

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2026

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





**Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 31 Marzo 2026**

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 trimestre chiuso al 31 Marzo 2026.....	6
Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2026.....	35
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata.....	36
Conto Economico Consolidato	37
Conto Economico Complessivo Consolidato	38
Rendiconto Finanziario Consolidato	39
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	40
Note esplicative ai prospetti contabili consolidati al.....	41
31 marzo 2026.....	41
Dichiarazione ai sensi dell'art.154-bis comma 2 T.U.F.....	69

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

Premessa

Il Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 marzo 2026 (di seguito anche "Bilancio Trimestrale") è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

Il Bilancio Trimestrale è composto dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del periodo al 31 marzo 2026.

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di

Bologna Spa (di seguito anche la "Capogruppo" o "AdB") con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 marzo 2026 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% (*)

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

Ai sensi dell'articolo 25 dello Statuto, alla data della presente Relazione il Collegio Sindacale si compone di tre sindaci effettivi e due sindaci supplenti. Il Collegio Sindacale in carica è stato nominato dall'Assemblea del 29 aprile 2025 (sulla base delle disposizioni statutarie sul voto di lista) e rimarrà in carica fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2027. Pertanto, il Collegio Sindacale della Società in carica risulta ora così composto:

Nominativo

Andrea Alessandri
Olivo Vittorio Calselli
Annalisa Ghelfi
Federica Nannucci
Andrea Collalti

Carica

Presidente
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco supplente
Sindaco supplente

Società di revisione

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per il trimestre chiuso al 31 Marzo 2026

Indice

PREMESSA	8
1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO	10
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	10
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	12
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO	12
2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	14
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION	14
2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO.....	14
2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	17
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION	17
2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	17
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	18
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	18
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	20
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	22
3.4 PRINCIPALI INDICI.....	23
3.5 GLI INVESTIMENTI	23
3.6 IL PERSONALE	24
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	25
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	26
4.1 SOSTENIBILITÀ.....	26
4.2 LA QUALITÀ.....	26
5 IL QUADRO NORMATIVO	27
6 IL CONTENZIOSO	28
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	28
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	31
9 GARANZIE PRESTATE	32
10 REGIME DI OPT-OUT	32
11 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	33

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per il trimestre chiuso al 31 marzo 2026, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna fino a dicembre 2046, in base

alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 marzo 2026 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come handler. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l'opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all'attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;

- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

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

Descrizione del Business

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

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

Ulteriori fonti di ricavo della SBU Aviation sono principalmente:

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

remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;

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

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

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

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

SBU Non Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della SBU non Aviation riguardano gestione parcheggi, subconcessioni retail,

pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari (real estate).

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi dell'aeroporto di Bologna risulta concentrata 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. Complessivamente, la disponibilità di posti auto medi a pagamento sul periodo di riferimento è pari a circa 3.500 posti auto. Tale disponibilità risulta temporaneamente ridotta a causa dei lavori di riqualifica in corso su alcune aree di parcheggio nel periodo di riferimento. Nell'ottica di migliorare la qualità del servizio al passeggero e ampliare progressivamente la capacità complessiva, nel corso dell'estate 2025 è stato avviato il progetto di realizzazione del nuovo parcheggio multipiano P6 Smart. Il primo blocco, aperto al pubblico nel luglio 2025, ha consentito di mettere a disposizione oltre 1.000 posti auto aggiuntivi, distribuiti su 8 livelli di circa 3.300 mq ciascuno. A partire da settembre 2025 è stato inoltre avviato il cantiere per la realizzazione del secondo blocco del parcheggio, che consentirà un ulteriore ampliamento dell'offerta complessiva.

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, interessata da interventi di ammodernamento nell'area Schengen avviati nel 2023, si estende su una superficie di circa 4.900 mq e, al termine dei lavori avvenuti alla fine del mese di marzo, conta complessivamente 37 punti vendita aperti al pubblico.

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. L'area, gestita da un operatore qualificato nella gestione dell'*Hospitality* e dei servizi premium (Prima Vista Lounges – brand del Gruppo Aviapartner dedicato esclusivamente alla gestione dei servizi premium) con l'obiettivo di garantire un'elevata qualità del servizio offerto, viene utilizzata per lo più da passeggeri business delle principali compagnie di linea, grazie alle sue caratteristiche di riservatezza e comfort. 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.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 10 compagnie rappresentanti un totale di 17 marchi specializzati, con un totale di 520 posti auto a disposizione.

Real Estate

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

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

1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO

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

Il conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran ha aggravato un quadro internazionale già fragile per le perduranti tensioni geopolitiche e commerciali. Il blocco della navigazione nello Stretto di Hormuz, snodo cruciale per l'approvvigionamento globale di gas naturale, petrolio e altre materie prime essenziali, ha provocato un forte rialzo dei prezzi dei prodotti energetici e ha destato preoccupazioni sulla loro disponibilità nel prossimo futuro. Lo shock ha impattato già nel mese di

marzo sull'inflazione al consumo in Europa e negli Stati Uniti, dove l'attività economica nella prima parte dell'anno ha frenato a causa dalla sospensione temporanea delle attività federali. Secondo il Fondo Monetario Internazionale la crescita mondiale, la quale aveva risentito delle tensioni commerciali meno di quanto inizialmente previsto, si attenuerebbe nel 2026 al 3,1% ma scenderebbe intorno al 2% in uno scenario particolarmente grave. Il conflitto ha

peggiorato e reso più incerte le prospettive di crescita anche dell'area europea e, secondo le proiezioni di marzo degli esperti della BCE (Banca Centrale Europea), il PIL salirebbe dello 0,9% nel 2026 e di circa l'1,3% all'anno in media nel biennio successivo, con una revisione cumulata al ribasso di quasi mezzo punto percentuale rispetto alle previsioni di dicembre. In questo contesto ribassista, secondo le stime di Bdl (Banca d'Italia), nel primo trimestre 2026 il PIL dell'Italia, che sconta i rischi per l'attività economica determinati dal conflitto in Medio Oriente, nello scenario di base ipotizza una crescita dello 0,5% nel 2026 e nel 2027 e dello 0,8% nel 2028. L'incertezza delle proiezioni rimane tuttavia eccezionalmente elevata, così come l'andamento delle materie prime in questo contesto: (i) il blocco della navigazione nello Stretto di Hormuz, attraverso il quale transita circa il 20% del petrolio e del gas naturale liquefatto (GNL) consumati a livello mondiale, (ii) i gravi danni subiti da parte di alcune infrastrutture energetiche nell'area del Golfo Persico e (iii) la loro ridotta operatività, hanno provocato sospensioni delle forniture di idrocarburi che hanno generato rapidi e marcati rincari. Le aspettative sui prezzi del petrolio e del gas naturale rimangono superiori ai livelli antecedenti l'inizio del conflitto per almeno un anno, scontando il permanere dell'incertezza e dell'aumento dei costi di trasporto e assicurazione. L'annuncio di una tregua di due settimane delle ostilità ha offerto un momentaneo sollievo alle tensioni sui mercati. I corsi petroliferi si sono riportati intorno a 95 dollari al barile (prezzi a pronti), mentre all'inizio del mese si collocavano intorno a 110, in un contesto che rimane di elevata volatilità. All'inizio di aprile i contratti *futures* a sei mesi indicavano prezzi prossimi a 88 dollari al barile, superiori di circa 18 dollari rispetto alle quotazioni dei giorni precedenti l'avvio del conflitto. L'annuncio della tregua ha riportato i prezzi del gas naturale europeo (Title Transfer Facility, TTF) a circa 45 euro per megawattora, dopo che avevano raggiunto 60 euro. I *futures* a sei mesi sono saliti da circa 30 a 45 euro per megawattora tra la fine di febbraio e la metà di aprile. La sospensione della produzione e delle esportazioni in Qatar, che fornisce quasi il 18% dell'offerta mondiale di GNL, ha ridotto in misura marcata la disponibilità internazionale di gas naturale. In Europa, nonostante la limitata dipendenza dagli approvvigionamenti di GNL provenienti dai paesi del Golfo Persico, l'impatto sui prezzi è stato amplificato da stoccaggi inferiori alla media stagionale, che accrescono la sensibilità del prezzo di mercato a interruzioni dell'offerta e a variazioni repentine della domanda. Il permanere, quindi, di un'elevata incertezza sul ritorno a condizioni di stabilità nell'area e il rischio di un ripristino lento e parziale delle catene di approvvigionamento di beni e materie prime continueranno ad avere forti ricadute sull'inflazione e sulla crescita globale. Nel primo trimestre dell'anno l'inflazione in Italia si è mantenuta inferiore alla media dell'Area Euro. Gli effetti dei rincari dei beni energetici si manifesteranno nei prossimi mesi sull'indice dei prezzi al consumo. Nello scenario di base delle proiezioni Bdl, l'inflazione al consumo aumenterebbe al 2,6% nel 2026, per poi tornare sotto al 2% nel biennio successivo. In uno scenario particolarmente sfavorevole l'inflazione

potrebbe superare il 4% annuo nel periodo 2026-27 (Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, aprile 2026).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri risente delle disruptions legate allo scoppio del conflitto nella zona del Golfo, riducendo la forza di crescita del primo trimestre che segna +4,0% rispetto allo stesso periodo del 2025, guidato principalmente dal traffico domestico (+4,2% rispetto al primo trimestre 2025 a fronte del segmento internazionale che cresce del 3,9%). La crescita del traffico supera, nonostante il complesso contesto geopolitico, l'offerta di seats sul mercato con un complessivo effetto positivo sul *load factor*. In questo contesto, l'andamento del traffico merci mondiale di marzo risulta fortemente impattato dalle condizioni di incertezza del contesto macroeconomico e geopolitico globale e, in particolare, si registrano significative disruptions legate al conflitto nella regione del Golfo. L'impatto si registra direttamente sul prezzo delle materie prime e del JetFuel, aumentando i costi operativi per i vettori che già scontano l'effetto della stagionalità della domanda, la quale rimane fisiologicamente contenuta in questa parte dell'anno. La variazione sul primo trimestre del 2025 segna quindi un aumento (+3,3%), pur scontando le perturbazioni legate al conflitto (Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, marzo 2026).

Il traffico passeggeri europeo nel primo trimestre del 2026 è cresciuto del 4,3% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci segna una crescita sul periodo (+3,0%), scontando tuttavia una decelerazione nel mese di marzo rispetto allo stesso mese del 2025 (-3,1%), risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (Fonte: ACI Europe, marzo 2026).

Il traffico passeggeri italiano continua a segnare una crescita rispetto all'anno precedente (+4,9%), con la crescita che rimane guidata dal traffico internazionale (+7,7%), a fronte di un traffico domestico che rimane sostanzialmente stabile rispetto al primo trimestre dell'anno precedente (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, marzo 2026).

Con un maggior focus sull'area geografica in cui AdB si inserisce fornendo a persone e imprese i propri servizi di connettività nazionale e internazionale (definita "catchment area"), si rileva che la stessa ha registrato un aumento dei passeggeri nel primo trimestre 2026 rispetto all'anno precedente (+7,1%), con differenze sensibili fra gli scali. Anche nel singolo mese di marzo si registra un significativo miglioramento rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un +6,0% rispetto al 2025 (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, marzo 2026).

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il primo trimestre 2026 con una crescita del 5% rispetto al 2025. Il traffico domestico e quello internazionale crescono del 6,4% e del 4,6% rispettivamente, con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel primo trimestre 2026 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, marzo 2026).

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

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

“Connect”

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

“Develop”

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

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

“Experience”

Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente,

garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

“Care”

Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

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

“Maximise financial performance”

Il Gruppo pone attenzione allo sviluppo delle performance economico-finanziarie e a favorire un adeguato ritorno per gli azionisti.

“Performing and sustainable corporation”

Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna, in un'ottica di miglioramento delle performance aziendali e di sviluppo con una crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità nelle sue componenti ambientali, sociali e di governance.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2026 fino al 31 marzo 2026;

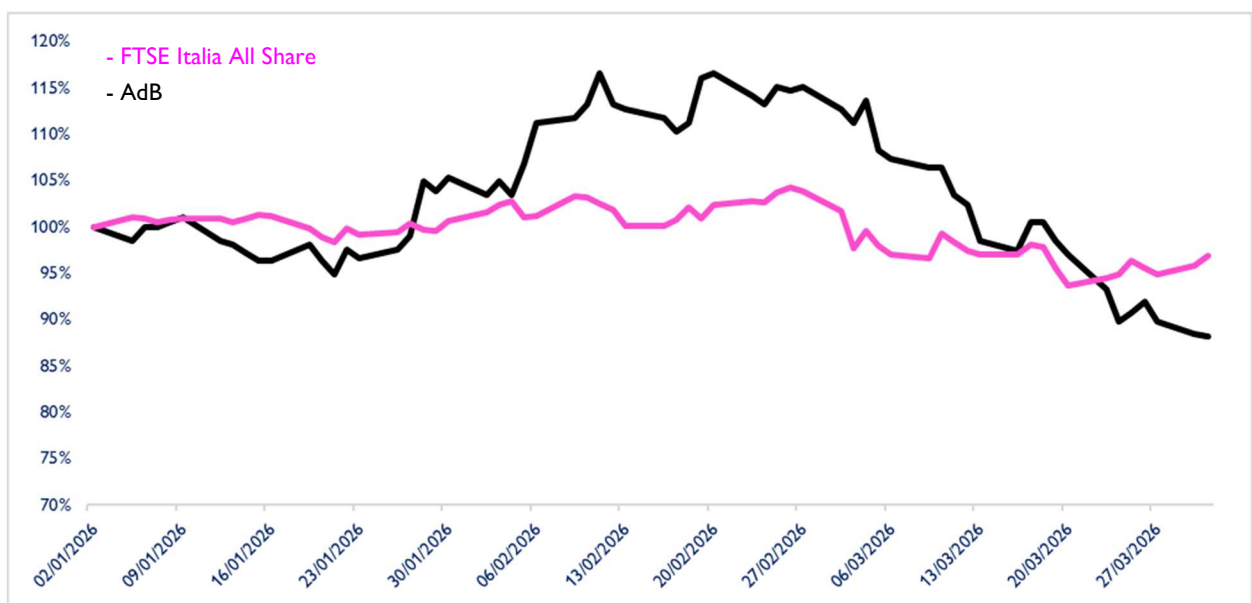
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

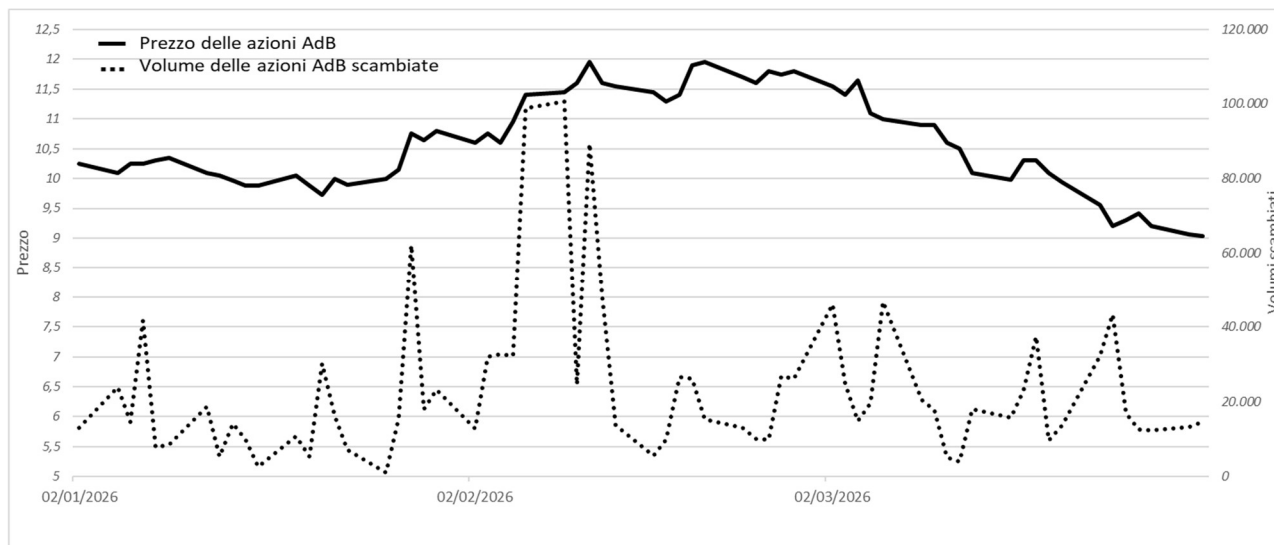
Al 31 marzo si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 9,04 per azione, che porta, a tale data, la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 327 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2026-31/03/2026)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2026-31/03/2026)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2026-31/03/2026)

Il primo trimestre del 2026 segna un andamento erratico, tuttavia in linea con la stagionalità dell'andamento del titolo e che, a seguito di una sostanziale stazionarietà del primo bimestre, sconta segnali di raffreddamento delle maggiori economie mondiali a seguito del complesso contesto

geopolitico e macroeconomico globale. Ciononostante, si rileva un miglioramento sia dal punto di vista del prezzo medio che dei volumi scambiati rispetto al trimestre precedente ed al primo trimestre del 2025, presentando contestualmente un aumento della volatilità massima.

2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

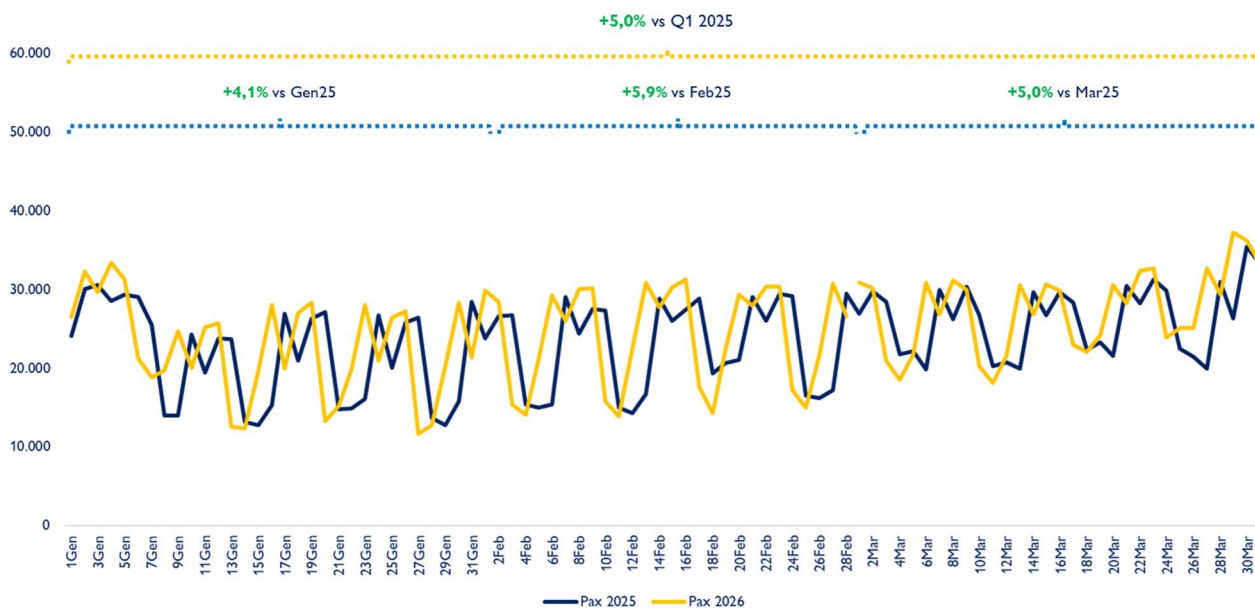
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo trimestre 2026 inizia in crescita beneficiando dello status di aeroporto coordinato nonostante la stagionalità della domanda e la programmazione invernale dei voli: i passeggeri crescono del 5,0% sullo stesso trimestre dell'anno precedente, mentre i movimenti segnano +3,5%, con un complessivo impatto positivo sul load factor che risulta, quindi, in crescita con l'83,6% nel primo trimestre 2026 rispetto all'82,3% del 2025.

Nel panorama macroeconomico e geopolitico precedentemente descritto, lo scalo bolognese inizia a risentire delle prime disruptions legate all'instabilità del contesto. Ciononostante, la merce trasportata si attesta a 13.328 tonnellate, in lieve crescita sul primo trimestre 2025 (+3,5%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Marzo 2026



	Gennaio - Marzo 2026	Gennaio - Marzo 2025	Var. % 2026 - 2025
Passeggeri	2.241.454	2.135.210	5,0%
Movimenti	17.362	16.777	3,5%
Tonnellaggio	1.204.857	1.192.749	1,0%
Merce	13.328.392	12.876.487	3,5%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Marzo 2026	% sul totale	Gennaio - Marzo 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Linea	731.980	32,7%	736.447	34,5%	-0,6%
Low cost	1.500.772	67,0%	1.390.998	65,1%	7,9%
Charter	5.503	0,2%	3.870	0,2%	42,2%
Transiti	1.010	0,0%	1.822	0,1%	-44,6%
Totale Aviazione Commerciale	2.239.265	99,9%	2.133.137	99,9%	5,0%
Aviazione Generale	2.189	0,1%	2.073	0,1%	5,6%
Totale complessivo	2.241.454	100,0%	2.135.210	100,0%	5,0%

La composizione del traffico aereo sullo scalo, pur consolidandosi e rimanendo sostanzialmente invariata rispetto all'anno precedente, registra un andamento fra le componenti principali disomogeneo. A fronte di una crescita sostenuta del traffico low cost (+7,9% rispetto al primo trimestre 2025), il traffico di linea mostra una leggera sofferenza (-0,6%), scontando gli effetti derivanti dalla parziale revisione dell'offerta di vettori operanti nelle tratte verso i

paesi limitrofi alle zone di conflitto sullo scalo. Nonostante il complesso contesto descritto, il traffico internazionale mantiene stabile la propria incidenza sul volume totale dei passeggeri e registra un incremento rispetto al primo trimestre del 2025. Il traffico domestico cresce in modo significativo e in accelerazione rispetto al segmento internazionale, registrando un +6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Marzo 2026	<i>% sul totale</i>	Gennaio - Marzo 2025	<i>% sul totale</i>	Var. % 2026 - 2025
Nazionale	531.141	23,7%	499.523	23,4%	6,3%
Internazionale	1.708.124	76,2%	1.633.614	76,5%	4,6%
Totale Aviazione Commerciale	2.239.265	99,9%	2.133.137	99,9%	5,0%
Aviazione Generale	2.189	0,1%	2.073	0,1%	5,6%
Totale complessivo	2.241.454	100,0%	2.135.210	100,0%	5,0%

Anche il primo trimestre del 2026 beneficia quindi di una domanda sostenuta, con otto città estere tra le dieci principali destinazioni, la prima delle quali è Tirana con quasi 109 mila passeggeri.

<i>Principali tratte per traffico passeggeri</i>	Gennaio - Marzo 2026	Gennaio - Marzo 2025	Var. % 2026 - 2025
Catania	135.936	131.367	3,5%
Tirana	108.584	98.552	10,2%
Barcellona	94.484	97.798	-3,4%
Parigi CGD	80.073	70.021	14,4%
Madrid	78.949	73.552	7,3%
Palermo	76.046	70.209	8,3%
Istanbul	75.962	72.175	5,2%
Bucarest OTP	68.264	65.248	4,6%
Londra LHR	65.451	60.228	8,7%
Amsterdam	54.532	52.215	4,4%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

A partire dalla fine di febbraio, come già illustrato, le incertezze del contesto macroeconomico e geopolitico si sono aggravate, generando ulteriori pressioni al ribasso di cui rimane difficile prevederne l'evoluzione. Il settore cargo continua a risentire di shock esterni derivanti da molteplici fattori, non ultimo il permanere delle criticità connesse all'introduzione dei dazi sul trasporto di merci. A fronte di un compromesso panorama degli interscambi mondiale che sconta l'acuirsi di conflitti in corso ed il permanere di situazioni di raffreddamento nelle principali economie, il traffico merci mondiale registra nel solo mese di marzo una perdita pari a -5,0% rispetto allo stesso mese del 2025 (che pur beneficiava di un effetto anticipatorio rispetto

all'introduzione dei dazi da parte dell'amministrazione statunitense), parzialmente compensando l'andamento positivo registrato sul periodo (+3,3% rispetto al primo trimestre 2025 - Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, marzo 2026).

Il traffico merci del Gruppo non è esente dal registrare un andamento erratico che sconta il complesso contesto citato, dove il calo registrato dalla merce via aerea (-6,2%), principalmente per la sospensione dei voli verso il Medio Oriente ed il calo della capacità di carico, registra una significativa ripresa delle merci scambiate via superficie (+56%).

<i>(in KG)</i>	Gennaio - Marzo 2026	Gennaio - Marzo 2025	Var. % 2026 - 2025
Merce via aerea di cui:	10.177.973	10.854.031	-6,2%
Merce	10.177.943	10.854.031	-6,2%
Posta	30	0	n.s.
Merce via superficie	3.150.419	2.022.456	55,8%
Totale	13.328.392	12.876.487	3,5%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi da Passeggeri	12.693	11.217	1.476	13,2%
Ricavi da Vettori	8.598	7.946	652	8,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.373	1.174	199	17,0%
Incentivi al traffico	(5.881)	(4.734)	(1.147)	24,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	5.695	3.321	2.374	71,5%
Altri Ricavi	498	432	66	15,3%
Totale Ricavi SBU AVIATION	22.976	19.356	3.620	18,7%

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

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

Nel primo trimestre 2026 i ricavi crescono rispetto allo stesso periodo del 2025 grazie all'andamento dei volumi di traffico, alla crescita delle tariffe e ai maggiori investimenti effettuati in Diritti di Concessione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla Strategic Business Unit Aviation registrano una crescita del 18,7%

rispetto al 2025. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+13,2%): i ricavi da Passeggeri del 1° trimestre 2026 crescono, rispetto allo stesso periodo del 2025, in misura superiore alla crescita del traffico passeggeri (+5%), per effetto di tariffe unitarie in aumento per diritti passeggeri e sicurezza passeggeri;
- Ricavi da Vettori (+8,2%): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti (+3,5%) e tonnello (+1%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2025;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+17%): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e 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 (+24,2%): l'aumento degli incentivi rispetto al 1° trimestre 2025 è determinato sia dalla crescita del traffico incentivato, che dall'incremento dell'incentivo a passeggero;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (+71,5%): la crescita di questa voce è da collegare ai maggiori investimenti realizzati nel periodo.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Retail e Advertising	4.740	4.243	497	11,7%
Parcheggi	4.500	4.629	(129)	-2,8%
Real Estate	752	746	6	0,8%
Servizi ai passeggeri	1.441	1.914	(473)	-24,7%
Ricavi per Servizi di Costruzione	6.849	4.664	2.185	46,8%
Altri Ricavi	742	656	86	13,1%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	19.024	16.852	2.172	12,9%

Il totale dei ricavi della business unit non aviation registra nel primo trimestre 2026 un incremento del 12,9% rispetto al 2025.

Retail e Advertising

Nel periodo la crescita (+11,7%) è determinata dal business Retail, grazie alle performance dei segmenti food & beverage e retail, dovute principalmente alla conclusione della riqualifica dell'area imbarchi, con conseguente apertura di tutti i punti vendita disponibili, ma anche alle nuove condizioni contrattuali dei contratti scaduti a fine 2025 e alla crescita del traffico. Il Duty Free, di contro, presenta una lieve flessione, malgrado la crescita del traffico e del corrispettivo a passeggero, conseguente al calo del fatturato per una minore propensione alla spesa. Il business Advertising presenta invece una flessione a seguito del mancato rinnovo di un contratto in gestione diretta, ancora in fase di negoziazione.

Parcheggi

Il business dei parcheggi ed accessi viari, malgrado l'aumento dei volumi di traffico, fa registrare minori ricavi rispetto al 2025 (-2,8%). Tale andamento è determinato da diversi fattori:

- i mancati ricavi dei parcheggi lunga e media sosta interessati da lavori di riqualifica, derivanti dalla minore disponibilità di posti auto, sono solo parzialmente compensati dall'entrata in funzione del nuovo parcheggio multipiano;
- l'incremento delle auto che hanno utilizzato i parcheggi dell'aeroporto è stato inferiore a quello del traffico;
- l'utilizzo delle aree kiss&fly ha registrato un aumento delle soste in fascia gratuita.

Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano discontinuità rispetto al 2025.

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

Servizi ai passeggeri

La contrazione del 24,7% dei servizi ai passeggeri deriva dai servizi premium (lounge e servizi accessori), in quanto i ricavi da autonoleggi sono in linea con lo stesso periodo del 2025. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Per questo business si registra un calo rispetto allo stesso periodo del 2025 in quanto, non essendo più, diversamente dallo scorso anno, in gestione diretta, produce ricavi da subconcessione degli spazi, inferiori a quelli derivanti dalla vendita dei servizi, ma contestualmente determina il venir meno dei costi per la gestione della stessa.

Subconcessione autonoleggiatori

Malgrado due operatori non abbiano confermato il rinnovo contrattuale per il 2026, portando il numero di compagnie presenti sullo scalo da 12 a 10, gli stalli liberati sono stati integralmente assorbiti dagli altri competitor presenti, garantendo quindi un risultato in linea con il 2025.

Ricavi per Servizi di Costruzione

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

Altri ricavi

L'aumento degli altri ricavi rispetto al 2025 (+13,1%) è dovuto a maggiori ricavi per vendita del liquido de-icing aeromobili, per erogazione di corsi di formazione e contributi per formazione finanziata.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi per servizi aeronautici	16.901	15.664	1.237	7,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.296	12.364	(68)	-0,5%
Ricavi per servizi di costruzione	12.544	7.986	4.558	57,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	259	194	65	33,5%
RICAVI	42.000	36.208	5.792	16,0%

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Materiali di consumo e merci	(1.032)	(815)	(217)	26,6%
Costi per servizi	(6.190)	(6.438)	248	-3,9%
Costi per servizi di costruzione	(11.947)	(7.605)	(4.342)	57,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.497)	(2.330)	(167)	7,2%
Oneri diversi di gestione	(849)	(895)	46	-5,1%
Costo del personale	(9.392)	(8.656)	(736)	8,5%
COSTI	(31.907)	(26.739)	(5.168)	19,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO	10.093	9.469	624	6,6%
Ammortamento diritti di concessione	(2.990)	(2.463)	(527)	21,4%
Ammortamento altre attività immateriali	(269)	(217)	(52)	24,0%
Ammortamento attività materiali	(795)	(593)	(202)	34,1%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(4.054)	(3.273)	(781)	23,9%
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	(67)	(133)	66	-49,6%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(684)	(662)	(22)	3,3%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(142)	(290)	148	-51,0%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI	(893)	(1.085)	192	-17,7%
TOTALE COSTI	(36.854)	(31.097)	(5.757)	18,5%
RISULTATO OPERATIVO	5.146	5.111	35	0,7%
Proventi finanziari	398	168	230	136,9%
Oneri finanziari	(1.726)	(790)	(936)	118,5%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	3.818	4.489	(671)	-14,9%
IMPOSTE DEL PERIODO	(1.204)	(1.372)	168	-12,2%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	2.614	3.117	(503)	-16,1%
Utile (Perdita) del periodo - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo	2.614	3.117	(503)	-16,1%

Il primo trimestre 2026 si chiude con un utile consolidato di 2,6 milioni di Euro contro 3,1 milioni del primo trimestre 2025.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 16%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 7,9% rispetto al 2025, per effetto dell'andamento positivo del traffico e della crescita delle tariffe;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** sono in lieve calo (-0,5%) per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+57,1%) per maggiori investimenti realizzati, sia nel settore aviation che in quello non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione:** a determinare l'incremento rispetto al 2025 (+33,5%) sono stati la maturazione di contributi per formazione finanziata e di rimborsi per danni.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 19,3% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Analizzando nel dettaglio:

- i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento del 26,6%, dovuto al maggior acquisto di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale e di liquido de-icing per lo sghiacciamento degli aeromobili;
- i **costi per servizi** sono inferiori al 2025 (-3,9%) a seguito dell'internalizzazione dei servizi di helpdesk, a partire da luglio 2025, e facilitazione ai varchi di sicurezza, a partire dalla metà di febbraio 2026,

del venir meno dei costi correlati alla gestione della business lounge, per il passaggio a gestione esterna, e dell'assenza del servizio navetta per parcheggi remoti, per la chiusura del parcheggio esterno Long Stay (P4) utile ai lavori di riqualifica dello stesso; tali riduzioni sono state solo in parte compensate da maggiori costi per manutenzioni, sgombero neve ed utenze;

- l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+7,2%) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza, ma anche all'incremento dei canoni per elaborazione dati;
- gli **oneri diversi di gestione** si riducono del 5,1% principalmente per minori oneri per indennizzi e risarcimenti aventi carattere non ricorrente.

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

Il primo trimestre 2026 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 10,1 milioni di Euro** contro un margine di 9,5 milioni di Euro del 2025.

Passando ai **costi di struttura**, la voce "ammortamenti e svalutazioni" si attesta a 4,1 milioni di Euro in aumento del 23,9% rispetto al primo trimestre 2025 per effetto della crescita degli investimenti realizzati mentre gli **accantonamenti** presentano un leggero decremento da 1,1 milioni a 0,9 milioni di Euro.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta pertanto a **5,1 milioni di Euro** sostanzialmente allineato al risultato del primo trimestre 2025.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 1,3 milioni di Euro** contro -622 mila Euro del primo trimestre 2025 a causa, prevalentemente, dei maggiori interessi passivi sui finanziamenti per l'aumento dell'indebitamento legato ai tiraggi effettuati nel 2025 del

finanziamento BEI oltre ai maggiori oneri di attualizzazione dei fondi di bilancio.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del periodo si attesta a **3,8 milioni di Euro** contro 4,5 milioni al 31 marzo 2025 che, al netto della stima delle **imposte sul reddito di 1,2 milioni di Euro** (1,4 milioni al 31 marzo 2025), determina un **utile consolidato di 2,6 milioni di Euro** contro 3,1 milioni del primo trimestre 2025.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi per servizi aeronautici	16.901	15.664	1.237	7,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.296	12.364	(68)	-0,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	259	194	65	33,5%
RICAVI RETTIFICATI	29.456	28.222	1.234	4,4%
Materiali di consumo e merci	(1.032)	(815)	(217)	26,6%
Costi per servizi	(6.190)	(6.438)	248	-3,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(2.497)	(2.330)	(167)	7,2%
Oneri diversi di gestione	(849)	(895)	46	-5,1%
Costo del personale	(9.392)	(8.656)	(736)	8,5%
COSTI RETTIFICATI	(19.960)	(19.134)	(826)	4,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	9.496	9.088	408	4,5%
Ricavi per servizi di costruzione	12.544	7.986	4.558	57,1%
Costi per servizi di costruzione	(11.947)	(7.605)	(4.342)	57,1%
Margine Servizi di Costruzione	597	381	216	56,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	10.093	9.469	624	6,6%

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 4,4% sul 2025, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 4,3%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 9,5 milioni di Euro** contro 9,1 milioni di Euro del 2025 (+4,5%).

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento del primo trimestre 2026 e 2025:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2026	al 31.03.2025	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	9.819	9.255	564
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	10.265	5.524	4.741
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(32.476)	(16.362)	(16.114)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(2.585)	(2.492)	(93)
Variazione finale di cassa	(24.795)	(13.331)	(11.464)
Disponibilità liquide inizio periodo	81.164	41.079	40.085
Variazione finale di cassa	(24.795)	(13.331)	(11.464)
Disponibilità liquide fine periodo	56.369	27.748	28.621

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante** ha prodotto cassa per **9,8 milioni di Euro** contro 9,3 milioni di Euro nello stesso periodo del 2025.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno generato cassa per 0,4 milioni di Euro per:

- la riduzione dei crediti commerciali e non per 1,7 milioni;
- l'incremento dei debiti commerciali e altre passività per 0,2 milioni di Euro;

al netto delle uscite per pagamento interessi e utilizzo dei fondi per 1,5 milioni di Euro.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **10,3 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 5,5 milioni dello stesso periodo del 2025.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **32,5 milioni di Euro** è determinato:

- dall'assorbimento di risorse generato dal pagamento dalle **attività di investimento** in

immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **31,8 milioni di Euro** contro 15,4 milioni nel periodo di confronto;

- dalla variazione negativa di **700 mila Euro** della liquidità impiegata in attività finanziarie.

Il **flusso di cassa dell'attività di finanziamento** ha assorbito risorse per **2,6 milioni di Euro** (2,5 milioni al 31 marzo 2025) per il rimborso delle rate dei mutui in scadenza ed il pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 24,8 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 marzo 2026 a confronto con il 31 dicembre 2025 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>		31.03.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
A	Disponibilità liquide	56.369	80.464	(24.095)
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	700	(700)
C	Altre attività finanziarie correnti	700	0	700
D	Liquidità (A+B+C)	57.069	81.164	(24.095)
E	Debito finanziario corrente	(3.814)	(4.913)	1.099
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(4.875)	(6.421)	1.546
G	Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(8.689)	(11.334)	2.645
H	Indebitamento finanziario corrente netto	48.380	69.830	(21.450)
I	Debito finanziario non corrente	(94.095)	(94.998)	903
J	Strumento di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.076)	(1.172)	96
L	Indebitamento finanziario non corrente	(95.171)	(96.170)	999
M	Totale indebitamento finanziario (H+L)	(46.791)	(26.340)	(20.451)

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 31 marzo 2026 è pari a **46,8 milioni di Euro** contro un indebitamento di 26,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2025.

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

- alle attività di investimento per 32,5 milioni di Euro;
- al rimborso dei finanziamenti per 2,6 milioni di Euro;

oltre al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 10,3 milioni di Euro, come descritto nel paragrafo precedente.

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

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I migliaia di Euro	al 31.03.2026	al 31.12.2025	al 31.03.2025	Var. 31.03.2026	
				31.12.2025	31.03.2025
-Crediti commerciali	16.286	19.691	19.036	(3.405)	(2.750)
-Crediti tributari	878	845	304	33	574
- Altri Crediti	8.382	7.247	7.680	1.135	702
-Rimanenze di magazzino	946	865	791	81	155
Subtotale	26.492	28.648	27.811	(2.156)	(1.319)
-Debiti commerciali	(29.862)	(44.657)	(24.632)	14.795	(5.230)
-Debiti tributari	(2.549)	(1.206)	(10.096)	(1.343)	7.547
-Altri debiti	(40.468)	(40.448)	(39.459)	(20)	(1.009)
Subtotale	(72.879)	(86.311)	(74.187)	13.432	1.308
Capitale circolante netto operativo	(46.387)	(57.663)	(46.376)	11.276	(11)
Immobilizzazioni	317.174	304.843	277.641	12.331	39.533
-Imposte differite attive al netto passive	5.263	4.776	5.106	487	157
-Altre attività non correnti	29.520	29.309	20.073	211	9.447
Totale immobilizzazioni	351.957	338.928	302.820	13.029	49.137
- Fondi rischi, oneri e benefici ai dipendenti	(27.386)	(26.146)	(28.159)	(1.240)	773
-Altre passività non correnti	(41)	(41)	(65)	0	24
Subtotale	(27.427)	(26.187)	(28.224)	(1.240)	797
Capitale fisso operativo	324.530	312.741	274.596	11.789	49.934
Totale Impieghi	278.143	255.078	228.220	23.065	49.923

F O N T I in migliaia di Euro	al 31.03.2026	al 31.12.2025	al 31.03.2025	Var. 31.03.2026	
				31.12.2025	31.03.2025
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(46.791)	(26.340)	(4.225)	(20.451)	(42.566)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(138.424)	(113.582)	(130.564)	(24.842)	(7.860)
-Risultato dell'esercizio	(2.614)	(24.842)	(3.117)	22.228	503
Patrimonio Netto di Gruppo	(231.352)	(228.738)	(223.995)	(2.614)	(7.357)
Totale Patrimonio Netto	(231.352)	(228.738)	(223.995)	(2.614)	(7.357)
Totale Fonti	(278.143)	(255.078)	(228.220)	(23.065)	(49.923)

Il **capitale investito netto** al 31 marzo 2026 è pari a **278,1 milioni di Euro** contro 255,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2025 e 228,2 milioni al 31 marzo 2025.

Dal lato degli impieghi, la crescita rispetto al 31 dicembre 2025 (23,1 milioni di Euro) è dovuta ai flussi del capitale circolante operativo e agli investimenti effettuati. Questi ultimi sono alla base anche della crescita rispetto al 31 marzo 2025.

Sul lato delle fonti, si registra al 31 marzo 2026 un indebitamento finanziario netto di 46,8 milioni di Euro contro un indebitamento di 26,3 milioni al 31 dicembre 2025 e di 4,2 milioni di Euro al 31 marzo 2025, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **231,3 milioni di Euro** contro 228,7 milioni al 31 dicembre 2025, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del trimestre.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2026.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati dal Gruppo al 31 marzo 2026 è pari a **12,7 milioni di Euro**. In particolare 9,3 milioni di Euro sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e 3,4 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)**: nel 2025 è stata completata la realizzazione del primo corpo del nuovo parcheggio multipiano con 1.000 nuovi posti auto (complessivi 2.218 posti auto) distribuiti su 8 livelli (piano terra e 7 piani) con apertura al pubblico a metà luglio. A settembre 2025 è stato avviato il cantiere per la realizzazione del secondo corpo tuttora in corso;
- **ampliamento terminal airside**: il progetto di ampliamento terminal si compone di opere landside (i.e. terminal building) ed opere airside. Queste ultime prevedono, in particolare, il riassetto dei piazzali attuali (i.e. Lotto 1 e Lotto 2) e delle relative taxilane, oltre alle opere impiantistiche propedeutiche alla realizzazione del building. Il primo trimestre 2026 ha visto la conclusione delle opere relative al primo lotto, mentre sono stati avviati i lavori sul secondo lotto a partire dall'inizio dell'anno;
- **nuove gateroom Schengen e ampliamento edificio BHS**: a partire da settembre 2025 proseguono le attività di realizzazione di quattro nuove gateroom nella zona Ovest dell'aeroporto destinate agli imbarchi verso destinazioni Schengen e l'ampliamento dell'edificio BHS (*Baggage Handling System*) esistente, incluse opere di adeguamento funzionale dell'edificio adiacente;
- **riconfigurazione Sala Partenze Schengen**: in corso di completamento i lavori di ampliamento e ammodernamento della sala imbarchi Schengen con il completamento della sala e dei gate di imbarco, oltre alla realizzazione di un nuovo corpo scala verso gli stand aeromobili, l'inserimento di nuove sedute e l'ultimo punto *food&beverage*, la cui consegna è avvenuta nei primi mesi del 2026;
- **riqualifica parcheggio P4**: in corso di riqualifica un parcheggio esistente di lunga sosta i cui lavori sono stati avviati a gennaio 2026 e se ne prevede il completamento per l'estate.

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

- **adeguamento aree di manovra airside**: proseguono i lavori di pavimentazione delle isole a verde in adiacenza alle rispettive taxiway;
- **riqualifica area sosta piazzale dei servizi**: è stato completato l'intervento di ampliamento della pensilina nell'area di sosta di fronte al piazzale dei servizi e relativa pavimentazione per offrire un maggior comfort ai passeggeri in attesa dei bus;
- **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 edificio Terminal Est;
- **forniture varie** per consentire l'operatività (es. cabine elettriche) e **interventi vari di innovation technology** per migliorare la "passenger experience".

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **nuovi impianti fotovoltaici**: è in corso la gara europea per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo;
- **rinnovo auto e mezzi elettrici**: continua il processo di rinnovo di mezzi e autoveicoli elettrici in sostituzione degli esistenti alimentati a carburante fossile con l'acquisto di una navetta elettrica per il trasporto di PRM;
- **decarbonizzazione centrali**: prosegue l'attività di sostituzione di centrali a gasolio con centrali elettriche.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 31 marzo 2026 è pari a **222 migliaia di Euro**, di cui **172 migliaia di Euro** per interventi vari su impianti e **49 migliaia di Euro** per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. VS 2025	Var. % VS 2025
Organico medio Equivalenti Full Time	549	542	7	1%
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	44	46	-2	-4%
Impiegati	389	383	6	2%
Operai	107	105	2	2%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. VS 2025	Var. % VS 2025
Organico medio	621	593	28	5%
Dirigenti	9	8	1	13%
Quadri	44	46	-2	-4%
Impiegati	456	429	27	6%
Operai	112	110	2	2%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2025 (+ 7 FTE) è determinata da incrementi nel personale di staff, principalmente a seguito dell'internalizzazione del servizio help desk (area IT e Innovazione) a partire da luglio 2025, ma anche per il potenziamento dell'area Infrastrutture, per poter

supportare lo sviluppo degli investimenti programmati. Tali incrementi sono stati in parte compensati da minor organico operativo, grazie alle azioni di efficientamento in ambito security e al venir meno del personale per la gestione della business lounge.

Il costo

	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Costo del Lavoro	9.392	8.656	736	8,5%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del primo trimestre 2026 si incrementa dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 2025 principalmente per:

- l'incremento di organico sopra descritto;
- l'aumento retributivo previsto dal rinnovo del CCNL del trasporto aereo (parte specifica gestori aeroportuali), a partire dal mese di luglio 2025;
- il maggior ricorso al lavoro somministrato a seguito dell'internalizzazione del servizio di facilitazione ai varchi di sicurezza e del ricorso a facilitatori aggiuntivi per l'entrata in funzione degli Entry-Exit. Il sistema di ingressi e uscite europeo (Entry/Exit System) è un sistema di gestione delle frontiere esterne all'area Schengen, previsto dai Regolamenti UE 2017/2225 e 2017/2226, che intende modernizzare la gestione delle frontiere e accrescere la sicurezza dello spazio Schengen attraverso la registrazione elettronica (controllo del passaporto e riconoscimento biometrico dei passeggeri) dell'ingresso e dell'uscita di cittadini di Paesi terzi (Extra Schengen).

Le relazioni sindacali

A livello nazionale, il 23 marzo 2026 è stato siglato da Assaeroporti, Aeroporti 2030, le OO.SS. FILT-CGIL, UILT, CISL e UGL l'accordo sul nuovo sistema di inquadramento professionale, che rivede la nomenclatura, il livello di attribuzione e i tempi di attestazione di alcune figure organizzative nell'ambito delle attività aeroportuali, così come previsto dal rinnovo del CCNL del Trasporto Aereo – Parte Specifica Gestori Aeroportuali del 2025.

Nel 2026 è proseguito il confronto con le OO.SS. Regionali e con le Società di handling sul tema del Protocollo di Sostenibilità, che ha come obiettivi il rafforzamento della continuità occupazionale del personale degli handlers, la tutela della salute e sicurezza lungo tutta la filiera aeroportuale e l'avvio di iniziative di sostenibilità condivise. A marzo 2026 il protocollo non è ancora stato firmato, ma continuano le trattative su alcuni punti specifici.

A livello locale, inoltre, continua l'impegno di AdB e OO.SS. sul tema delle aggressioni nei confronti degli operatori aeroportuali, così come previsto dall'addendum al Protocollo

di Sito firmato dalle Parti nel 2022. I dati relativi alla procedura di tele-allertamento istituita da AdB evidenziano un calo degli episodi di aggressione, ma continuano le iniziative dei diversi attori per sensibilizzare l'utenza e formare/informare il personale delle diverse società. Sempre in quest'ottica, il 12 gennaio 2026 è stato siglato un accordo tra le Parti per l'introduzione di dispositivi bodycam, in dotazione al personale con diverse mansioni a contatto con il pubblico (security, parcheggi, ecc.) e per attività di ispezione e manutenzione infrastrutturale. Il progetto, attualmente in fase sperimentale, entrerà in vigore a pieno regime nei mesi estivi del 2026.

La formazione del personale

La maggior parte della formazione erogata nel periodo è stata formazione di tipo obbligatorio. Si segnalano in particolare: i corsi whistleblowing in modalità e-learning, il corso di refresh per PRM trainer, il corso per validatori e il corso obbligatorio per la formazione del personale incaricato all'espletamento

delle verifiche di impianti di traslazione di categoria D in servizio pubblico (ascensori), ai sensi del Decreto dirigenziale ANSFISA che ha coinvolto una decina di colleghi del presidio tecnologico.

Per quanto riguarda la formazione manageriale, si segnalano quattro percorsi di Coaching for Executives e il corso di Data Analytics e Data Modelling rivolto a cinque colleghi specialisti nell'elaborazione dati, appartenenti a diverse direzioni.

Prosegue inoltre l'erogazione dei corsi di cybersecurity con docenza interna, corso obbligatorio per tutto il personale.

I corsi di aggiornamento annuale per il personale security vengono erogati internamente da istruttore del Training Center certificato Enac in tutte le categorie. Oltre all'aggiornamento annuale rivolto a tutto il personale, l'istruttore certificato ENAC eroga anche la formazione iniziale ai nuovi gruppi. Nel primo trimestre 2026 è iniziata la formazione del primo bacino security.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 31 marzo 2026 la società operava con 15 dipendenti, come al 31 dicembre 2025 e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, Organismo di Vigilanza, del personale e ICT.

FFM nel primo trimestre 2026 ha gestito 4.542.380 kg. di merce registrando una crescita dell'1% rispetto allo stesso periodo del 2025, risultato inaspettato visto lo scenario economico e politico che ha caratterizzato il primo trimestre 2026 acuito dal conflitto bellico iniziato a fine febbraio e che ha di fatto interrotto quasi completamente il trasporto via aerea delle merci verso le destinazioni interessate. Il traffico merci per via aerea è, infatti, risultato in flessione del 44% rispetto al 31 marzo 2025 mentre il traffico via superficie ha evidenziato una crescita del 56%.

Passando all'andamento economico, i ricavi complessivi del periodo sono diminuiti dell'11,8% rispetto ai valori del primo trimestre 2025 e i costi del 2,8%. Il Margine Operativo Lordo del primo trimestre 2026 evidenzia una diminuzione del 55,1% e il Risultato Netto del periodo, pari a 54 mila Euro, del 50,5%.

Si rimanda, infine, al capitolo contenziosi del Bilancio 2025 per l'informativa sul contenzioso doganale che ha coinvolto FFM nel 2021, quale rappresentante indiretto, a seguito di accertamenti di dichiarazione doganale ad opera dell'Ufficio delle Dogane di Bologna.

Tag Bologna Srl

TAG ha avviato l'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 51%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale, Organismo di Vigilanza e manutenzione mezzi e attrezzature ed al 31 marzo 2026 operava con 18 dipendenti contro 16 al 31 dicembre 2025.

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

Nel primo trimestre 2026 Tag ha registrato un decremento dei movimenti del 2,8% rispetto al 2025 ed un aumento del tonnellaggio del 17,1%. Il traffico passeggeri è risultato superiore del 5,7% rispetto allo stesso periodo del 2025.

I ricavi complessivi del periodo sono in crescita del 28,6% rispetto ai valori del 2025 per effetto principalmente dei ricavi di handling e del servizio carburante; gli acquisti di carburante sono alla base anche dei maggiori costi del periodo che crescono complessivamente del 22,8%. Sul primo trimestre

2025 il Margine Operativo Lordo è pertanto in aumento del 49,2% e il Risultato Netto, che si attesta a 216 mila Euro, del 131,7%.

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

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

Nel primo trimestre del 2026 si conferma l'impegno del Gruppo nel porre attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, attraverso numerose progettualità che hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, con azioni di efficientamento energetico, mobilità sostenibile, utilizzo di energie rinnovabili, cura dei propri dipendenti e del territorio e impegno per lo sviluppo di un modello di business e una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Per i principali investimenti di sostenibilità ambientale si rimanda al par. 3.5.

In ambito ambientale, nel periodo in esame, è stata ottenuta la certificazione FSC® per la gestione forestale responsabile della fascia boscata realizzata a nord dell'aeroporto – estesa su 40 ettari e dotata di un percorso ciclabile aperto alla cittadinanza –, primo bosco aeroportuale a raggiungere

questo risultato. Continuano inoltre i lavori per la decarbonizzazione della centrale termica dell'aerostazione.

In ambito sociale, si segnala in particolare l'adozione di una nuova Politica per la gestione responsabile della catena del valore, sviluppata nell'ambito di un progetto strutturato di individuazione e gestione dei rischi ESG lungo la catena del valore e volto a rafforzarne il presidio. Il progetto prevede la conduzione di audit e workshop di sensibilizzazione su temi ESG dedicati ai fornitori e partner selezionati.

Infine, il 31 marzo è stata pubblicata per la seconda annualità, nell'ambito della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2025, la Rendicontazione di Sostenibilità redatta ai sensi del D.Lgs. 125/2024, che recepisce la Direttiva (UE) 2022/2464 (*Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD*), che ha l'obiettivo di supportare investitori, analisi, consumatori e altri stakeholder a valutare le prestazioni di sostenibilità delle aziende dell'UE e gli impatti e rischi aziendali correlati.

4.2 LA QUALITÀ

La qualità del servizio nel primo trimestre 2026 evidenzia un miglioramento complessivo dei livelli di soddisfazione rispetto allo stesso periodo del 2025. In particolare, si registra un marcato incremento nella percezione sulla disponibilità delle postazioni di ricarica per cellulari e laptop nelle aree comuni, direttamente riconducibile agli interventi avviati nel 2025 con l'installazione, in sala imbarchi, di nuove sedute dotate di prese per la ricarica dei dispositivi elettronici. Tali dotazioni sono state ulteriormente potenziate nei primi tre mesi del 2026 mediante l'inserimento di ulteriori sedute, contribuendo a migliorare il comfort della permanenza in aerostazione e fornendo altresì un servizio molto rilevante per i nostri passeggeri.

Si attestano su valori particolarmente elevati anche gli indicatori di percezione complessiva relativi ai servizi di informazione al pubblico e alla chiarezza ed efficacia della segnaletica interna.

Sul piano delle performance operative, si rilevano significativi miglioramenti nei tempi di attesa al check-in e nei tempi di sbarco del primo passeggero, a conferma dell'efficacia del lavoro coordinato con le società di handling. Anche la

riconsegna dei bagagli presenta risultati complessivamente stabili o in miglioramento: il tempo di consegna del primo bagaglio si mantiene in linea con il 2025, mentre quello relativo all'ultimo bagaglio mostra una riduzione significativa, consolidando gli esiti delle azioni condivise con gli operatori coinvolti.

I tempi di attesa ai controlli di sicurezza confermano infine un andamento positivo, con un ulteriore miglioramento rispetto al 2025. Tale performance riflette l'efficacia delle soluzioni organizzative adottate e il contributo degli interventi tecnologici introdotti nel 2025. Anche la gestione dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM) si attesta su livelli complessivamente molto soddisfacenti: i tempi di attesa in partenza, pur leggermente superiori all'anno precedente, restano pienamente all'interno degli standard previsti, mentre in arrivo si rileva un miglioramento significativo.

Nel complesso, i risultati del primo trimestre 2026 delineano un ulteriore innalzamento degli standard di qualità del servizio, riflettendo un miglioramento concreto dell'esperienza complessiva del passeggero.

INDICATORI	Gen-Mar 2025	Gen-Mar 2026
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,3	98,5
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	85,7	97,7
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,2	99,4
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	98,5	99,6
Tempo di attesa al check-in	19'34"	14'44"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	05'28"	05'17"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	08'15"	08'49"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	03'53"	03'18"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	21'59"	21'59"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	27'59"	26'00"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'40"	04'53"

5 IL QUADRO NORMATIVO

Si riportano nel seguito gli aggiornamenti normativi di interesse intervenuti nel periodo rimandando alla Relazione sulla Gestione del Bilancio 2025 per i temi non oggetto di ulteriori modifiche e integrazioni.

Publicazione delle ITO per l'implementazione dell'approccio equilibrato ai sensi del Regolamento (UE) n. 598/2014

In data 26 febbraio 2026, l'ENAC ha pubblicato le Indicazioni Tecniche e Operative 2026/02-ENV Ed.1, recanti la metodologia per l'implementazione dell'approccio equilibrato nel contenimento del rumore presso gli aeroporti nazionali. Le ITO sono state emanate successivamente all'adozione, da parte dello stesso Ente, del Regolamento recante "Disposizioni per l'implementazione dell'approccio equilibrato negli aeroporti nazionali in applicazione del Regolamento (UE) 598/2014", Ed.1 Rev. 1.

In questo quadro, il richiamato Regolamento europeo del 2014 aveva provveduto ad innovare e consolidare la disciplina in materia di contenimento del rumore aeroportuale, introducendo una cornice comune basata, appunto, sul concetto di approccio equilibrato. Tale approccio, delineato dall'ICAO con la Risoluzione A33/7 del 2001 e sviluppato dall'ECAC, stabilisce che eventuali restrizioni operative possano essere introdotte, in ultima istanza, solo qualora le altre misure risultino insufficienti al conseguimento degli obiettivi di contenimento del rumore, e che siano adottate solo a seguito di un idoneo iter tecnico. L'approccio equilibrato comporta pertanto un esame coerente, nell'ordine, della serie di azioni disponibili, ossia la riduzione alla fonte del rumore prodotto dai velivoli, la pianificazione e la gestione del territorio, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e, infine, le restrizioni operative, allo scopo di risolvere il problema dell'inquinamento acustico nel massimo rispetto del principio costi/efficacia a livello dei singoli aeroporti.

ENAC, in qualità di autorità nazionale competente per la procedura di adozione delle restrizioni operative ai sensi dell'art. 3 del Regolamento europeo, ha quindi definito, con le ITO in oggetto, il quadro metodologico relativo alle azioni che le società di gestione aeroportuale devono adottare qualora

venga accertato il superamento dei limiti definiti tramite la zonizzazione acustica. In particolare, vengono ripercorse le misure già previste dalla normativa unionale e le relative azioni operative nelle quali queste si concretizzano.

Le ITO provvedono, inoltre, a strutturare il processo decisionale che deve essere seguito quando si riscontra un problema di inquinamento acustico aeroportuale, descrivendone le diverse fasi e i soggetti coinvolti. A partire dalla verifica del rispetto dei limiti acustici in capo al gestore, sono definite le modalità di attivazione della competente Direzione territoriale ENAC per l'avvio della fase di cooperazione tecnica tra ENAC ed ENAV e la successiva attivazione della consultazione pubblica degli interessati in merito alle misure di mitigazione proposte, ivi inclusa la scelta definitiva delle misure da adottare e la relativa validazione da parte del tecnico competente in acustica. Le ITO pongono particolare enfasi, ulteriormente, sulla necessità che le decisioni siano basate su evidenze oggettive e verificabili, coerentemente con i principi di sostenibilità, proporzionalità e di costi/efficacia, soprattutto con riferimento all'introduzione di eventuali restrizioni operative.

Entrata a pieno regime dell'Entry/Exit System (EES)

Dopo la fase di avvio graduale iniziata il 12 ottobre 2025, il 10 aprile scorso è entrato in regime di piena operatività l'Entry/Exit System (EES), il nuovo sistema di controllo alle frontiere esterne dello spazio Schengen introdotto dai Regolamenti (UE) n. 2017/2225 e 2017/2226. La gradualità dell'entrata in vigore del sistema era stata prevista con il Reg. (UE) n. 2025/1534 del 18 luglio 2025 che, in deroga alle sopracitate fonti, aveva riconosciuto agli Stati Membri un periodo transitorio di 180 giorni terminato, appunto, il 10 aprile 2026.

Fino al 9 luglio resta, per gli Stati membri, la possibilità di sospendere parzialmente le operazioni dell'EES per un massimo di sei ore al ricorrere di circostanze eccezionali che provocano un'intensità di traffico tale da rendere eccessivi i tempi di attesa a un valico di frontiera. Durante tale sospensione parziale, gli Stati membri sono esonerati dall'obbligo di registrazione dei dati biometrici, con onere di

notifica del motivo e della durata della sospensione. È poi prevista una proroga automatica di tali misure di flessibilità fino al 7 settembre nel caso in cui meno dell'80% dei fascicoli individuali registrati durante l'entrata in funzione graduale dell'EES contengano dati biometrici.

Sospensione del contributo doganale su beni extra-Ue di valore inferiore a 150 euro e modifiche al quadro europeo di riferimento

L'art. 5 del DL Fiscale (DL n. 38/2026), in vigore dal 28 marzo, ha differito al 1° luglio 2026 l'applicazione del "contributo per le spese amministrative doganali" di 2 euro per le spedizioni di valore inferiore a 150 euro provenienti da Paesi extra-UE, che era stato introdotto dalla Legge di Bilancio 2026 (L. 199/2025).

Legge sulle PMI – esenzione dall'obbligo assicurativo per i mezzi aeroportuali

A partire dallo scorso 7 aprile, terminato il periodo di *vacatio legis* relativo alla pubblicazione della Legge sulle Piccole e Medie Imprese, è entrato in vigore l'esonero dalla RCA per i veicoli aeroportuali.

Più nel dettaglio, l'art. 9 della L. n. 24/2026 ha esentato dall'assicurazione obbligatoria i veicoli utilizzati nelle zone non accessibili al pubblico delle aree aeroportuali, oltre che portuali e ferroviarie, che siano già coperti da diversa polizza

per la responsabilità civile verso terzi, insieme ai carrelli elevatori non immatricolati operanti all'interno di aree aziendali, stabilimenti, magazzini o depositi.

I presupposti dell'adozione della misura si erano manifestati a seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. n. 184/2023 che, recependo la Dir. (UE) n. 2021/2118 in materia di RCA, aveva novellato l'art. 122 del Codice delle Assicurazioni Private di cui al D.lgs. n. 209/2005, introducendo appunto l'obbligo di RCA per tutti i veicoli, a prescindere dalle caratteristiche e dal loro esclusivo impiego in aree soggette a restrizioni.

L'intervento di cui all'art. 9 della Legge sulle PMI, ora pubblicata in Gazzetta, è stato quindi disposto al fine di chiarire che non soggiacciono a tale obbligo i mezzi operativi che circolano in area airside (es. push-back, ambulift, nastri bagagli) in quanto già coperti da assicurazioni "Aviation", con massimali di gran lunga superiori a quelli previsti per le classiche coperture RCA di legge.

6 IL CONTENZIOSO

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

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

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

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

Rischi relativi alla contrazione del business derivante dal contesto di instabilità geo-politica

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. Si stanno inoltre registrando effetti, seppur contenuti, a seguito dell'attacco di Stati Uniti e Israele all'Iran, il quale ha determinato l'acuirsi di criticità già presenti legate a situazioni di tensioni dell'area, aumentando conseguentemente le incertezze complessive del contesto

geopolitico mondiale. In termini di connettività diretta, l'esposizione del Gruppo agli effetti della guerra in Medio Oriente è limitata (circa il 2% del traffico) e si concentra prevalentemente su collegamenti da/per Dubai, con riflessi anche sull'attività cargo. L'attività del vettore Emirates, infatti, è risultata completamente sospesa a partire dallo scoppio del conflitto nell'area a fine febbraio, tornando successivamente ad operare a capacità ridotta (3 giorni su 7 a partire dal mese di aprile e 4 su 7 solo dal mese di maggio). L'entità di tali impatti, anche indiretti sulla domanda derivanti da possibili incrementi dei prezzi dei biglietti aerei e da una possibile ripresa dell'inflazione, dipenderà dalla durata delle tensioni e da possibili ulteriori denegate escalation. Permane, quindi, un profilo di rischio elevato connesso al quadro geopolitico internazionale, in particolare dopo l'attacco all'Iran, che potrebbe incidere sulla domanda e sull'operatività del settore. Tali conflitti potrebbero influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica, anche al di fuori dell'Europa orientale e del Medio Oriente. Inoltre, dal punto di vista degli equilibri delle condizioni macroeconomiche globali, la recente introduzione di dazi sull'importazione di merci da parte dell'amministrazione statunitense, la cui configurazione non è ancora ben definita ed impatta settori strategici per il nostro Paese (i.e. automotive, fashion ed agroalimentare), potrebbe

generare un indebolimento degli scambi e dell'economia globale, provocando possibili conseguenti azioni di rivalsa da parte dei partner commerciali dei Paesi interessati (c.d. "guerre commerciali") ed un aumento dei costi delle merci trasportate a livello globale.

Tale inasprimento delle relazioni derivanti dalle imposizioni di misure restrittive ed il relativo aumento dei prezzi delle merci potrebbe quindi generare un calo della domanda, oltre ad avere un impatto negativo sulla fiducia dei consumatori. Un ulteriore inasprimento delle condizioni geopolitiche sopra citate potrebbe comportare ulteriori limitazioni e chiusure degli spazi aerei, comportando restrizioni operative aggiuntive per i vettori che transitano nelle zone interessate.

Le sfide rimangono quindi molteplici, sia sul piano economico che di sicurezza internazionale. In questo contesto di incertezza, il Gruppo AdB potrebbe subire un possibile effetto negativo sulle performance del business, in particolare in relazione ai volumi dei passeggeri e delle merci scambiate.

Rischi 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 dell'alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 marzo 2026, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 52,5%.

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.

In relazione a tale profilo di rischio si segnala un suo possibile innalzamento laddove il vettore optasse per una parziale revisione della sua operatività presso lo scalo "Marconi" di Bologna spostando operazioni singole o aerei ivi basati presso altri scali limitrofi e di recente beneficiati dall'iniziativa

regionale e quindi dall'approvazione in sede parlamentare della L. 199/2025 (Legge di Bilancio 2026) che ha previsto, ai co. 481-484, l'esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco per gli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma a decorrere dal 1° gennaio 2026, con contestuale trasferimento dell'intero onere in capo alla Regione Emilia-Romagna per un importo complessivo pari a 1,9 milioni di Euro annui. Sono in corso da parte del management tutte le iniziative necessarie ed opportune atte a monitorare ed a rafforzare progressivamente l'andamento della partnership.

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 – periodicamente aggiornata e pubblicata sul sito web – 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. Ciò anche in considerazione del piano degli investimenti che la Capogruppo intende proporre, coerentemente con il Masterplan approvato e vigente con orizzonte al 2030, all'ENAC in relazione al prossimo periodo regolatorio 2027-2030.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

La crescita del traffico che si è registrata nel 2025, con conferma dei volumi nei primi mesi del 2026, suggerisce un ridimensionamento del rischio precedente, mantenendolo invero in relazione ai possibili e negativi impatti sul traffico proveniente dalle aree del mondo oggi interessate da imprevisti e rilevanti fronti bellici la cui durata ed estensione è alla data di redazione della presente relazione, del tutto incerta.

Tale critico scenario macroeconomico potrebbe determinare una parziale riduzione della redditività del business *non aviation*.

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, rallentamenti determinati dalla complessità delle procedure di gara o da eventuali correlati fronti di contenzioso, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di penali o revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le tensioni geopolitiche internazionali rischiano di determinare il mantenimento o addirittura l'aumento ulteriore prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati, di talune materie prime o componenti essenziali alle attività costruttive 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 proprie, risorse già disponibili derivanti dal finanziamento BEI e con ulteriori finanziamenti di prossima ricerca ed attivazione.

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 ed alla data di redazione della presente Relazione ha ormai completato i necessari studi e le analisi opportune ed è quindi prossima all'avvio della consultazione pubblica con gli Stakeholders al fine di raccogliere da essi utili elementi per la finalizzazione di un pacchetto di misure intese a ridurre l'impatto acustico delle operazioni con approccio equilibrato alla gestione del rumore secondo le vigenti previsioni normative e le previsioni regolamentari emanate da ENAC. La proposta PCAR_BAR (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore) si conferma quale obiettivo del gestore per l'anno 2026 da sottoporsi, indi, per le rispettive valutazioni, agli enti nazionali e comunitari istituzionalmente competenti in materia. Una volta completato e reso operativo, il PCAR_BAR prevederà specifici presidi e misure per la gestione e mitigazione del rischio ed impatto "rumore", anche in considerazione del futuro sviluppo sostenibile dello scalo.

Rischi relativi agli attacchi cyber

Il complesso contesto internazionale e le crescenti attività criminali espongono il Gruppo ad un crescente rischio di Cyber Security, il quale si acuisce in fasi di conflitto a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti. AdB risulta infatti Soggetto Essenziale nell'ambito del D.lgs. N. 138 di Ottobre 2024 (recepimento della Direttiva NIS2) e in quanto tale deve sottostare ad obblighi di base, tra cui l'Obbligo di notifica incidenti (operativo da Gennaio 2026), 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. Nel 2026 proseguono gli audit periodici per le terze parti in ambito privacy e cybersecurity affiancati, come negli anni precedenti, da analisi by design dei servizi digitali (HW e SW) di nuova implementazione o in fase di rinnovo, in affiancamento alla ormai prossima implementazione di una piattaforma completa per l'analisi della postura Cyber delle terze parti, la cui prima fase era stata completata nel 2025. Nel primo trimestre sono inoltre proseguite le attività propedeutiche per garantire la conformità alla NIS2 in vista della piena attuazione prevista nel 2026.

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 legati al cambiamento climatico

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

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 31 marzo 2026, 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 2026-2046 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di impairment per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, non sono stati compiuti test di impairment.

Stagionalità dei ricavi

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

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** *Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine

Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;

- **RICAVI E COSTI RETTIFICATI:** totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo e totale costi al netto dei costi per servizi di costruzione. I ricavi e costi rettificati consentono di calcolare l'EBITDA rettificato esposto nel seguito:
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di

- costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
- i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando

le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione) e

- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

9 GARANZIE PRESTATE

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

10 REGIME DI OPT-OUT

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

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

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

Dopo la chiusura del trimestre non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta e quindi da richiedere

Distribuzione dividendo a valere sul risultato d'esercizio 2025

L'Assemblea del 23 Aprile 2026 ha deliberato la distribuzione di un dividendo ordinario lordo pari a 0,35 euro per ciascuna azione ordinaria. Tale dividendo, per complessivi 12.643.982,75, è stato messo in pagamento il 13 maggio 2026, con stacco cedola n. 7 l'11 maggio, e con data di legittimazione a percepire il dividendo il 12 maggio.

Andamento del traffico

In aprile i passeggeri sullo scalo di Bologna hanno superato, malgrado le incertezze legate alla situazione geopolitica, quota un milione, precisamente 1.050.047, in aumento del 2,5% rispetto ad aprile 2025.

Nei primi quattro mesi del 2026 i passeggeri complessivi sono stati 3.289.312, in aumento del 4,2% sullo stesso periodo del 2025, mentre i movimenti sono stati 23.678, in crescita del 2,9% sullo stesso periodo del 2025. Le merci trasportate per via aerea nel periodo gennaio-aprile sono state 13.802 tonnellate in calo del 5,1% sul 2025. Al momento risultano confermati gli slot per la stagione estiva 2026, senza rilevare sostanziali revisioni di capacità legati al conflitto nel Golfo.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo CAPA (*Centre for Aviation*), l'escalation militare in Iran ha prodotto effetti significativi e sistemici sul trasporto aereo globale. Nelle prime settimane dopo l'inizio delle tensioni, il settore ha vissuto una fase definita di "confusione controllata" legata alla cancellazione delle rotte, aerei e equipaggi riposizionati e notevoli disagi per i passeggeri, riflettendo il risultato di decisioni operative prese in tempi molto rapidi e spesso in condizioni di incertezza. A un mese dall'inizio delle interruzioni, circa 1,7 milioni di posti programmati sono stati rimossi (circa 1/3 della capacità prevista per l'ultima settimana di febbraio 2026). Sebbene i dati mostrino una possibile risalita teorica della capacità a breve termine (fino a 4,4 milioni di posti settimanali), OAG (*Official Aviation Guide of the Airways*) ritiene più probabile che la capacità effettiva rimanga più bassa, attorno ai 3,6 milioni di posti settimanali, per un periodo prolungato, a causa di ulteriori tagli da parte delle compagnie locali. In questo contesto, l'approccio adottato dai diversi vettori risulta eterogeneo: (i) le compagnie saudite non hanno significativamente rivisto il loro operativo, beneficiando di un'incidenza del mercato domestico molto forte, mentre (ii) altri hub carrier del Golfo hanno effettuato tagli molto consistenti (es. Emirates -40%, Qatar Airways -62%, Etihad -

rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 marzo.

50% e Air Arabia -64%), a fronte di (iii) alcuni operatori che hanno completamente eliminato le rotte nell'area fino a fine aprile ed (iv) altri che hanno incrementato la loro presenza sulle rotte Asia-Europa (es. Singapore Airlines e Turkish Airlines). Nel complesso, OAG ritiene che l'elasticità delle compagnie di riprogrammare e riallocare la loro offerta su destinazioni più sicure sia bassa, poiché i benefici che ne deriverebbero non compensano i costi organizzativi sostenuti, senza garantire un ritorno economico. Già si osserva, infatti, come strumenti di breve periodo come aumenti tariffari, supplementi e gestione della capacità risultano insufficienti. Ciononostante, la connettività del Medio Oriente è considerata strutturalmente solida e destinata a tornare ai livelli di redditività pre-conflitto sul medio-lungo periodo, una volta migliorato il contesto geopolitico. (Fonte: OAG, *Middle East Conflict: The Impact on Airline Capacity*, Marzo 2026 - CAPA, *Gulf crisis puts downward pressure on Asia Pacific capacity and earnings*, Aprile 2026 - AACO, *Status report - Impact of the War in the Middle East Region on the Economy, Travel, and Tourism*, Aprile 2026).

In questo contesto il Gruppo AdB chiude il primo trimestre 2026 con risultati positivi in termini di traffico e andamento economico-finanziario con una programmazione degli slot per la stagione estiva sostanzialmente in linea con la stagione precedente.

Tuttavia, persiste un elevato profilo di rischio connesso al quadro geopolitico internazionale che potrebbe incidere sulla domanda e sull'operatività del settore. In termini di connettività diretta, l'esposizione del Gruppo agli effetti della guerra in Medio Oriente è limitata (circa il 2% del traffico) e si concentra prevalentemente su collegamenti da/per Dubai, con riflessi anche sull'attività cargo; l'entità di tali impatti, anche indiretti sulla domanda derivanti da possibili incrementi dei prezzi dei biglietti aerei e da una possibile ripresa dell'inflazione, dipenderà dalla durata delle tensioni e da possibili ulteriori denegate escalation.

A livello locale, la Legge di Bilancio 2026 ha introdotto l'esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco per gli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma, con onere trasferito alla Regione Emilia-Romagna, mentre l'aeroporto di Bologna non beneficia di tale misura, potenzialmente influenzando la dinamica del traffico regionale e causando un possibile trasferimento di domanda verso gli scali minori.

Il Gruppo nel 2026 proseguirà l'attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma a completamento del periodo regolatorio 2023-2026, finalizzati anche al superamento dei vincoli di capacità infrastrutturale, proseguendo al contempo le interlocuzioni con ENAC per la predisposizione del Contratto di Programma relativo al periodo regolatorio 2027-2030.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2026

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2026

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 31.03.2026	al 31.12.2025
Diritti di concessione	1	296.108	283.512
Altre attività immateriali	2	2.499	2.577
Attività immateriali		298.607	286.089
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	16.950	17.137
Investimenti Immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		18.567	18.754
Partecipazioni	5	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	6	28.932	28.722
Attività fiscali differite	7	5.263	4.776
Altre attività non correnti	8	587	586
Altre attività non correnti		34.783	34.085
ATTIVITA' NON CORRENTI		351.957	338.928
Rimanenze di magazzino	9	946	865
Crediti commerciali	10	16.286	19.691
Altre attività correnti	11	9.260	8.092
Attività finanziarie correnti	12	700	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	56.369	81.164
ATTIVITA' CORRENTI		83.561	109.812
TOTALE ATTIVITA'		435.518	448.740
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		138.424	113.582
Risultato del periodo		2.614	24.842
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	231.352	228.738
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	231.352	228.738
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	2.901	2.941
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	16.624	15.246
Fondi per rischi e oneri futuri	17	3.977	3.853
Passività finanziarie non correnti	18	95.171	96.170
Altri debiti non correnti		41	41
PASSIVITA' NON CORRENTI		118.714	118.251
Debiti commerciali	19	29.862	44.657
Altre passività	20	43.017	41.654
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	3.884	4.106
Fondi per rischi e oneri	17	0	0
Passività finanziarie correnti	18	8.689	11.334
PASSIVITA' CORRENTI		85.452	101.751
TOTALE PASSIVITA'		204.166	220.002
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		435.518	448.740

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025
Ricavi per servizi aeronautici		16.901	15.664
Ricavi per servizi non aeronautici		12.296	12.364
Ricavi per servizi di costruzione		12.544	7.986
Altri ricavi e proventi della gestione		259	194
RICAVI	21	42.000	36.208
Materiali di consumo e merci		(1.032)	(815)
Costi per servizi		(6.190)	(6.438)
Costi per servizi di costruzione		(11.947)	(7.605)
Canoni, noleggi e altri costi		(2.497)	(2.330)
Oneri diversi di gestione		(849)	(895)
Costo del personale		(9.392)	(8.656)
COSTI	22	(31.907)	(26.739)
Ammortamento diritti di concessione		(2.990)	(2.463)
Ammortamento altre attività immateriali		(269)	(217)
Ammortamento attività materiali		(795)	(593)
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	23	(4.054)	(3.273)
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi		(67)	(133)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture		(684)	(662)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(142)	(290)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	24	(893)	(1.085)
TOTALE COSTI		(36.854)	(31.097)
RISULTATO OPERATIVO		5.146	5.111
Proventi finanziari	25	398	168
Oneri finanziari	25	(1.726)	(790)
RISULTATO ANTE IMPOSTE		3.818	4.489
IMPOSTE DEL PERIODO	26	(1.204)	(1.372)
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		2.614	3.117
Utile (Perdita) - Terzi		0	0
Utile (Perdita) - Gruppo		2.614	3.117
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,07	0,09
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,07	0,09

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2026	per il trimestre chiuso al 31.03.2025
Utile (perdita) di periodo (A)	2.614	3.117
<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	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	2.614	3.117
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	2.614	3.117

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.03.2025
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	3.818	4.489
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(597)	(381)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. imp. e macchinari e attività	4.054	3.273
+ Accantonamento fondi	893	1.085
+ Oneri/(proventi) per interessi che non comportano uscite/(entrate) di cassa	506	340
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	822	282
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	284	127
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	38	40
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	9.819	9.255
Variazione rimanenze di magazzino	(81)	21
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	3.052	(2.159)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/non correnti	(1.287)	(501)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	1.238	(684)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(991)	294
Interessi pagati	(1.187)	(278)
Interessi incassati	50	7
TFR e altri fondi del personale pagati	(107)	(120)
Utilizzo fondi	(240)	(310)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	10.265	5.524
Acquisto di attività materiali	(575)	(1.259)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	2	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(31.209)	(14.186)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(222)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(694)	(695)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(32.476)	(16.362)
Finanziamenti rimborsati	(2.451)	(2.447)
Pagamenti per passività per diritti d'uso	(134)	(46)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(2.585)	(2.492)
Variazione finale di cassa	(24.795)	(13.331)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio periodo	81.164	41.079
Variazione del periodo di disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(24.795)	(13.331)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo	56.369	27.748

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissioni azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2025	90.314	25.683	11.603	97.374	0	(3.272)	(17.145)	(662)	24.842	228.738	228.738
Attribuzione del risultato esercizio 2025	0	0	0	0	0	0	24.842	0	(24.842)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	0	2.614	2.614	2.614
Patrimonio netto al 31.03.2026	90.314	25.683	11.603	97.374	0	(3.272)	(7.697)	(662)	2.614	231.352	231.352

<i>in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissioni azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	0	(3.272)	(18.093)	(694)	24.437	220.879	220.879
Attribuzione del risultato esercizio 2024	0	0	0	0	0	0	24.437	0	(24.437)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	0	3.117	3.117	3.117
Patrimonio netto al 31.03.2025	90.314	25.683	10.468	92.035	0	(3.272)	6.344	(694)	3.117	223.995	223.995

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 31 marzo 2026

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2026

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2026 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio - 31 marzo 2025, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base

del costo storico, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2026 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2026.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2025 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 2025 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2026, che non hanno avuto impatto sul trimestre in esame. Il presente resoconto intermedio sulla gestione non è stato assoggettato a revisione contabile.

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

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

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci 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 31 marzo 2026 e al 31 dicembre 2025 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE	Capitale sociale (in migliaia di euro)	Al 31.03.2026	Al 31.12.2025
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

E' opportuno precisare che l'informativa relativa ai settori operativi viene illustrata per le Continuing Operations in modo da riflettere il futuro assetto organizzativo del Gruppo e, separatamente, per le attività destinate alla vendita.

Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l'andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore aviation rispetto a quelli riconducibili al settore non aviation. La voce "Altro, in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

Nella gestione del Gruppo proventi ed oneri finanziari e imposte non sono allocati ai singoli settori operativi.

Le attività di settore sono quelle impiegate dal settore nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.

Le attività di settore presentate sono valutate utilizzando gli stessi criteri contabili adottati per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Aviation al 31.03.2026	Non Aviation al 31.03.2026	Altro al 31.03.2026	Totale Consolidato
Ricavi	22.976	19.024	0	42.000
Costi	(21.609)	(10.298)	0	(31.907)
<i>di cui costi per servizi</i>	(5.117)	(1.073)	0	(6.190)
<i>di cui costi per servizi di costruzione</i>	(5.424)	(6.523)	0	(11.947)
<i>di cui canoni di noleggio e altri costi</i>	(1.606)	(891)	0	(2.497)
<i>di cui costo del personale</i>	(8.089)	(1.303)	0	(9.392)
Margine Operativo Lordo	1.367	8.726	0	10.093
Ammortamenti e svalutazioni	(2.389)	(1.665)	0	(4.054)
Accantonamenti	(737)	(156)	0	(893)
Risultato operativo	(1.759)	6.905	0	5.146
Proventi finanziari	0	0	398	398
Oneri finanziari	0	0	(1.726)	(1.726)
Risultato ante imposte	(1.759)	6.905	(1.328)	3.818
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.204)	(1.204)
Utile (perdita) di periodo	(1.759)	6.905	(2.532)	2.614
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	2.614

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	Aviation al 31.03.2026	Non Aviation al 31.03.2026	Altro al 31.03.2026	Totale Consolidato
Attività non correnti	251.648	65.717	34.592	351.957
Attività immateriali	241.639	56.967	0	298.607
Diritti di concessione	239.877	56.232	0	296.108
Altre attività immateriali	1.762	735	0	2.499
Attività materiali	9.847	8.720	0	18.567
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.847	7.103	0	16.950
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	162	29	34.592	34.783
Partecipazioni	0	0	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	28.932	28.932
Imposte differite attive al netto passive	0	0	5.263	5.263
Altre attività non correnti	162	29	396	587
Attività correnti	17.688	5.981	59.892	83.561
Rimanenze di magazzino	553	393	0	946
Crediti commerciali	10.987	5.299	0	16.286
Altre attività correnti	6.148	289	2.823	9.260
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	56.369	56.369
Totale attività	269.336	71.698	94.485	435.518

<i>in migliaia di euro</i>	Aviation al 31.03.2025	Non Aviation al 31.03.2025	Altro al 31.03.2025	Totale Consolidato
Attività non correnti	223.907	53.737	25.175	302.819
Attività immateriali	215.610	46.544	0	262.154
Diritti di concessione	214.388	45.603	0	259.991
Altre attività immateriali	1.222	941	0	2.164
Attività materiali	8.293	7.193	0	15.486
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.293	5.576	0	13.869
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	4	0	25.175	25.179

<i>in migliaia di euro</i>	Aviation al 31.03.2025	Non Aviation al 31.03.2025	Altro al 31.03.2025	Totale Consolidato
Partecipazioni	0	0	266	266
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	19.697	19.697
Imposte differite attive al netto passive	0	0	5.106	5.106
Altre attività non correnti	4	0	106	110
Attività correnti	18.719	7.145	30.390	56.254
Rimanenze di magazzino	310	364	117	791
Crediti commerciali	12.666	6.369	0	19.035
Altre attività correnti	5.743	412	1.825	7.980
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	27.748	27.748
Totale attività	242.626	60.882	55.566	359.073

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 pubblicità e della Marconi Business Lounge fino a maggio 2025 poi affidata in subconcessione ad operatore specializzato.

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

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali.

Riportiamo di seguito le principali differenze:

- voci considerate non pertinenti ai fini della contabilità regolatoria che vengono allocate tramite un esame specifico della singola voce di costo/ricavo;
- ricavi e costi per servizi di costruzione allocati sulla base della suddivisione analitica degli investimenti dell'esercizio tra le due SBU secondo criteri regolatori;
- incentivi per lo sviluppo del traffico aereo allocati interamente alla SBU *Aviation* coerentemente con quanto effettuato nei prospetti di bilancio.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Diritti di concessione	296.108	283.512	12.596
Software, licenze e diritti simili	1.420	1.531	(111)
Altre attività immateriali	29	30	(1)
Altre attività immateriali in corso	1.050	1.016	34
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	298.607	286.089	12.518

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

1. Diritti di concessione

Al 31 marzo 2026, la voce Diritti di concessione registra un incremento di quasi 15,6 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e delle anticipazioni lavori. Tale crescita è principalmente dovuta ad investimenti entrati in funzione nel trimestre 2026 tra cui la riqualifica dell'area sosta del piazzale servizi, la realizzazione di quota parte delle opere air side relative all'ampliamento terminal 1° lotto e dei sistemi di ricarica delle auto elettriche oltre all'avanzamento di interventi in corso di realizzazione al 31 marzo 2026 tra cui:

- il nuovo parcheggio multipiano area est (park B) comprensivo di anticipazioni lavori per 1,2 milioni di Euro;
- progettazioni e lavori volti all'ampliamento del terminal;
- adeguamento sismico terminal est;
- nuove gaterooms per l'imbarco di voli verso destinazioni area Schengen e ampliamento edificio BHS;
- alcuni interventi collegati al piazzale Apron 3.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 3 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 0,2 milioni di Euro che riguarda principalmente acquisti di licenze.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 31 marzo 2026, 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 2026-2046 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 2025 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, non sono stati compiuti test di impairment.

3-4 ATTIVITÀ MATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.423	3.479	(56)
Macchinari, attrezzature e impianti	8.320	8.644	(324)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.362	2.168	194
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	767	730	37
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.264	17.413	(149)
Diritti d'uso terreni	860	883	(23)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	195	222	(27)
Diritti d'uso mobili, macchine ufficio, mezzi di trasporto	248	236	12
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.303	1.341	(38)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	18.567	18.754	(187)

3. Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 31 marzo 2026 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 0,6 milioni di Euro al lordo dei relativi ammortamenti e riguarda prevalentemente l'acquisto di sedute di attesa per la sala partenze Schengen, di server ed altri apparati IT e di una navetta elettrica per PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità).

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo rileva in

qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale e di alcune attrezzature. Il valore iscritto al 31 marzo 2026 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 2025, 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

Il valore delle partecipazioni non è variato rispetto al 31 dicembre 2025 ed è formato dalla partecipazione dello 0,18% nel Consorzio Esperienza Energia.

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Consorzio Esperienza Energia	0,18%	1	1	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		1	1	0

La Capogruppo detiene, inoltre, una partecipazione dello 0,07% nel CAAF dell'Industria Spa e del 5,56% in Urban V Spa, società che si occupa dal 2022 dello sviluppo internazionale

della urban air mobility, il cui valore è stato svalutato al 31 dicembre 2025.

6. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il periodo chiuso al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	Al 31.12.2025	Incrementi / Acquisizioni/ Rivalutazioni	Decrementi/ Riclassificazioni/ Svalutazioni	Al 31.03.2026
Credito per Terminal Value	14.114	90	0	14.204
Strumenti Finanziari Partecipativi	13.483	114	0	13.597
Polizze di capitalizzazione	1.125	6	0	1.131
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	28.722	210	0	28.932

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

- 14,2 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 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;
- 13,6 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo (di seguito anche SFP) 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 trimestre in esame per 0,1 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit or loss* ai sensi dell'IFRS 9. Si rimanda per approfondimenti al Bilancio 2025;
- 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 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi/ Rettifiche	al 31.03.2026
Imposte differite attive	7.704	652	(151)	8.205
Imposte differite passive	(2.928)	14	0	2.942
ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE	4.776	638	(151)	5.263

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

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovo beni in concessione, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- rettifiche connesse all'applicazione dei principi contabili internazionali;
- componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

La variazione della voce "imposte differite attive" include principalmente l'effetto legato ai fondi fiscalmente deducibili

in esercizi successivi in particolare fondo rinnovo beni in concessione, fondo svalutazione crediti e fondi rischi e oneri. In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. L'aumento del periodo è da attribuire all'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione.

8. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025, sostanzialmente invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Credito da cessione partecipazioni	304	304	0
Ratei e risconti attivi non correnti	189	188	1
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	3	3	0
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	587	586	1

9. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	701	680	21
Rimanenze di Prodotti finiti	245	185	60
RIMANENZE DI MAGAZZINO	946	865	81

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise

mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi.

10. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Crediti commerciali	18.431	21.483	(3.052)
Fondo svalutazione crediti commerciali	(2.145)	(1.792)	(353)
CREDITI COMMERCIALI	16.286	19.691	(3.404)

Al 31 marzo 2026 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 18,4 milioni di Euro ed evidenziano un decremento di 3,1 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2025.

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 incrementi del periodo ammontano a 353 mila Euro, di cui 286 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi relativi a servizi erogati nel trimestre mentre non sono stati effettuati utilizzi del fondo.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata pertanto la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2025	Incrementi	Utilizzi	Rilasci	AI 31.03.2026
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(1.792)	(353)	0	0	(2.145)

Al 30 aprile 2026 il 48% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) del Gruppo esposti al 31 marzo è stato incassato.

11. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al

31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Crediti tributari	878	845	33
Crediti verso il personale	45	42	3
Altri crediti	8.337	7.205	1.132
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	9.260	8.092	1.167

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Crediti per addizionale comunale	5.937	6.178	(241)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.411)	(1.411)	0
Ratei e Risconti attivi	1.771	643	1.128
Altri crediti correnti	638	537	101
Anticipi a fornitori	581	513	68
Credito da cessione partecipazioni	342	471	(129)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	290	87	203
Crediti vs. clienti per IRESA	189	187	2
TOTALE ALTRI CREDITI	8.337	7.205	1.132

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

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 non si è movimentata nel periodo in esame:

12. Attività finanziarie correnti

Le attività finanziarie correnti al 31 marzo 2026 sono costituite da Time Deposit acquistati nel mese di gennaio con scadenza luglio 2026.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	Acquisizioni	Altri incrementi / Riclassifiche	Decrementi / Cessioni	al 31.03.2026
Time deposit	0	700	0	0	700
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	700	0	0	700

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Depositi bancari e postali	56.327	81.131	(24.804)
Denaro e valori in cassa	42	33	9
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	56.369	81.164	(24.795)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre ai quali la Capogruppo detiene una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

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

PASSIVITÀ

14. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	138.424	113.582	24.842
Risultato del periodo	2.614	24.842	(22.228)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	231.352	228.738	2.614

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 2026 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

Si riportano di seguito le informazioni alla base del calcolo dell'utile base e diluito per azione:

<i>in unità di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.03.2025
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	2.614.056	3.116.577
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,07	0,09
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,07	0,09

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 marzo 2026 così

come al 31 marzo 2025 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	11.603	11.603	0
Riserva straordinaria	97.374	97.374	0
Riserve FTA	(3.271)	(3.271)	0
Utili/perdite portati a nuovo	7.697	(17.145)	24.842
Riserva OCI	(662)	(662)	0
TOTALE RISERVE	138.424	113.582	24.842

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

- 14,35 milioni di Euro a seguito dell'operazione di aumento a pagamento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 20 febbraio 2006;
- 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS del luglio 2015.

Ai sensi dell'art. 2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non

abbia raggiunto il limite stabilito dall'art. 2430 del Codice Civile.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimentano per effetto del risultato d'esercizio 2025 in attesa delle delibere da parte delle Assemblee dei Soci delle società del Gruppo tenutesi nel mese di aprile.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2025 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al

personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali.

15. Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
TFR	2.547	2.623	(76)
Altri fondi relativi al personale	354	318	36
FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI	2.901	2.941	(40)

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

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2025	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	AI 31.03.2026
TFR	2.623	5	26	(107)	0	2.547
Altri fondi relativi al personale	318	33	3	0	0	354
FONDI BENEFICI A DIPENDENTI	2.941	38	29	(107)	0	2.901

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

La voce "altri fondi relativi al personale" riguarda la passività al 31 marzo 2026 relativa al piano di incentivazione a lungo

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

16. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per il trimestre chiuso al 31 marzo 2026, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2026
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	15.246	1.378	0	0	16.624
Fondo rinnovo infrastrutture corrente	4.106	0	(222)	0	3.884
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	19.352	1.378	(222)	0	20.508

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

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti nel trimestre chiuso al 31 marzo 2026:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi / Rilasci e riclassifiche	al 31.03.2026
Fondo rischi per contenziosi in corso	3.257	100	(18)	3.339
Altri fondi rischi e oneri	596	42	0	638
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	3.853	142	(18)	3.977
FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI	0	0	0	0
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI	3.853	142	(18)	3.977

La voce “fondo rischi per contenziosi in corso” accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso.

Al 31 marzo 2026 è costituita prevalentemente dagli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi dalla Capogruppo, oltre alla quota del 2026 per 100 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (23,3 milioni di Euro al 31 marzo 2026).

Il fondo contenziosi in corso include inoltre la stima della passività per possibili contenziosi con dipendenti e con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale.

Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo

ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri. La voce “altri fondi rischi e oneri non correnti” è costituito dalla miglior stima dell'impegno assunto dalla Capogruppo ad istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico dei voli sulla città di Bologna nel quadro delle iniziative poste in essere per diminuire tale impatto acustico ed il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo “IRESA” sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento al periodo in esame la movimentazione di tale fondo è stata di 42 mila Euro.

18. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 marzo 2026 confrontate con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Mutui - parte non corrente	94.095	94.998	(903)
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	1.076	1.172	(96)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	95.171	96.170	(999)
Mutui - parte corrente	4.875	6.421	(1.546)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	302	294	8
Debiti per addizionale comunale e Iresa	3.284	4.066	(782)
Altri debiti finanziari correnti	228	553	(325)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	8.689	11.334	(2.645)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	103.860	107.504	(3.644)

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, iscritto per 1,6 milioni di Euro tra i mutui parte corrente in quanto l'ultima rata è in scadenza il 30 giugno 2026. Nel periodo in esame è stata rimborsata la penultima rata per 1,6 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 31 marzo 2026 tale finanziamento è classificato per 4,5 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel

- primo trimestre 2026 è stata rimborsata una rata da 0,8 milioni di Euro;
- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro completamente incassato al 31 dicembre 2025. La prima tranche di 10 milioni è stata incassata nel 2024 al netto della commissione d'istruttoria, ha durata di 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. La seconda e la terza di ulteriori 20 e 60 milioni di Euro nel 2025 sono state

incassate rispettivamente a luglio e settembre 2025, hanno medesima durata e tasso rispettivamente del 3,987% e 4,042%. L'importo è iscritto tra le passività non correnti per 89,6 milioni e tra le passività correnti per 0,3 milioni di Euro.

Infine, il mutuo erogato dal Monte dei Paschi di Siena a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale è stato integralmente rimborsato nel trimestre in esame con il pagamento dell'ultima rata di 0,1 milioni di Euro

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Mutui - parte non corrente	94.095	94.998	(903)
Mutui - parte corrente	4.875	6.421	(1.546)
TOTALE MUTUI	98.970	101.419	(2.449)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2026:

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) - I tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	SI
BEI (Banca Europea Investimenti) - II tranche	Mutuo	Tasso fisso del 3,987%	Trimestrali	2043	SI
BEI (Banca Europea Investimenti) - III tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,042%	Trimestrali	2043	SI

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

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali. Il contratto di finanziamento BEI 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. Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di

decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 marzo 2026 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di cross default da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Nella tabella seguente si espongono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente per il diritto d'uso dei beni iscritti nell'attivo immobilizzato alla nota 2.

Dettaglio Passività finanziarie per diritti d'uso:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Passività finanziarie non correnti per diritti d'uso	1.076	1.172	(96)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	302	294	8
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO	1.378	1.466	(88)

Il Gruppo ha sia contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.

La tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing non correnti e correnti.

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31.03.2026
Mutui - quota corrente	6.421	(2.451)	0	905	4.875
Passività per diritti d'uso - quota corrente	294	(134)	13	129	302
Mutui - quota non corrente	94.998	0	0	(903)	94.095
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	1.173	0	27	(124)	1.076
Totale	102.886	(2.585)	40	7	100.348

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 31 marzo 2026 e riversata agli Enti creditori nel mese di

aprile al netto dell'incremento sui voli internazionali disposto dalla Legge Finanziaria 2025 il cui versamento è in attesa del decreto attuativo:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	3.284	4.066	(782)
DEBITI PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	3.284	4.066	(782)

19. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Debiti commerciali	29.862	44.657	(14.795)
DEBITI COMMERCIALI	29.862	44.657	(14.795)

I debiti commerciali, che evidenziano una significativa contrazione rispetto al 31 dicembre 2025, si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2025 è dovuto ai regolari pagamenti

del periodo oltre al pagamento degli investimenti effettuati in particolare, nell'ultima parte del precedente esercizio che avevano aumentato il valore dei debiti al 31 dicembre 2025.

20. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Debiti tributari correnti	2.549	1.206	1.343
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	6.782	5.568	1.214
ENAC per canone di concessione e altri debiti vs stato	25.361	27.520	(2.159)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	8.325	7.360	965
ALTRE PASSIVITA'	43.017	41.654	1.363

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

iii. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Debiti per imposte dirette	1.440	16	1.424
Altri debiti tributari	1.109	1.190	(81)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.549	1.206	1.343

La crescita dei debiti tributari è dovuta prevalentemente all'incremento del debito per imposte dirette, tenuto conto

che gli acconti relativi al 2025 sono risultati maggiori rispetto al debito per imposte di competenza dello stesso esercizio.

iv. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Debiti verso personale per retribuzioni	3.592	2.551	1.041
Debiti verso personale per retribuzioni differite	1.884	1.602	282
Debiti verso Istituti di Previdenza	1.306	1.415	(109)
TOTALE DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA	6.782	5.568	1.214

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento rispetto al 31 dicembre 2025 anche per effetto

dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite.

v. 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:

- 23,3 milioni di Euro (23 milioni al 31 dicembre 2025) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma

3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi del Bilancio 2025;

- 2,1 milioni di Euro (contro 4,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2025) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2025 oltre alla quota maturata nel trimestre.

vi. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 marzo 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Variazione
Debito addizionale diritti imbarco e Iresa	4.721	4.959	(238)
Ratei e risconti passivi correnti	1.955	576	(176)
Altri debiti correnti	1.649	1.825	1.379
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	8.325	7.360	965

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo 2026. La parte

del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti

creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 18).

L'aumento della voce "ratei e risconti passivi correnti" è prevalentemente dovuto all'infrannualità del periodo in esame per la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione e altre tipologie di ricavi.

Infine, gli "altri debiti correnti" includono i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

21. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due periodi a confronto, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 42 milioni di Euro con una crescita di 5,8 milioni di Euro rispetto al

primo trimestre 2025. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel trimestre, in rilevante crescita rispetto al periodo di confronto, i ricavi evidenziano una crescita del 4,4% passando da 28,2 milioni del primo trimestre 2025 a 29,5 milioni del 2026.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	16.901	15.664	1.237
Ricavi per servizi non aeronautici	12.296	12.364	(68)
Ricavi per servizi di costruzione	12.544	7.986	4.558
Altri ricavi e proventi della gestione	259	194	65
RICAVI	42.000	36.208	5.792

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>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Diritti aeroportuali	14.574	13.660	914
Parcheggi	4.500	4.629	(129)
Ricavi per servizi di costruzione	12.544	7.986	4.558
Altro	2.949	3.481	(532)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	34.567	29.756	4.811

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Diritti aeroportuali	14.574	13.660	914
Parcheggi	4.500	4.629	(129)
Ricavi per servizi di costruzione	12.544	7.986	4.558
Altro	2.949	3.481	(532)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	34.567	29.756	4.811
Subconcessioni locali commerciali e non	7.410	6.445	965
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	7.410	6.445	965
Ricavi NO IFRS 15	23	7	16
TOTALE RICAVI	42.000	36.208	5.792

i. Ricavi per servizi aeronautici

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 7,9% dovuta sia alla componente traffico (+5% traffico passeggeri) che alla dinamica tariffaria. Si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	368	344	24
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	413	344	69
Ricavi da diritti aeroportuali	19.525	17.218	2.307
Ricavi da corrispettivo PRM	706	967	(261)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(5.881)	(4.734)	(1.147)
Servizi di handling	699	634	65
Altri ricavi aeronautici	1.071	891	180
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	16.901	15.664	1.237

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	8.885	7.352	1.533
Diritti di approdo, decollo e sosta	7.155	6.567	588
Diritti per sicurezza passeggeri	2.512	2.168	344
Diritti per controllo bagagli stiva	877	858	19
Diritti di imbarco e sbarco merci	377	402	(25)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(281)	(129)	(152)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	19.525	17.218	2.307

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025. Questa classe di ricavi presenta un leggero calo (-0,5%) dovuto a:

- minori ricavi derivanti dalla nuova modalità di gestione della Business Lounge che da gestione diretta, nella voce "altri ricavi commerciali" è passata a subconcessione di spazi, con ricavi inferiori a quelli della vendita dei servizi, ma contestualmente con il venir meno dei relativi costi di gestione;
- minori ricavi da parcheggi prevalentemente per i mancati ricavi dei parcheggi lunga e media sosta interessati da lavori di riqualifica, solo parzialmente compensati dall'entrata in funzione del nuovo parcheggio multipiano e per la crescita dell'utilizzo delle aree kiss&fly in fascia gratuita.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	6.699	5.764	935
Parcheggi	4.500	4.629	(129)
Altri ricavi commerciali	1.097	1.971	(874)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	12.296	12.364	(68)

Di seguito il dettaglio della voce "altri ricavi commerciali" il cui calo è motivato nel commento sopra:

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Marconi Business Lounge	0	868	(868)
Pubblicità	319	354	(35)
Ricavi commerciali diversi	778	749	29
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.097	1.971	(874)

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 12,5 milioni di Euro contro 8 milioni del primo trimestre 2025; per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	259	194	65
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	259	194	65

La voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" è in aumento del 33,5% prevalentemente per maggiori rimborsi per

conduzione aree aeroportuali, contributi in conto esercizio e personale distaccato

COSTI

I costi complessivi del primo trimestre 2026 evidenziano una crescita del 19,3% sul primo trimestre 2025 dovuta al rilevante aumento della voce "costi per servizi di costruzione", per effetto dei maggiori investimenti in

infrastrutture aeroportuali effettuati nel trimestre in esame. I costi complessivi, rettificati di tale voce, presentano infatti una crescita del 4,3% dovuta prevalentemente al maggior 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 trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Beni e materiali di consumo	355	269	86
Materiali di manutenzione	70	55	15
Carburanti e gasolio	607	491	116
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.032	815	217

La crescita del 26,6% è dovuta a tutte le componenti, in particolare a quelle legate all'aumento del traffico quali i beni e materiali di consumo e i carburanti e il gasolio. In quest'ultima voce è incluso anche il liquido de-icing per pista ed aeromobili, anch'esso in crescita,

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Spese di manutenzione	1.681	1.590	91
Utenze	946	925	21
Pulizie e servizi assimilati	774	715	59
Prestazioni di terzi	1.284	1.604	(320)
<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Servizi MBL	0	144	(144)
Pubblicità, promozione e sviluppo	111	81	30
Assicurazioni	306	283	23
Prestazioni professionali e consulenze	682	698	(16)
Compensi e rimborsi organi statutari	244	272	(28)
Altri costi per servizi	162	126	36
TOTALE COSTI PER SERVIZI	6.190	6.438	(248)

I costi per servizi presentano una contrazione del 3,9% prevalentemente per i risparmi della voce “prestazioni di terzi” il cui dettaglio è esposto nelle tabelle seguenti e l'assenza dei costi del servizio MBL come commentato alla voce “ricavi per servizi non aeronautici”.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	290	340	(50)
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	1.277	1.137	140
Spese di manutenzione Beni di terzi	114	113	1
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.681	1.590	91

Di seguito un dettaglio dei costi delle prestazioni di terzi, il cui decremento è legato da un lato all'interruzione del servizio navetta da/per il terminal per i lavori di riqualifica di un parcheggio remoto e dall'altro ai risparmi della voce “servizi di sicurezza” dovuti anche all'internalizzazione del servizio di assistenza ai passeggeri (cd. “facilitatori”) dal mese di marzo 2026.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Sgombero neve	306	231	75
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	20	273	(253)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	65	76	(11)
Servizio di sicurezza	341	506	(165)
Altre prestazioni di terzi	552	518	34
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.284	1.604	(320)

iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per la

realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Canoni di concessione	1.880	1.776	104
Canoni di noleggio	42	33	9
Affitti passivi	6	5	1
Canoni elaborazione dati	548	511	37
Altri costi per godimento beni di terzi	21	5	16
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	2.497	2.330	167

La crescita di questa categoria di costi (7,2%) è prevalentemente dovuta al canone di concessione

aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato ed ai maggiori canoni per elaborazione dati.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione in calo (-5,1%) nel primo trimestre 2026.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Oneri tributari	388	397	(9)
Contributo servizio antincendio	306	283	23
Altri oneri e spese di gestione	155	215	(60)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	849	895	(46)

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Salari e stipendi	6.623	6.090	533
Oneri sociali	1.881	1.749	132
Trattamento fine rapporto	402	381	21
Trattamento di quiescenza e simili	69	56	13
Altri costi del personale	417	380	37
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	9.392	8.656	736

La crescita del costo del personale (+8,5%) è dovuta all'aumento dell'organico (+28 risorse medie nel trimestre; + 16 risorse al 31 marzo 2026 rispetto al 31 marzo 2025) e al rinnovo del CCNL avvenuto a giugno 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Mensa dipendenti	195	190	5
Spese per aggiornamento e formazione del personale	49	59	(10)
Spese missioni dipendenti	49	29	20
Spese varie per il personale	91	67	24
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	33	35	(2)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	417	380	37

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

Organico medio (n.ro risorse)	I° trimestre 2026	I° trimestre 2025	Variazione
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	500	475	25
Operai	112	110	2
TOTALE PERSONALE	621	593	28

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

Organico (n.ro risorse)	al 31.03.2026	al 31.12.2025	Variazione
Dirigenti	10	9	1
Impiegati	495	487	8
Operai	111	104	7
TOTALE PERSONALE	616	600	16

23. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Ammortamento/Svalutazione diritti di concessione	2.990	2.463	527
Ammortamento/Svalutazione altre attività immateriali	269	217	52
Ammortamento/Svalutazione attività materiali	795	593	202
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	4.054	3.273	781

Il costo degli ammortamenti del periodo è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1-4).

La voce "ammortamento attività materiali" include 72 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

Nel periodo non sono state effettuate svalutazioni.

24. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	67	133	(66)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	684	662	22
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	142	290	(148)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	893	1.085	(192)

Questa categoria di costi evidenzia un calo dovuto ai minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti e al fondo rischi e oneri (rif. nota 10 e 17).

25. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Incremento SFP	114	0	114
Proventi da attualizzazione fondi	90	52	38
Proventi finanziari diversi dai precedenti	188	111	77
Proventi da titoli e similari	6	5	1
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	398	168	230
Interessi passivi e oneri bancari	(984)	(313)	(671)
Oneri da attualizzazione fondi	(710)	(392)	(318)
Altri oneri finanziari	(32)	(85)	53
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.726)	(790)	(936)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.328)	(622)	(706)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo in crescita di oltre il doppio rispetto al primo trimestre 2025 a causa dei maggiori interessi passivi e oneri bancari dovuti all'aumento

dell'indebitamento per i tiraggi del finanziamento BEI effettuati nel 2025 oltre ai maggiori oneri da attualizzazione dei fondi per l'andamento dei tassi di interesse prospettici.

26. Imposte del periodo

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.03.2025	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(1.204)	(1.372)	168
IMPOSTE DEL PERIODO	(1.204)	(1.372)	168
% imposte del periodo sul risultato ante imposte	32%	31%	1%

La stima delle imposte sul reddito del primo trimestre 2026 ammonta a 1,2 milioni di Euro contro 1,4 milioni del primo trimestre 2025 per la minore base imponibile del periodo.

La stima del carico fiscale IRES al 31 marzo 2026 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24%. L'aliquota IRAP è pari al 4,2%.

27. Operazioni con parti correlate

Per la definizione di “Parti Correlate” si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragrupo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente:

- la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale;
- la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale, Organismo di Vigilanza e manutenzione mezzi e attrezzature;
- il compenso, riversato al datore di lavoro AdB, degli amministratori dipendenti della Capogruppo per complessivi 26 mila Euro (37 mila Euro nel primo trimestre 2025).

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;
- al contratto di presidio H24.

Nel complesso i costi al 31 marzo 2026 verso TAG ammontano a 102 mila Euro (106 mila Euro nel periodo di confronto).

Sul fronte patrimoniale i crediti verso Tag al 31 marzo 2026 ammontano a 289 mila Euro di cui 90 mila per consolidato fiscale Ires e i debiti e altre passività a 137 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026.

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.

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 135 mila Euro contro 133 mila Euro del primo trimestre 2025 e 10 mila Euro i costi, assenti nel trimestre di confronto. Trattasi dei costi per il servizio di distruzione dei bagagli con anomalie riscontrate dall'Agenzia delle Dogane.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 31 marzo 2026 ammontano a 116 mila Euro (166 mila Euro al 31 marzo 2025) di cui 17 mila per consolidato fiscale Ires.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 5 febbraio 2024 (consolidante) e FFM del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- il co-obbligo di AdB in alcune fidejussioni di FFM per 6 milioni di Euro di cui la più rilevante (5,8 milioni di Euro) è la fidejussione a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda al paragrafo sul contenzioso del Bilancio 2025.

Rapporti con altre parti correlate

Nei primi tre mesi del 2026 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa (Edizione Srl) così sintetizzabili:

- AdR Engineering: al 31 marzo 2026 la Capogruppo ha rilevato investimenti in corso nei diritti di concessione per il servizio di progettazione esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione del building relativo all'opera di ampliamento del terminal per 586 mila Euro;
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 20 mila Euro (28 mila Euro al 31 marzo 2025) e ha debiti per 21 mila Euro (32 mila al 31 marzo 2025);

Si riportano le tabelle riepilogative dei rapporti intrattenuti al 31 marzo 2026 dalla Capogruppo con le società del Gruppo e con le altre parti correlate:

in migliaia di euro	Diritti di concessione	Crediti Commerciali	Altre Attività Correnti	Totale Attività	Passività non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	186	103	289	33	91	13	137
Fast Freight Marconi Spa	0	99	17	116	0	10	1	11
AdR Ingeneering	586	0	0	586	0	0	0	0
Telepass	0	0	0	0	0	21	0	21
Totale	586	285	120	991	33	122	14	169

in migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	8	18	0	26	(101)	0	(1)	(102)
Fast Freight Marconi Spa	21	57	57	135	(10)	0	0	(10)
Telepass	0	0	0	0	(20)	0	0	(20)
Totale	29	74	57	160	(131)	0	(1)	(132)

28. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione e alla Rendicontazione di Sostenibilità del Bilancio 2025 per approfondimenti in merito alle iniziative ambientali già sviluppate e programmate per le prossime annualità.

Garanzie prestate

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.03.2026	31.12.2025	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	17.935	17.935	0	0%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	0	139	(139)	(100%)
Totale garanzie prestate	28.808	28.947	(139)	0%

Nel dettaglio si riferiscono a:

- fidejussioni tra cui la fidejussione di FFM di 5,8 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo "Il Contenzioso" del Bilancio 2025) e sulla quale vige il co-obbligo della Capogruppo oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (9 milioni di Euro);

- 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.

Al 31 marzo 2026, infine, si è azzerato l'impegno legato alla lettera di patronage relativo al mutuo della controllata Tag in quanto quest'ultimo è stato completamente rimborsato.

Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Il **rischio liquidità**, in un contesto di incertezza prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con ENAC il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative alla base del Contratto di Programma 2023-2026 e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti tra cui a dicembre 2021 con BEI (Banca Europea degli Investimenti) per un importo massimo di 90 milioni di Euro completamente incassato nel 2025. 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 nel breve termine. Il Gruppo ha avviato le interlocuzioni con ENAC per il nuovo Contratto di Programma 2027-2030 e la parallela adozione della strategia di finanziamento del relativo piano investimenti. Relativamente ai *covenant* dei contratti di finanziamento in essere il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

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

fisso è del 3,987%, per la terza ed ultima incassata a settembre 2025 il tasso fisso è del 4,042%.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 marzo 2026 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 54% (59% al 31 dicembre 2025). In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, con l'obiettivo di limitare l'esposizione, prevedono:

- richiesta di pagamenti immediati per le transazioni effettuate con i consumatori finali o con controparti occasionali (i.e. parcheggi);
- richiesta di pagamenti anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o senza garanzie collaterali;
- richiesta di garanzia fidejussoria ai clienti subconcessionari.

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che visti i criteri che guidano la scelta degli investimenti quali:

- la minimizzazione del rischio rispetto alla restituzione del capitale investito;
- la differenziazione degli Istituti di Credito;
- la durata temporale normalmente inferiore a due anni;
- il rendimento offerto,

il Gruppo ritiene limitati i **rischi finanziari** intendendo con questi, i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari.

L'IFRS 7 definisce i seguenti tre livelli di *fair value* al quale riferire la valutazione degli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria: (i) Livello 1: quotazioni rilevate su un mercato attivo; (ii) Livello 2: input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato; (iii) Livello 3: input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Nel

corso del trimestre non vi sono stati trasferimenti tra i tre livelli di *fair value* indicati nel IFRS 7. Le tabelle che seguono evidenziano le attività finanziarie per categoria di strumento finanziario, in accordo con l'IFRS 7, con indicazione del livello gerarchico di *fair value* al 31 marzo 2026 e 31 dicembre 2025. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

Strumenti finanziari 31 03 2026	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	14.204		14.728	28.932		1.131	13.597	14.728
Attività finanziarie non correnti	14.204	0	14.728	28.932	0	1.131	13.597	14.728
Crediti commerciali	16.286	0	0	16.286	0	0	0	0
Altre attività correnti	9.260	0	0	9.260	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	700	0	0	700	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	56.369	0	0	56.369	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	82.615	0	0	82.615	0	0	0	0

Strumenti finanziari 31 12 2025	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	14.114	0	14.608	28.722	0	1.125	13.483	14.608
Attività finanziarie non correnti	14.114	0	14.608	28.722	0	1.125	13.483	14.608
Crediti commerciali	19.691	0	0	19.691	0	0	0	0
Altre attività correnti	8.092	0	0	8.092	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	81.164	0	0	81.164	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	108.947	0	0	108.947	0	0	0	0

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

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

29. Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i contenziosi che hanno avuto i più recenti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali rispetto all'informativa fornita nel Bilancio 2025 al quale si rimanda.

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

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

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

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

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

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali. Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contraddittorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della

questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.

Presso lo scalo bolognese si dà atto dell'attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, al netto di un utilizzo pro-tempore, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per l'Emilia Romagna con sentenza 848/2026 pubblicata in data 11 maggio 2026 ha parzialmente accolto il ricorso proposto da AdB, nei limiti dell'interesse residuo, con annullamento del decreto interdirettoriale 3 aprile 2020 e degli atti presupposti nella sola parte in cui riguardano i sistemi AVL dello scalo di Bologna di cui all'art. 1, comma 1, all'art. 2 e alla scheda n. 6, sezione 1, dell'allegato A. L'effetto conformativo del giudicato comporta che le amministrazioni competenti dovranno rieditare il potere instaurando un nuovo segmento procedimentale limitato, quanto all'oggetto, ai sistemi AVL dello scalo di Bologna, sulla base dei principi in sentenza esposti. In tale sede dovrà essere, pertanto, comunicato l'avvio del procedimento alla ricorrente, impregiudicato ogni ulteriore seguito.

Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

Contenzioso doganale FFM

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2025.

Accesso mirato annualità 2022 ai fini IRES IRAP e IVA e Credito d'imposta Ex D.LGS 145/2013

Si rinvia integralmente al capitolo “Il Contenzioso” della Nota del Bilancio 2025.

Contenzioso in materia giuslavoristica

Molto recentemente è stato instaurato da alcuni dipendenti della Società un contenzioso in relazione al quale è stato già conferito mandato legale ed avviata debita istruttoria.

Allo stato della posizione il rischio di soccombenza è definito dai legali indipendenti incaricati come possibile.

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

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

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

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2026

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2026

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

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT