamento del terminal;
- o adeguamento sismico terminal est;
- o progettazione dell'impianto fotovoltaico air side nord;
- o riconfigurazione sala partenze Schengen;
- o schermature parcheggi P2 e P3;
- o predisposizione per la posa dei chioschi Entry-Exit per il nuovo sistema di controllo passaporti per passeggeri Extra Schengen;
- o fascia boscata;
- o riqualifica parcheggio Staff ovest.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 4,9 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

2 Altre attività immateriali

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 0,8

milioni 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 giugno 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, non sono stati compiuti test di *impairment*.

3-4 ATTIVITÀ MATERIALI

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.051	2.787	264
Macchinari, attrezzature e impianti	5.535	4.970	565
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.104	2.092	12
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	1.343	1.408	(65)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.425	13.649	776
Diritti d'uso terreni	929	984	(55)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	15	51	(36)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	252	63	189
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.196	1.098	98
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.621	14.747	874

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2025 per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2024</i>			<i>Movimentazione del periodo</i>				<i>al 30.06.2025</i>		
	Costo storico	Fondo Ammortamento/Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi /Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento/ Fondo svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	775	0	775	0	0	0	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.159	(6.372)	2.787	355	(91)	0	0	9.514	(6.463)	3.051
Macchinari, attrezzature e impianti	19.249	(14.279)	4.970	1.224	(659)	(142)	142	20.331	(14.796)	5.535
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	12.873	(10.781)	2.092	348	(335)	(27)	26	13.194	(11.090)	2.104
Immobilizzazioni materiali in corso	1.408	0	1.408	(65)	0	0	0	1.343	0	1.343
Investimenti Immobiliari (*)	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	48.196	(34.547)	13.649	1.862	(1.085)	(169)	168	49.889	(35.464)	14.425
Diritti d'uso terreni	1.492	(508)	984	6	(40)	(21)	0	1.477	(548)	929
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	497	(446)	51	18	(54)	0	0	515	(500)	15
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	512	(449)	63	227	(38)	(334)	334	405	(153)	252
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	2.501	(1.403)	1.098	251	(132)	(355)	334	2.397	(1.201)	1.196
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	50.697	(35.950)	14.747	2.113	(1.217)	(524)	502	52.286	(36.665)	15.621

(*) Il fondo svalutazione è relativo alla sola voce "Investimenti Immobiliari"

3 Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 30 giugno 2025 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2,1 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di auto elettriche e la sostituzione di otto nuove linee radiogene per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo

termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale, di macchine fotocopiatrici e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 30 giugno 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 giugno 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2025
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 semestre 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 giugno 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.

Oltre a ciò la composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2025	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 dell'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 per il semestre chiuso al 30 giugno 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 30.06.2025
Credito da Terminal Value	6.570	606	0	7.176
Strumenti Finanziari Partecipativi	11.965	822	0	12.787
Altre attività finanziarie	1.105	10	0	1.115
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	19.640	1.437	0	21.077

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

- 7,2 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 semestre è legata principalmente ai crediti generati dagli investimenti del periodo;
- 12,8 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 semestre in esame per 0,8 milioni di Euro in applicazione del criterio del fair value through profit or loss ai sensi dell'IFRS 9. Tale valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business;

- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al fair value through profit or loss.

7 Attività fiscali differite

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2025
Imposte differite attive	7.447	837	(734)	7.550
Imposte differite passive	(2.860)	(31)	2	(2.889)
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.587	806	(732)	4.661

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 semestre 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 giugno 2025, quasi invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	0	4	(4)
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	15	15	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	106	110	(4)

9 Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	641	610	31
Rimanenze di Prodotti finiti	165	202	(37)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	806	812	(6)

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:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti commerciali	19.027	19.313	(286)
Fondo svalutazione	(2.256)	(2.179)	(78)
CREDITI COMMERCIALI	16.771	17.134	(363)

Al 30 giugno 2025 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere,

ammontano a 19 milioni di Euro ed evidenziano un leggero calo nonostante l'aumento del fatturato.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2025 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti a confronto con il primo semestre 2024:

30/06/2025	30/06/2024
RYANAIR DAC (*)	RYANAIR DAC (*)
WIZZ AIR MALTA LIMITED (*)	WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)
HEINEMANN ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
VECCHIA MALGA NEGOZI S.R.L.	AUTOGRILL ITALIA SPA
EMIRATES	EMIRATES
TURKISH AIRLINES	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	TURKISH AIRLINES
AUTOGRILL ITALIA SPA	BRITISH AIRWAYS PLC
BRITISH AIRWAYS PLC	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
AIR DOLOMITI SPA	ITA ITALIA TRASPORTO AEREO SPA

(*) Si intende il Gruppo

Ryanair e Wizzair rimangono stabili come primi due clienti aviation, Heineman si conferma il primo cliente non aviation mentre Vecchia Malga subentra ad Autogrill come secondo cliente non aviation.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo in essere al 30 giugno 2025, confrontato con il 31 dicembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2025
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	10.333	7.233	17.566
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	1.461	0	1.461
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	11.794	7.233	19.027

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	10.333	3.916	1.400	474	1.444	17.566

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.510	8.757	17.268
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.045	0	2.045
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	10.556	8.757	19.313

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	8.510	5.222	1.067	584	1.885	17.268

Si rileva un miglioramento dell'ageing dei crediti commerciali: i crediti a scadere passano dal 49% del 31 dicembre 2024 al 59% del 30 giugno 2025 e calano i crediti scaduti da oltre 90 giorni (dall'11% al 31 dicembre 2024 all'8% del totale scaduto al 30 giugno 2025).

Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni circa il 78% trova copertura nel fondo svalutazione crediti.

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 263 mila Euro, di cui 216 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel semestre.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dei due periodi è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2025
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.179)	(263)	137	48	(2.256)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2023	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2024
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.772)	(627)	6	6	(2.387)

Al 31 agosto 2025 le società del Gruppo hanno incassato l'80% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 30 giugno 2025.

11 Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Credito IVA	226	691	(465)
Crediti per imposte dirette	86	35	51
Altri crediti tributari	32	28	4
Crediti verso il personale	54	50	4
Altri crediti	9.178	6.545	2.633
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	9.576	7.349	2.226

Al netto della diminuzione del credito IVA, la crescita di questa categoria è dovuta all'aumento della voce "altri crediti" per 2,6 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	7.632	5.971	1.661
Crediti per Iresa	268	167	101
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.360)	(1.352)	(8)
Ratei e Risconti attivi	1.449	629	820
Anticipi a fornitori	508	645	(137)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	197	18	179
Altri crediti correnti	484	467	17
TOTALE ALTRI CREDITI	9.178	6.545	2.633

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 semestre 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 30.06.2025
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)	(7)	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 giugno 2025.

12 Attività Finanziarie Correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	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 30.06.2025
Time Deposit	0	700	0	0	700
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	700	0	0	700

Il valore esposto al 30 giugno 2025 è costituito da Time Deposit acquistati nel semestre e con scadenza dicembre 2025.

13 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Depositi bancari e postali	22.019	41.046	(19.027)
Denaro e valori in cassa	27	33	(6)
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	22.046	41.079	(19.033)

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 nel semestre ed in scadenza nel mese di agosto, pertanto entro tre mesi dal termine del periodo in esame. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata al 30 giugno 2025 di 3 milioni di Euro. Il decremento registrato nel

periodo dalle disponibilità liquide deriva principalmente dall'assorbimento di cassa dovuto al pagamento dei dividendi (17 milioni di Euro) a valere sul risultato d'esercizio 2024 (rif. nota 14 Patrimonio Netto).

Per il commento sull'andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta/indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2025, 31 dicembre 2024 e al 30 giugno 2024, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e

ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021 così come recepito dal richiamo di attenzione CONSOB n. 5/21 del 29 aprile 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2024
A Disponibilità liquide	21.346	40.379	23.342
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	1.000
C Altre attività finanziarie correnti	700	0	0
D Liquidità (A+B+C)	22.746	41.079	24.342
E Debito finanziario corrente	(12.604)	(3.614)	(3.761)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(9.665)	(9.795)	(11.059)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(22.269)	(13.409)	(14.820)
H Posizione finanziaria corrente netta (G - D)	477	27.670	9.522
I Debito finanziario non corrente	(16.637)	(21.400)	(16.395)
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.075)	(920)	(44)
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(17.712)	(22.320)	(16.439)
M Totale indebitamento finanziario netto (H + L)	(17.235)	5.350	(6.917)

La voce A e la voce B sono pari alla voce "disponibilità liquide e mezzi equivalenti"; si rimanda alla nota 13 per maggiori dettagli. La voce C è pari alla voce "attività finanziarie correnti" di cui alla nota 12. La voce G è pari al saldo della voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 18 per maggiori dettagli. La voce L è pari al saldo della voce "passività finanziarie non correnti"; si rimanda sempre alla nota 18 per maggiori dettagli.

Si rappresenta che nelle voci suesposte non sono presenti posizioni di debito o credito verso parti correlate. Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione dell'Indebitamento Finanziario Netto nel periodo in esame, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla Gestione.

PASSIVITÀ

14 Patrimonio netto

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	113.550	106.128	7.422
Risultato dell'esercizio	11.517	24.437	(12.920)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	215.381	220.879	(5.498)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 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:

in unità di euro	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	11.517.592	10.839.695
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,32	0,30
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,32	0,30

(*) 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 giugno 2025 così come

al 30 giugno 2024 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

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

in migliaia di euro	al 30.06.2025	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:

- o 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;
- o 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 giugno 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 giugno 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
TFR	2.706	2.835	(129)
Altri fondi relativi al personale	356	301	55
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.062	3.136	(74)

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 30.06.2025
TFR	2.835	8	42	(180)	0	2.706
Altri fondi relativi al personale	301	55	0	0	0	356
TOTALE FONDI BENEFICI A DIPENDENTI E ASSIMILATI	3.136	63	42	(180)	0	3.062

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei "benefici maturati" ed è stata effettuata con il supporto di esperti attuari.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato per i periodi esposti in tabella:

- tasso di attualizzazione (Indice Iboxx -Corporate AA con duration 7-10 rilevato alla data della valutazione): 3,21% per la valutazione al 30.06.2025 e 3,18% per la valutazione al 31.12.2024;
- tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 30.06.2025 e al 31.12.2024;

- basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole ISTAT 2022. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;

- tasso di turnover del personale: 1%.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il turnover atteso. Nella tabella seguente si riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine del periodo, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

<i>in migliaia di euro</i>	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	2.715	2.697	2.738	2.676	2.659	2.756

A completamento dell'informativa si riporta nel seguito la tabella con le erogazioni previste dal piano in un arco temporale di 5 anni:

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	322
2	126
3	222
4	288
5	345

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 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 semestre chiuso al 30 giugno 2025, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2025
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	14.389	2.739	0	(550)	16.578
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	4.766	0	(773)	550	4.543
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	19.155	2.739	(773)	0	21.121

Al 30 giugno 2025 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 21,1 milioni di Euro contro 19,2 milioni al 31 dicembre 2024. L'incremento è dovuto all'accantonamento della quota del semestre per 2,5 milioni di Euro oltre a 0,2 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per circa 0,8 milioni di Euro riguardano principalmente interventi vari sugli impianti (impianti di distribuzione acque, gruppi generatori di calore e porte e portoni automatici). Infine, sono confermati gli interventi

programmati per il secondo semestre 2025 che riguardano la 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.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	(241)	(322)	(159)

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 semestre chiuso al 30 giugno 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi/ Rilasci/Altri decrementi	al 30.06.2025
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.867	223	0	3.090
Altri fondi rischi e oneri	378	98	0	476
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	3.245	321	0	3.566
Fondo arretrati lavoro dipendente	967	0	(967)	0
Altri fondi rischi e oneri correnti	681	0	(433)	248
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	1.648	0	(1.098)	248
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	4.893	321	(1.098)	3.813

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 giugno 2025 tale voce è costituita prevalentemente da fondi della Capogruppo per gli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del semestre per 223 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (22,2 milioni di Euro al 30 giugno 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 delle

operazioni aeroportuali. Nel quadro delle iniziative poste in essere per diminuire l'impatto acustico dei voli sulla città di Bologna si colloca anche l'impegno pubblico di cui al fondo oneri futuri in oggetto il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo “IRESA” sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento al semestre in esame la movimentazione di tale fondo, che al 30 giugno ammonta a 0,4 milioni di Euro, è stato di 98 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 utilizzato per 0,4 milioni di Euro pari all'avanzamento dei lavori di bonifica al 30 giugno 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 giugno 2025 confrontate con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	16.637	21.400	(4.763)
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	1.075	920	155
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	17.712	22.320	(4.608)
Mutui - parte corrente	9.665	9.795	(130)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	220	209	11
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	1.754	3.316	(1.562)
Altri debiti finanziari correnti	10.630	89	10.541
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	22.269	13.409	8.860
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	39.981	35.729	4.252

Le passività finanziarie complessive al 30 giugno 2025 ammontano a poco meno di 40 milioni di Euro in aumento di 4,3 milioni rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per:

- l'incasso di due finanziamenti a breve termine per 10,5 milioni di Euro (8,5 milioni in scadenza il 31 ottobre 2025 e 2 milioni di Euro in scadenza il 30 settembre 2025) per temporanee esigenze di cassa in attesa del tiraggio della seconda tranche del mutuo BEI

effettivamente incassata il 31 luglio per 20 milioni di Euro;

- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (4,9 milioni di Euro);
- la diminuzione dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 30 giugno 2025 e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio 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 delle disposizioni previste di cui all'art. 6-quarter, commi da 3–quinquies a 3-undecies, del Decreto Legge n. 7/2005.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	16.637	21.400	(4.763)
Mutui - parte corrente	9.665	9.795	(130)
TOTALE MUTUI	26.302	31.195	(4.893)

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento è classificato per 6,3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente. Nel semestre sono state rimborsate rate per 3,1 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 giugno 2025 tale finanziamento è classificato per 6,8 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 semestre in esame sono state rimborsate rate per 1,5 milioni di Euro;
- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro, per il quale il 2 agosto 2024 la Capogruppo ha incassato la prima tranche di 10 milioni di Euro, iscritta tra le passività finanziarie non correnti al netto della commissione d'istruttoria, con durata 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. Il contratto di finanziamento consente, infatti, una flessibilità allineata agli

avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e tranches plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni tranche cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *change of control*) del controllo di AdB;

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

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 2025:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	SI
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
BEI (Banca Europea Investimenti)	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

Relativamente al finanziamento Unicredit con garanzia Sace acceso nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che in questo quinto anno di finanziamento ammonta al 2% della quota di debito residuo garantito.

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali. 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 giugno 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.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2025.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Debito residuo al 30.06.2025	Interessi al 30.06.2025	Sensitivity Analysis(+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	415	12	+2	-0,3
Credit Agricole	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.15%	9.750	204	+27	-5

Nella tabella seguente si espongono le passività per diritti d'uso, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti

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

in migliaia di euro	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	1.075	920	155
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	220	209	11
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.295	1.129	166

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2024	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/06/2025
Mutui - quota corrente	9.795	(4.895)	0	4.765	9.665
Altri finanziamenti – quota corrente	0	0	10.500	0	10.500
Passività per diritti d'uso - quota corrente	209	(78)	73	16	220
Mutui - quota non corrente	21.400	0	0	(4.763)	16.637
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	920	0	177	(22)	1.075
Totale	32.324	(4.973)	10.750	(4)	38.097

19 Debiti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	33.977	31.716	2.261

I debiti commerciali al 30 giugno 2025 ammontano a circa 34 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.

Per quel che riguarda l'anzianità delle partite fornitori e, quindi, i termini di pagamento dei debiti commerciali, come si evince

dalle tabelle seguenti, si rileva la minor incidenza dei debiti a scadere dal 72% sul totale al 31 dicembre 2024 al 42% al 30 giugno 2025. I debiti scaduti, pertanto, crescono dal 28% al 58% del totale ma di questi, la quota più rilevante attiene allo scaduto più recente in crescita per alcune partite rilevanti scadute a fine giugno e pagate a luglio (da 0 a 30 giorni pari al 40% al 30 giugno 2025 contro 20% al 31 dicembre 2024).

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2025
Fatture/note di credito ricevute	9.014	12.353	21.367
Fatture/note di credito da ricevere	12.610	0	12.610
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	21.624	12.353	33.977

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	9.014	8.616	2.153	165	1.419	21.367

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Fatture/note di credito ricevute	13.004	5.041	18.045
Fatture/note di credito da ricevere	13.671	0	13.671
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	26.675	5.041	31.716

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0- 30	Scaduto 30- 60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	13.004	3.536	616	40	849	18.045

20 Altre Passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti tributari correnti	2.164	8.033	(5.869)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.812	5.135	677
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	27.273	26.085	1.188
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	10.067	7.345	2.722
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	45.316	46.598	(1.282)

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debito IVA	512	5	507
Debiti per imposte dirette	583	6.952	(6.369)
Altri debiti tributari	1.069	1.076	(7)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.164	8.033	(5.869)

Il rilevante calo dei debiti tributari correnti è dovuto al pagamento del saldo delle imposte sul reddito 2024 e del primo acconto per l'esercizio 2025 mentre il debito Iva evidenzia una crescita.

Gli altri debiti tributari, sostanzialmente invariati rispetto al 31 dicembre 2024, sono relativi prevalentemente alle ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.521	1.265	256
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.678	2.405	273
Debiti verso istituti di previdenza	1.613	1.465	148
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	5.812	5.135	677

L'aumento è dovuto prevalentemente al debito per l'Una Tantum 2023-2024 legata alla sottoscrizione a giugno 2025 del nuovo CCNL che ha comportato l'utilizzo del fondo arretrati

lavoro dipendente e la rilevazione del relativo debito per l'Una Tantum la cui corresponsione è avvenuta nel secondo semestre 2025.

iii. Enac per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso Enac per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- 22,2 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";

- 4,9 milioni di Euro (4,5 milioni al 31 dicembre 2024) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2024 e alla stima del primo semestre 2025.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	6.614	4.800	1.814
Altri debiti correnti	1.656	2.037	(381)
Ratei e risconti passivi correnti	1.797	508	1.289
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	10.067	7.345	2.722

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 giugno, per 6,6 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa 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

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).

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 semestri 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 84,7 milioni di Euro contro 76,5 milioni del primo semestre 2024 (+10,8%). Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, maggiori nel semestre in esame, i ricavi rettificati ammontano a 64,3 milioni

di Euro contro 61,8 milioni al 30 giugno 2024 evidenziando una crescita del 4,1%.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	35.948	34.511	1.437
Ricavi per servizi non aeronautici	27.430	26.779	651
Ricavi per servizi di costruzione	20.395	14.659	5.736
Altri ricavi e proventi della gestione	966	504	462
TOTALE RICAVI	84.739	76.453	8.286

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 semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Diritti aeroportuali	31.487	29.654	1.833
Parcheggi	10.390	10.340	50
Ricavi per servizi di costruzione	20.395	14.659	5.736
Altri	7.522	8.008	(486)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	69.794	62.661	7.133

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 semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	per il semestre chiuso al 30.06.2024
Diritti aeroportuali	31.487	29.654	1.833
Parcheggi	10.390	10.340	50
Ricavi per servizi di costruzione	20.395	14.659	5.736
Altro	7.522	8.008	(486)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	69.794	62.661	7.133
Subconcessioni locali commerciali e non	14.896	13.749	1.147
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	14.896	13.749	1.147
Ricavi NO IFRS 15	49	43	6
TOTALE RICAVI	84.739	76.453	8.286

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024. Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 4,2% grazie all'aumento del traffico passeggeri del 5,1% 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 semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	591	564	27
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	750	672	78
Ricavi da diritti aeroportuali	42.241	38.624	3.617
Ricavi da corrispettivo PRM	1.684	2.498	(814)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(13.029)	(11.681)	(1.348)
Servizi di handling	1.482	1.617	(135)
Altri ricavi aeronautici	2.229	2.217	12
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	35.948	34.511	1.437

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	18.163	16.655	1.508
Diritti di approdo, decollo e sosta	15.623	14.673	950
Diritti per sicurezza passeggeri	5.467	4.729	738
Diritti per controllo bagagli stiva	2.163	1.935	228
Diritti di imbarco e sbarco merci	825	632	193
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	42.241	38.624	3.617

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

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

Questa categoria di ricavi cresce grazie al buon andamento dei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali (+7,9%) mentre gli altri ricavi commerciali evidenziano un calo dovuto prevalentemente dalla chiusura da fine maggio 2025 dell'attività di diretta gestione della Marconi Business Lounge.

Per poter rispondere in modo migliore alle richieste dei passeggeri e in ottica di miglioramento della qualità del servizio, AdB ha infatti selezionato un operatore con specifiche competenze nella gestione dell'Hospitality e dei servizi premium che gestirà direttamente il servizio al termine dei lavori di ristrutturazione della sala; i ricavi derivanti dalla nuova modalità di gestione della Lounge rientreranno pertanto nei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	13.484	12.498	986
Parcheggi	10.390	10.340	50
Altri ricavi commerciali	3.556	3.941	(385)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	27.430	26.779	651

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 semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Marconi Business Lounge	1.501	1.884	(383)
Pubblicità	698	633	65
Ricavi commerciali diversi	1.357	1.424	(67)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	3.556	3.941	(385)

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 20,4 milioni di Euro contro 14,7 milioni al 30 giugno 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 semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

La crescita del periodo è dovuta alla chiusura del progetto Conciliamo con incasso del saldo del relativo contributo.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	289	367	(78)
Contributi conto esercizio e conto impianti	671	128	543
Plusvalenze patrimoniali	6	9	(3)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	966	504	462

COSTI

I costi complessivi del primo semestre 2025 evidenziano una crescita del 15,4% 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 del 6,6% dovuta prevalentemente all'aumento dei costi per servizi e del costo del personale.

22 Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Beni e materiali di consumo	416	548	(132)
Materiali di manutenzione	100	115	(15)
Carburanti e gasolio	1.271	1.236	35
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.787	1.899	(112)

Questa categoria di costi evidenzia un calo del 5,9% legato prevalentemente al risparmio nei beni di consumo e materiali.

ii. Costi per Servizi

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Spese di manutenzione	3.234	2.884	350
Utenze	1.767	1.448	319
Pulizie e servizi assimilati	1.458	1.463	(5)
Prestazioni di terzi	3.022	2.805	217
Servizi MBL	255	310	(55)
Pubblicità, promozione e sviluppo	183	343	(160)
Assicurazioni	565	519	46
Prestazioni professionali e consulenze	1.514	1.212	302
Compensi e rimborsi organi statutari	423	376	47
Altri costi per servizi	288	266	22
TOTALE COSTI PER SERVIZI	12.709	11.626	1.083

I costi per servizi aumentano del 9,3% prevalentemente per i maggiori costi di manutenzione, utenze, prestazioni di terzi, prestazioni professionali e consulenze. Tra le varie componenti in aumento si cita il maggior costo del servizio navetta per i passeggeri oltre ai maggiori costi per consulenze legate a

progetti di miglioramento organizzativo 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 semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	741	584	157
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.271	2.035	236
Spese di manutenzione beni di terzi	222	265	(43)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.234	2.884	350

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Sgombero neve	267	266	1
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	612	377	235
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	76	210	(134)
Servizio di sicurezza	1.002	1.031	(29)
Altre prestazioni di terzi	1.065	921	144
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	3.022	2.805	217

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 semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Canoni di concessione	4.385	4.097	288
Canoni di noleggio	78	68	10
Affitti passivi	11	231	(220)
Canoni servizio elaborazione dati	1.013	831	182
Altri costi per godimento beni di terzi	9	2	7
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	5.496	5.229	267

La crescita di questa categoria di costi (5,1%) 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 semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Oneri tributari	720	756	(36)
Contributo servizio antincendio	699	713	(14)
Minusvalenze patrimoniali	0	4	(4)
Altri oneri e spese di gestione	417	324	93
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.836	1.797	39

Relativamente a questa categoria di costi non si rilevano particolari variazioni (+2,2%).

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Salari e stipendi	12.764	11.764	1.000
Oneri sociali	3.649	3.350	299
Trattamento fine rapporto	891	847	44
Trattamento di quiescenza e simili	127	109	18
Altri costi del personale	631	810	(179)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	18.062	16.880	1.182

La crescita del costo del personale (7%) è dovuta all'aumento dell'organico (+36 risorse medie nel semestre e + 58 al 30 giugno 2025 rispetto al 30 giugno 2024) per il maggior traffico servito e per il rafforzamento di alcune aree di staff.

La voce "altri costi del personale" è dettagliata nella tabella seguente. La voce "altri accantonamenti/(rilasci)" del personale accoglie il rilascio del 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 CCNL dei Gestori Aeroportuali avvenuto a giugno 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Mensa dipendenti	390	376	14
Spese per aggiornamento e formazione del personale	132	104	28
Spese missioni dipendenti	129	140	(11)
Spese varie per il personale	222	137	85
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	(242)	53	(295)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	631	810	(179)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	503	466	38
Operai	112	114	(3)
TOTALE PERSONALE	624	588	36

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2025	al 30.06.2024	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	538	479	59
Operai	114	115	(1)
TOTALE PERSONALE	661	603	58

23 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	4.935	4.437	498
Ammortamento/svalutazione altre attività immateriali	459	432	27
Ammortamento/svalutazione attività materiali	1.217	1.105	112
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	6.611	5.974	637

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 132 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 per i semestri chiusi al 30 giugno 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e altri	1	609	(608)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.498	1.762	736
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	321	610	(289)
TOTALE ACCANTONAMENTI	2.820	2.981	(161)

Questa categoria di costi evidenzia un calo complessivo dovuto al minor accantonamento al fondo svalutazione crediti ed ai fondi oneri futuri che più che compensa l'aumento dello stanziamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Relativamente al primo si ricorda che un'ulteriore quota di incremento del fondo svalutazione crediti è classificata a deconto dei relativi ricavi maturati nel semestre, come illustrato nella nota 10.

Relativamente all'accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali, che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività, la crescita è dovuta all'aggiornamento semestrale della programmazione degli interventi di ripristino e sostituzione.

25 Proventi finanziari e oneri finanziari

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Proventi da attualizzazione fondi	104	62	42
Incremento SFP	822	0	822
Proventi da titoli	10	10	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	164	377	(213)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.100	449	651
Interessi passivi e oneri bancari	(494)	(472)	(22)
Oneri da attualizzazione fondi	(288)	(635)	347
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(15)	(7)	(8)
Altri oneri finanziari	(167)	(223)	56
TOTALE ONERI FINANZIARI	964	(1.337)	373
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	136	(888)	1.024

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 0,1 milioni di Euro contro un saldo negativo di 0,9 milioni del semestre precedente per:

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

- Express per 0,8 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;
- la sostanziale stabilità degli interessi passivi sui finanziamenti in essere nel periodo.

26 Imposte del periodo

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Imposte correnti	4.687	4.985	(298)
Imposte differite (attive) e passive	(75)	(537)	462
TOTALE IMPOSTE DEL PERIODO	4.612	4.448	164
% imposte del periodo sul risultato ante imposte	28,59%	29,23%	-0,64%

La stima delle imposte sul reddito del primo semestre 2025 ammonta a 4,6 milioni di Euro contro 4,4 milioni al 30 giugno 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.

La seguente tabella mostra la riconciliazione dell'aliquota IRES effettiva con quella teorica:

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Risultato ante imposte	16.130	15.218	912
Aliquota ordinaria	24,00%	24,00%	0,00%
Onere / (recupero) fiscale teorico 24%	3.871	3.652	219
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	633	1.364	(731)
Costi deducibili in esercizi successivi	2.305	1.998	307
Altri costi in deducibili	352	280	72
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.485)	(28)	(1.457)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.321)	(910)	(411)
Altre differenze	(388)	(687)	299
Variazioni differite attive/ passive	(92)	(107)	15
Totale variazioni in aumento/diminuzione	4	1.910	(1.906)
Imponibile fiscale	16.134	17.128	(994)
Imposta Ires corrente	3.872	4.110	(238)
Aliquota effettiva IRES	24,01%	27,01%	-3%

Di seguito, infine, il dettaglio delle imposte correnti dei due periodi:

Dettaglio delle imposte correnti del periodo	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2024	Variazione
Ires	3.872	4.110	(239)
Irap	839	883	(43)
Imposte esercizi precedenti	(24)	(8)	(16)
TOTALE	4.687	4.985	(298)

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 87 mila Euro (contro 101 mila Euro del primo semestre 2024). Il calo rispetto al periodo di confronto è dovuto principalmente al minor distacco del personale e a minori costi di manutenzione dei mezzi.

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 del primo semestre 2025 verso TAG ammontano a 211 mila Euro contro 231 mila del primo semestre 2024.

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:

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 30 giugno 2025 ammontano a 382 mila Euro di cui 52 mila per consolidato fiscale Ires ((rispettivamente 283 mila e 52 mila Euro al 30 giugno 2024) e i debiti a 140 mila Euro (107 mila Euro al 30 giugno 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 giugno 2025, AdB espone un credito verso TAG di 52 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 0,4 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 269 mila Euro sostanzialmente in linea con l'importo del primo semestre 2024 (251 mila) mentre non si rilevano costi.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 30 giugno 2025 ammontano a 268 mila Euro di cui 25 mila per consolidato fiscale Ires (rispettivamente 238 mila e 67 mila Euro al 30 giugno 2024) e i debiti a mille Euro.

Rapporti con altre parti correlate

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

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi, la Capogruppo ha sostenuto costi per 52

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 giugno 2024, AdB espone un credito verso FFM di 25 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.

mila Euro (81 mila al 30 giugno 2024) e ha debiti per 26 mila Euro (57 mila al 30 giugno 2024);

- Urban V: costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 60 mila Euro come al 30 giugno 2024 e debiti per 15 mila Euro (100 mila al 30 giugno 2024).

Si riportano le tabelle riepilogative dei rapporti intrattenuti nel primo semestre 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	295	87	382	382	130	10	140	140
Fast Freight Marconi Spa	243	25	268	268	0	1	1	1
Telepass	0	0	0	0	26	0	26	26
Urban V	0	0	0	0	15	0	15	15
Totale	539	112	651	651	171	11	182	182

in migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	0	40	47	87	(209)	(1)	(211)
Fast Freight Marconi Spa	34	105	130	269	0	0	0
Telepass	0	0	0	0	(52)	0	(52)
Urban V	0	0	0	0	(60)	0	(60)
Totale	34	145	178	356	(321)	(1)	(322)

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	30/06/2025	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	415	686	(270)	-39%
Totale garanzie prestate	27.876	26.868	1.007	4%

Al 30 giugno 2025, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 27,9 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 0,4 milioni di Euro.

Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Il **rischio liquidità**, in un contesto di incertezza prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con ENAC il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative alla base del Contratto di Programma 2023-2026 e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti tra cui a dicembre 2021 con BEI (Banca Europea degli Investimenti) per un importo massimo di 90 milioni di Euro. Il 2 agosto 2024 è stata incassata la prima tranche del finanziamento BEI, pari a 10 milioni di Euro con durata 18 anni, per supportare il piano investimenti e in data 31 luglio 2025 la seconda tranche di 20 milioni di Euro e pari durata.

Grazie a queste nuove fonti, alle disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo

fabbisogno finanziario. Relativamente ai covenant 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 quanto attiene al **rischio di credito**, al 30 giugno 2024 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 44% (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 semestre 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 giugno 2025 e 31 dicembre 2024. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

Strumenti finanziari 30 06 2025 (in migliaia di Euro)	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Partecipazioni	0	0	222	222	0	0	222	222
Attività finanziarie non correnti	7.176	0	13.902	21.077	0	1.115	12.787	13.902
Attività finanziarie non correnti	7.176	0	14.124	21.299	0	1.115	13.009	14.124
Crediti commerciali	16.771	0	0	16.771	0	0	0	0
Altre attività correnti	9.576	0	0	9.576	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	700	0	0	700	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	22.046	0	0	22.046	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	49.093	0	0	49.093	0	0	0	0

Strumenti finanziari 31 12 2024 (in migliaia di Euro)	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
	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.

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 giudiziari 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

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

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 eccipite 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 giudizi 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 definitoria, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale del Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

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

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

Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti. In data 18 maggio 2022, precisamente, il

ricorso è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine del radicamento del relativo contenzioso, a seguito della notifica del diniego del tentativo di mediazione, pervenuta assieme a bozza delle controdeduzioni di controparte. In data 3 giugno 2022, indi, l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha depositato le Controdeduzioni al Ricorso. I difensori della Capogruppo hanno depositato opportune repliche alle controdeduzioni dell'Ufficio al fine di ulteriormente illustrare e rimarcare quanto già argomentato nel ricorso introduttivo.

L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l'annullamento dell'atto impugnato e compensando le spese.

In data 11 ottobre 2023 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna, Ufficio del Territorio ha tuttavia presentato appello impugnando l'esito della sentenza favorevole emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado. In data 6 dicembre 2023 i difensori della Capogruppo hanno provveduto a presentare entro i termini di legge le opportune controdeduzioni all'appello, al fine di ulteriormente evidenziare le argomentazioni a sostegno delle posizioni della medesima Capogruppo.

Si informa che per quanto riguarda l'ulteriore richiesta di accatastamento in categoria "D" notificata in data 25 ottobre 2022 alla Capogruppo, in riferimento alla quale la società in data 27 marzo 2023 si è costituita in giudizio avanti la Corte di Giustizia Tributaria di I Grado di Bologna (CGT) mediante deposito telematico del ricorso notificato.

In data 17 aprile 2024, la sez. 1 della CGT di I Grado di Bologna, con sentenza n. 350/2024 del 17/07/2024, ha integralmente accolto il ricorso di AdB e, conseguentemente, annullato l'avviso di accertamento catastale impugnato, risultando, per il Collegio, che per il fabbricato oggetto di contenzioso la categoria catastale corretta è la E/1. In data 13 febbraio 2025 l'Ufficio ha notificato Appello avverso la decisione di primo grado favorevole ad AdB. In data 28 marzo 2025 la Capogruppo ha provveduto a depositare, nei termini di legge, l'atto di controdeduzioni avverso l'appello dell'Ufficio e la richiesta di trattazione della causa in pubblica udienza.

Il Gruppo, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, per un giudicato definitivo in termini di classamento, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza, 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 eccipienti a fronte dell'azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa. I Commissari Straordinari hanno manifestato la volontà di addivenire ad un accordo transattivo che preveda il riconoscimento da parte della Società di una quota della somma oggetto del giudizio, che andrebbe compensata con parte del credito già ammesso in via privilegiata nel passivo della Procedura stessa. 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 SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del semestre 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 giugno.

In data 14 maggio 2025 AdB è stata destinataria di un questionario della Direzione Regionale delle Entrate dell'Emilia Romagna – Ufficio Grandi Contribuenti (“Ufficio”) – a norma dell'art. 32 del Dpr 600/72, con il quale è stata invitata a presentare tutta la documentazione utile a dimostrare l'ammissibilità, l'effettività e l'inerenza dei costi sulla base dei quali sono stati determinati i crediti di imposta per ricerca e sviluppo indicati in sede dichiarativa per le annualità dal 2015 al 2017 compresi e utilizzati in compensazione. La Società ha adempiuto nei termini di legge in merito alla documentazione richiesta dal relativo questionario e allo stato, nessuna altra comunicazione e/o documentazione è stata ulteriormente richiesta e/o pervenuta”.

Il 22 luglio è stato inaugurato ufficialmente il **nuovo parcheggio multipiano P6 Smart**. Una struttura moderna, comoda e tecnologicamente all'avanguardia che va ad ampliare in modo significativo la capacità di sosta dell'aeroporto: 1.000 posti auto aggiuntivi distribuiti su 8 livelli da circa 3.300 mq ciascuno, indicatori di occupazione per ogni stallo, display in tempo reale sui posti disponibili e pagamenti completamente elettronici. Tutti i piani sono coperti, ad eccezione dell'ultimo, e rivestiti con oltre 3.500 mq di lamelle che garantiscono

ombreggiatura e una buona aerazione naturale degli spazi. L'acciaio usato per la struttura è stato prodotto con un processo a forno elettrico e alimentato da energia rinnovabile, riducendo le emissioni di CO₂ rispetto ai metodi tradizionali. Una scelta fatta con l'obiettivo di essere sempre più in linea con i criteri della Tassonomia Europea per la mitigazione del cambiamento climatico. Il secondo lotto del parcheggio, gemello del primo, raddoppierà la struttura attuale con altri 8 livelli collegati da un giunto strutturale. Il completamento è previsto per la seconda metà del 2026.

Da lunedì 28 luglio l'aeroporto di Bologna, insieme a soli 4 altri aeroporti italiani (Milano Malpensa, Milano Linate, Fiumicino, Torino) applica le nuove disposizioni ECAC in materia di liquidi nel bagaglio a mano: i passeggeri possono trasportare fino a 2 litri di liquidi, aerosol o gel per singolo contenitore. Grazie alle **nuove macchine radiogene EDS C3**, è possibile lasciare dentro il bagaglio a mano i dispositivi elettronici e i liquidi, per un passaggio ai controlli più veloce e senza stress.

A fine luglio si sono inoltre conclusi i lavori di **riqualifica del Parcheggio Staff Ovest** avviati lo scorso 27 gennaio. Il parcheggio offre 400 posti auto, di cui 10 riservati a persone con disabilità, e 45 stalli dedicati alle moto. È attivo 24 ore su 24 e l'accesso avviene in modo automatico tramite lettura targa

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 8 settembre 2025

Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2025.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control-Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 I bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2025:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 8 settembre 2025

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

(Patrizia Muffato)



RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Agli azionisti della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative ai prospetti contabili consolidati della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA e controllate (Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna) al 30 giugno 2025. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n° 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese
Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071
2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini
12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121
Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova**
35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 -
Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011
556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Fellissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare
Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via
Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelindolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto di Bologna al 30 giugno 2025 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Bologna, 11 settembre 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni', written over a faint, illegible stamp or watermark.

Francesco Forzoni
(Revisore legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT