

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2026

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 giugno 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 semestre chiuso al 30 giugno 2026.....	6
Bilancio consolidato semestrale abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2026	43
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata.....	44
Conto Economico Consolidato	45
Conto Economico Complessivo Consolidato	46
Rendiconto Finanziario Consolidato	47
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	48
Note esplicative ai prospetti contabili consolidati.....	49
Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.....	98
Relazione di revisione contabile limitata.....	99

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

Premessa

La Relazione Finanziaria Semestrale Consolidata al 30 giugno 2026 (di seguito anche “Relazione Semestrale”) è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La Relazione Semestrale è composta dalla relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del primo semestre 2026 e dal Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

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

Bologna Spa (di seguito anche la “Capogruppo” o “AdB”) con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 giugno 2026 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	44,06%
MUNDYS S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,4%
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	Carica
Andrea Alessandri	Presidente
Olivo Vittorio Calselli	Sindaco effettivo
Annalisa Ghelfi	Sindaco effettivo
Federica Nannucci	Sindaco supplente
Andrea Collalti	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 semestre chiuso al 30 giugno 2026

Indice

1	STRATEGIE E RISULTATI	11
1.1	IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	11
1.2	GLI OBIETTIVI STRATEGICI	12
1.3	ANDAMENTO DEL TITOLO	13
2	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	15
2.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION	15
2.1.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO	15
2.1.2	STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	19
2.2	STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION	20
2.2.1	STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	20
3	ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	21
3.1	ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	21
3.2	ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	24
3.3	ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	26
3.4	LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI	27
3.4.1	LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	27
3.4.2	GLI INVESTIMENTI	27
3.5	IL PERSONALE	28
3.6	PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE	30
4	ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	31
4.1	SOSTENIBILITÀ	31
4.2	LA QUALITÀ	31
5	IL QUADRO NORMATIVO	32
6	IL CONTENZIOSO	36
7	PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	36
8	INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	40
9	GARANZIE PRESTATE	41
10	REGIME DI OPT-OUT	41
11	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	41

PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo”, “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”) per il semestre chiuso al 30 giugno 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

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, e scadenza della concessione a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 2026 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate:



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

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

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

Descrizione del Business

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

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

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

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

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);
- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle

infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;

- corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi riguardano esclusivamente i servizi di scongelamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale;
- corrispettivi collegati alle attività di handling cargo, handling aviazione generale e attività ad essi collegati quali sdoganamento e *fueling*.

SBU Non Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della *SBU non Aviation* riguardano gestione parcheggi, subconcessioni *retail*, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari (*real estate*).

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi 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 3.900 posti auto. Tale disponibilità sconta una temporanea riduzione a causa dei lavori di riqualifica su alcune aree di parcheggio nel periodo di riferimento, ora conclusi. 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 e sarà disponibile al pubblico dall'autunno 2026.

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 più di 4.800 mq e, al termine dei lavori avvenuti alla fine del mese di marzo, conta complessivamente 34 punti vendita¹ aperti al pubblico.

¹ I punti vendita non includono le ATM, pari a 4 nel periodo

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 STRATEGIE E RISULTATI

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

La situazione in Medio Oriente rimane caratterizzata da elevata incertezza. In questo contesto, negli Stati Uniti l'attività economica resta sostenuta dagli investimenti in tecnologie legate all'IA e dai consumi privati, nonostante le maggiori pressioni sui costi e il deterioramento del clima di fiducia delle famiglie. In Cina le esportazioni continuano a trainare la crescita, mentre la domanda interna si conferma debole. Il commercio mondiale è quindi aumentato nel primo trimestre a ritmi superiori alle attese, sospinto dalla domanda di beni connessi con l'IA, mentre è previsto rallentare nella seconda metà dell'anno, risentendo delle tensioni nelle catene di fornitura generate dal conflitto in Medio Oriente. Sulle prospettive di crescita globale e sugli scambi internazionali continua a pesare l'incertezza relativa a contenuti, tempi e modalità di attuazione di un'intesa tra Stati Uniti e Iran.

Nei primi tre mesi del 2026 il PIL dell'Area Euro, al netto della forte flessione in Irlanda, è cresciuto a un ritmo simile a quello dei trimestri precedenti. Tra le principali economie dell'area, il PIL ha continuato a salire in misura marcata in Spagna, trainato dalla domanda interna. L'espansione è proseguita anche in Germania, sostenuta dai consumi pubblici, mentre in Francia il PIL è lievemente diminuito, per effetto della flessione della domanda estera netta.

Nei primi mesi dell'anno in Italia il prodotto interno lordo è cresciuto. L'attività economica nel primo trimestre è aumentata dello 0,3%, principalmente per il marcato incremento delle esportazioni di beni e servizi. L'impulso positivo derivante dalla transizione digitale ed energetica e dai progetti finanziati dal PNRR sarebbe stato in parte compensato dall'aumento dell'incertezza e dal rialzo dei prezzi dei beni energetici e dei fattori produttivi legati alle tensioni in Medio Oriente. Secondo le proiezioni macroeconomiche dell'inizio di giugno di Banca d'Italia, il PIL aumenterebbe, nello scenario di base, dello 0,5% nel 2026, dello 0,4% nel 2027 e dello 0,9% nel 2028. Il riavvio del conflitto tra Stati Uniti e Iran ha spinto nuovamente al rialzo le quotazioni di petrolio e gas naturale, dopo che l'annuncio alla metà di giugno scorso di un memorandum d'intesa aveva contribuito ad attenuare le tensioni sui mercati. In prospettiva, le quotazioni delle materie prime energetiche e gli andamenti dei mercati finanziari risentiranno dei tempi di normalizzazione dei flussi commerciali e del ripristino delle infrastrutture energetiche nell'area del Golfo Persico. Nella seconda settimana di luglio le quotazioni del greggio si collocavano intorno a 75 dollari al barile, in forte calo rispetto ai massimi di aprile, ma su livelli ancora superiori a quelli precedenti l'avvio del conflitto. Nella terza settimana sono ulteriormente salite, riassorbendo buona parte del calo seguito al memorandum d'intesa. Da marzo la riduzione delle forniture di petrolio dal Golfo è stata compensata dalla contrazione della domanda, dall'aumento delle esportazioni dagli Stati Uniti e dal ricorso alle scorte. Le quotazioni del gas

si mantengono elevate. Il prezzo di riferimento europeo del gas naturale continua a essere nettamente superiore rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, sostenuto dalla necessità di ricostituire le scorte, attualmente su valori storicamente bassi. Le prospettive sull'offerta dal Medio Oriente continuano a essere condizionate dai danni subiti da alcune infrastrutture nell'area.

Nelle principali economie l'aumento dei prezzi energetici sta esercitando pressioni al rialzo sull'inflazione. La dinamica inflazionistica tra i vari paesi è caratterizzata da differenze che riflettono non soltanto il diverso grado di dipendenza energetica dall'estero, ma anche la struttura dei mercati e le misure fiscali di supporto.

In Europa l'inflazione è aumentata. Nei mesi primaverili la variazione sui dodici mesi dell'indice dei prezzi al consumo si è portata al 3,0%, trainata soprattutto dalla componente energetica. La crescita dei prezzi della componente di fondo, che esclude i beni alimentari ed energetici, è marginalmente aumentata, sospinta dall'incremento dell'inflazione dei beni industriali non energetici. Tra le componenti più volatili, l'inflazione dei beni energetici è salita, sostenuta principalmente del rincaro dei carburanti, mentre quella dei beni alimentari è diminuita. In giugno il calo dei corsi petroliferi ha ridotto l'inflazione energetica e quella complessiva rispetto ai massimi raggiunti nel mese precedente. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, luglio 2026*).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al primo semestre 2025 (+0,6%) a fronte di un'offerta di seats in lieve contrazione (-0,4%) con un impatto positivo, seppur contenuto, sul *load factor* globale. Il trend in calo risulta guidato dal traffico domestico (-3,0% rispetto allo stesso mese del 2025), mentre il traffico internazionale segna un calo più contenuto (-0,9% rispetto a giugno 2025) scontando un contesto geopolitico fortemente penalizzante nella regione medio-orientale. L'andamento del traffico merci mondiale, nel primo semestre e a livello mensile, si mantiene resiliente e conferma una dinamica di crescita sostenuta (+4,9%), nonostante le condizioni macroeconomiche attuali di incertezza (Fonte: *IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, giugno 2026*).

Il traffico passeggeri europeo nel primo semestre del 2026 è cresciuto del 2,6% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci rimane stabile rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente (+0,7%) risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (Fonte: *ACI Europe, giugno 2026*).

Il traffico passeggeri italiano continua a segnare una significativa crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+4,9%), beneficiando della programmazione estiva dei voli e la stagionalità della domanda. La crescita

rimane guidata dal traffico internazionale (+6,5%), a fronte di un traffico domestico che rimane comunque positivo ed in crescita dell'1,5% rispetto al primo semestre dell'anno precedente (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 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 semestre 2026 rispetto all'anno precedente (+5,7%), con differenze sensibili fra gli scali. Anche nel singolo mese di giugno si registra un miglioramento rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un +5,0% rispetto al 2025 (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 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,

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso il primo semestre 2026 in crescita rispetto al 2025 (+3,6%). Il traffico domestico e quello internazionale crescono in modo sostanzialmente omogeneo (+4,0% e +3,4% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel primo semestre 2026 lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, giugno 2026).

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.

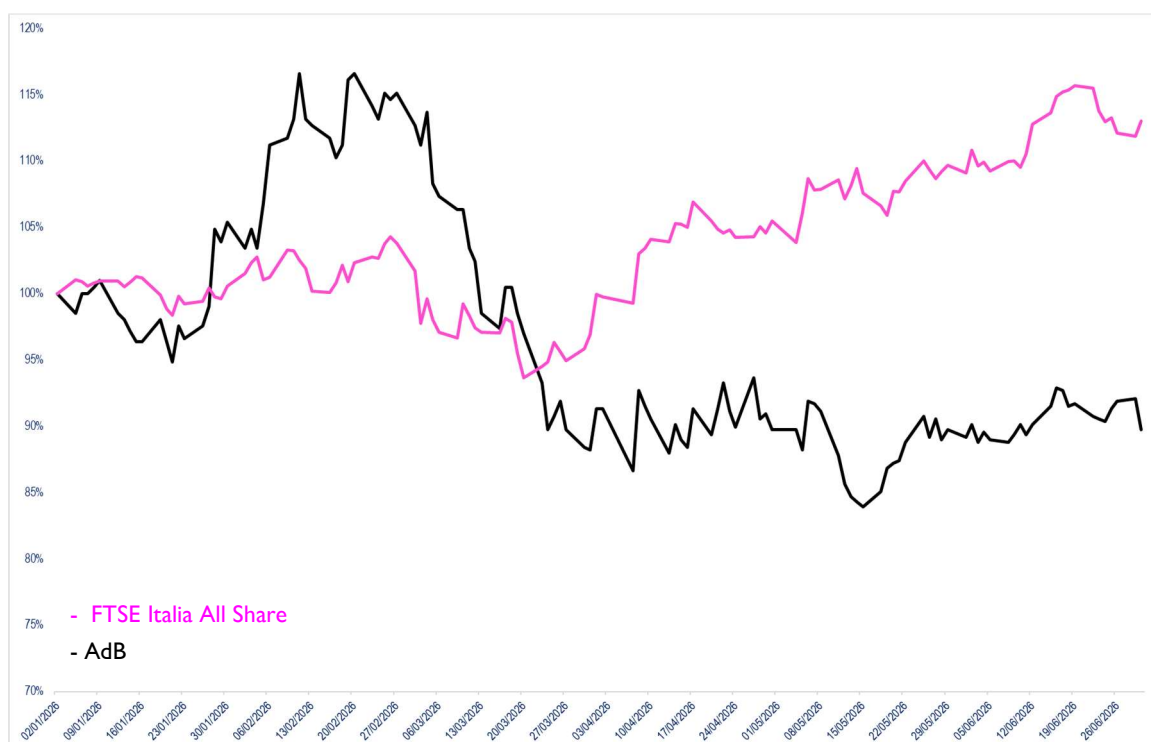
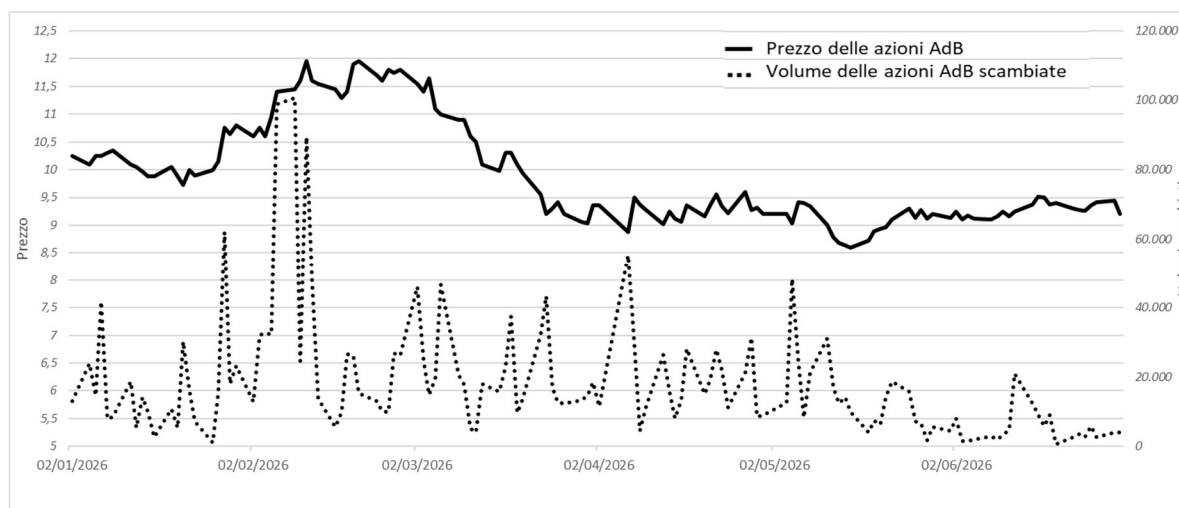
Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2026 fino al 30 giugno 2026;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2026 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 9,20 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 332 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2026-30/06/2026)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2026-30/06/2026)**Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2026-30/06/2026)**

Dopo la significativa fase rialzista registrata nella parte finale del 2025, sostenuta dai risultati positivi del Gruppo sia in termini di volumi operativi sia di performance economico-finanziarie, il titolo ha raggiunto un picco nel mese di febbraio 2026. Nel bimestre marzo-aprile si è invece osservata una fase di correzione, seguita, a partire da maggio, da un progressivo assestamento delle quotazioni, in un contesto influenzato dalle persistenti incertezze del quadro macroeconomico e geopolitico.

Il secondo trimestre dell'anno ha, pertanto, registrato un andamento complessivamente stabile, confermando la resilienza del modello di business e beneficiando della continua crescita del traffico passeggeri. L'andamento del titolo ha inoltre riflesso le performance operative positive del Gruppo, con un incremento del prezzo e dei volumi scambiati in concomitanza con la presentazione dei risultati periodici e con la partecipazione alle principali conferenze di settore.

2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

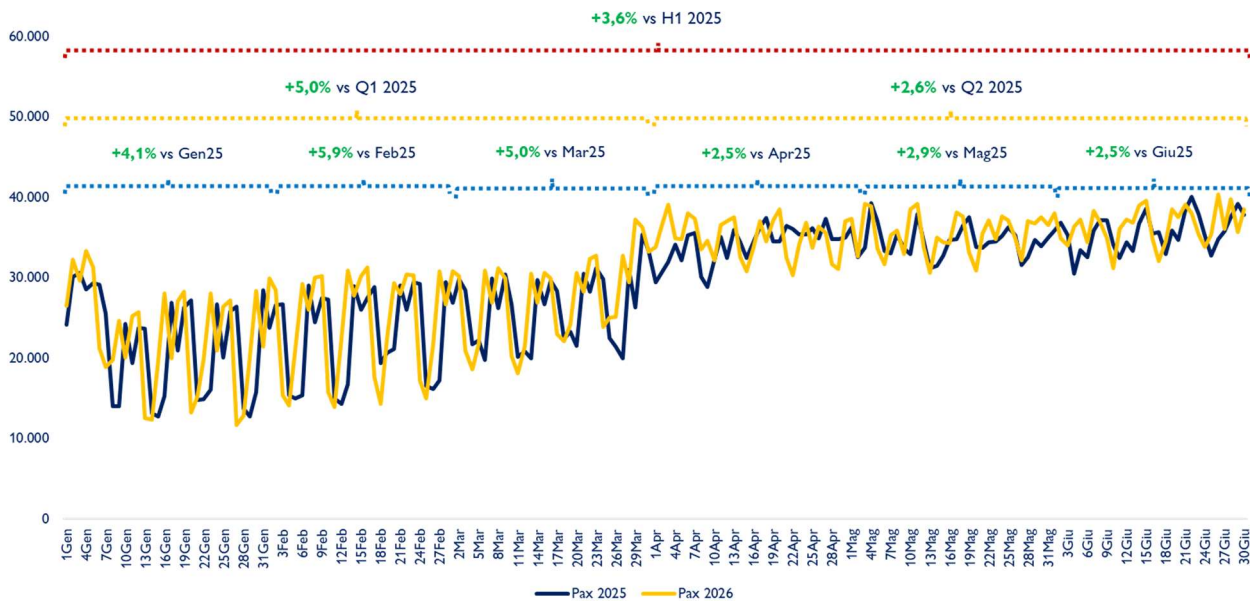
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo semestre 2026 è caratterizzato da un primo trimestre dell'anno in crescita del 5,0% rispetto al primo trimestre 2025, nonostante la stagionalità della domanda e la programmazione invernale dei voli. Dal secondo trimestre i passeggeri crescono più moderatamente (+2,6%) scontando un contesto macroeconomico e geopolitico instabile, le cui *disruptions* risultano parzialmente contenute grazie ad una progressiva ridistribuzione dei flussi di traffico verso mete non interessate da conflitti. Il primo semestre risulta quindi resiliente e cresce del +3,6% rispetto allo stesso periodo del 2025, a fronte di

movimenti in crescita del +2,0%. Si registra quindi un impatto positivo complessivo sul *load factor*, il quale risulta in crescita con l'84,0% nel primo semestre 2026 rispetto all'83,6% del 2025. Nonostante il panorama macroeconomico e geopolitico precedentemente descritto e le prime *disruptions* legate all'instabilità del contesto, sullo scalo bolognese si registra merce trasportata pari a 27.797 tonnellate, in lieve crescita sul primo semestre 2025 (+3,2%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Giugno 2026



	Gennaio - Giugno 2026	Gennaio - Giugno 2025	Var. % 2026 - 2025
Passeggeri	5.490.628	5.302.379	3,6%
Movimenti	41.828	41.009	2,0%
Tonnellaggio	2.899.637	2.856.156	1,5%
Merce	27.796.913	26.947.218	3,2%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2026	% sul totale	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Linea	1.652.133	30,1%	1.674.952	31,6%	(1,4)%
Low cost	3.814.980	69,5%	3.603.239	68,0%	5,9%
Charter	14.334	0,3%	14.342	0,3%	(0,1)%
Transiti	3.794	0,1%	3.988	0,1%	(4,9)%
Totale Aviazione Commerciale	5.485.241	99,9%	5.296.521	99,9%	3,6%
Aviazione Generale	5.387	0,1%	5.858	0,1%	(8,0)%
Totale complessivo	5.490.628	100,0%	5.302.379	100,0%	3,6%

La composizione del traffico aereo sullo scalo mostra un rafforzamento del segmento low cost e registra un andamento fra le componenti principali disomogeneo. A fronte di una crescita sostenuta del traffico low cost (+5,9% rispetto al primo semestre 2025), il traffico di linea mostra una leggera sofferenza (-1,4%), 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 semestre del 2025. Il traffico domestico e il traffico oltre confine crescono in modo sostanzialmente omogeneo, registrando un +4,0% e un +3,4% rispettivamente a confronto con lo stesso periodo del 2025.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2026	% sul totale	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Nazionale	1.340.182	24,4%	1.288.222	24,3%	4,0%
Internazionale	4.145.059	75,5%	4.008.299	75,6%	3,4%
Totale Aviazione Commerciale	5.485.241	99,9%	5.296.521	99,9%	3,6%
Aviazione Generale	5.387	0,1%	5.858	0,1%	(8,0)%
Totale complessivo	5.490.628	100,0%	5.302.379	100,0%	3,6%

Nonostante il contesto di instabilità geopolitica, sia il traffico UE che quello Extra-UE crescono anch'essi in modo sostanzialmente omogeneo. Tuttavia, il traffico Extra-UE sconta le disruptions legate al conflitto in Medio Oriente, registrando una crescita del 2,7%. Crescono infatti i passeggeri

in importanti collegamenti da/per lo scalo bolognese (es. Regno Unito, Albania e Turchia). Tuttavia, è il traffico UE a beneficiare maggiormente di un riassorbimento dei flussi, con una crescita pari al +3,8% sullo stesso periodo del 2025 su collegamenti quali, principalmente, Spagna, Romania e Francia.

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	Gennaio - Giugno 2026	% sul totale	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
UE	4.231.532	77,1%	4.076.152	76,9%	3,8%
Extra UE	1.253.709	22,8%	1.220.369	23,0%	2,7%
Totale Aviazione Commerciale	5.485.241	99,9%	5.296.521	99,9%	3,6%
Aviazione Generale	5.387	0,1%	5.858	0,1%	(8,0)%
Totale complessivo	5.490.628	100,0%	5.302.379	100,0%	3,6%

Tra le destinazioni internazionali, quindi, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 14,0% sul totale. Seguono Germania, con il 6,1% dei passeggeri totali nonostante il calo rispetto al

semestre 2025, Regno Unito con il 6,1%, Romania con il 5,6% e Francia con il 4,5%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito, vi sono anche la Turchia e l'Albania.

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio - Giugno 2026	% sul totale	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Italia	1.340.352	24,4%	1.288.222	24,3%	4,0%
Spagna	766.116	14,0%	758.330	14,3%	1,0%
Germania	335.381	6,1%	355.414	6,7%	(5,6)%
Regno Unito	334.088	6,1%	303.917	5,7%	9,9%
Romania	305.032	5,6%	277.982	5,2%	9,7%
Francia	248.192	4,5%	234.702	4,4%	5,7%
Albania	243.783	4,4%	239.668	4,5%	1,7%
Turchia	230.468	4,2%	229.756	4,3%	0,3%
Polonia	202.186	3,7%	202.923	3,8%	(0,4)%
Olanda	182.155	3,3%	174.701	3,3%	4,3%
Altri paesi	1.302.875	23,7%	1.236.764	23,3%	5,3%
Totale complessivo	5.490.628	100,0%	5.302.379	100,0%	3,6%

Anche il primo semestre del 2026 beneficia quindi di una domanda in crescita, con sette città estere tra le dieci

principali destinazioni, la prima delle quali è Tirana con quasi 244 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio - Giugno 2026	Gennaio - Giugno 2025	Var. % 2026 - 2025
Catania	307.930	289.494	6,4%
Tirana	243.783	239.668	1,7%
Barcellona	212.940	221.031	(3,7)%
Parigi CGD	170.855	157.786	8,3%
Palermo	170.602	162.430	5,0%
Istanbul	158.137	155.367	1,8%
Madrid	157.778	146.834	7,5%
Bucarest OTP	150.907	139.106	8,5%
Brindisi	142.986	115.993	23,3%
Londra LHR	134.285	128.418	4,6%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 55,6% del traffico totale seguita da Wizz Air con il 10,6% del traffico, in crescita del 7,1% rispetto allo stesso periodo del 2025. Tra le prime dieci

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

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio - Giugno 2026	% sul totale	Gennaio - Giugno 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Ryanair	3.054.136	55,6%	2.867.605	54,1%	6,5%
Wizz Air	582.228	10,6%	543.770	10,3%	7,1%
Air France	170.724	3,1%	156.955	3,0%	8,8%
Air Dolomiti	149.637	2,7%	147.906	2,8%	1,2%
Turkish Airlines	157.830	2,9%	154.910	2,9%	1,9%
British Airways	134.486	2,4%	128.567	2,4%	4,6%
Klm Royal Dutch Airlines	130.730	2,4%	121.631	2,3%	7,5%
ITA Airways	100.692	1,8%	123.066	2,3%	(18,2)%
Vueling	69.972	1,3%	79.736	1,5%	(12,2)%
Royal Air Maroc	75.859	1,4%	65.603	1,2%	15,6%
Altri	864.334	15,7%	912.630	17,2%	(5,3)%
Totale complessivo	5.490.628	100,0%	5.302.379	100,0%	3,6%

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. Nonostante il 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 beneficia di una progressiva redistribuzione dei

flussi commerciali, sulla spinta di una domanda che rimane resiliente specialmente per i beni ad alto valore aggiunto e critici (es. e-commerce e semiconduttori). Infatti, nel solo mese di giugno si registra una crescita del settore dell'8,5% e si conferma positivo anche sul periodo (+4,9% rispetto al primo semestre 2025 - Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, giugno 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 (-6,3%), 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 (+48%).

(in KG)	Gennaio - Giugno 2026	Gennaio - Giugno 2025	Var. % 2026 - 2025
Merce via aerea di cui:	20.912.719	22.307.619	(6,3)%
Merce	20.912.689	22.307.504	(6,3)%
Posta	30	115	(73,9)%
Merce via superficie	6.884.194	4.639.599	48,4%
Totale	27.796.913	26.947.218	3,2%

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi da Passeggeri	31.816	27.476	4.340	15,8%
Ricavi da Vettori	20.050	18.522	1.528	8,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	3.556	2.827	729	25,8%
Incentivi al traffico	(16.200)	(13.029)	(3.171)	24,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	13.109	8.159	4.950	60,7%
Altri Ricavi	1.080	946	134	14,2%
Totale Ricavi SBU AVIATION	53.411	44.901	8.510	19,0%

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

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

Nel primo semestre 2026 i ricavi crescono rispetto allo stesso periodo del 2025 grazie all'andamento dei volumi di traffico, all'aumento 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 19,0%

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

- Ricavi da Passeggeri (+15,8%): i ricavi da Passeggeri del 1° semestre 2026 crescono, rispetto allo stesso periodo del 2025, in misura superiore alla crescita del traffico passeggeri (+3,6%), 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 (+2,0%) e tonnellaggio (+1,5%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2025;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+25,8%): 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 (+24,3%): l'aumento degli incentivi rispetto al 1° semestre 2025 è determinato sia dalla crescita del traffico incentivato, che dall'incremento dell'incentivo a passeggero;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (+60,7%): 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 semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Retail e Advertising	11.190	10.161	1.029	10,1%
Parcheggi	10.906	10.390	516	5,0%
Real Estate	1.514	1.489	25	1,7%
Servizi ai passeggeri	3.239	3.847	(608)	(15,8)%
Ricavi per Servizi di Costruzione	14.013	12.236	1.777	14,5%
Altri Ricavi	1.260	1.715	(455)	(26,5)%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	42.122	39.838	2.284	5,7%

Il totale dei ricavi della business unit non aviation registra nel primo semestre 2026 un incremento del 5,7% rispetto al 2025.

Nel secondo trimestre il business Non Aviation ha registrato una significativa ripresa, recuperando le performance negative del primo trimestre di alcuni business (parcheggi, duty free e adv).

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

Retail e Advertising

Nel periodo la crescita (+10,1%) è determinata principalmente dal business Retail ed è riconducibile ai segmenti Food e Altro Retail, grazie all'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 performance in linea con il 2025, malgrado la crescita del traffico e del corrispettivo a passeggero, conseguente al calo del fatturato per una minore propensione alla spesa. La crescita del business Advertising è stata trainata principalmente dalle ottime performance di IGP Decaux e dalla capacità di sviluppare iniziative commerciali congiunte tra concessionario e Aeroporto, che hanno generato nuovi investimenti e rinnovi contrattuali.

Parcheggi

Il risultato rispetto al 2025 (+5,0%) è maturato nonostante una forte contrazione dell'offerta avuta nei primi cinque mesi del 2026, determinata dai lavori di riqualifica dei parcheggi a media e lunga sosta. Al raggiungimento del risultato hanno contribuito la nuova struttura tariffaria, messa in atto a partire dalla metà del mese di aprile 2026 e i ricavi derivanti dal primo blocco del nuovo parcheggio multipiano.

Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano rilevanti discontinuità rispetto al 2025.

Servizi ai passeggeri

La contrazione del 15,8% dei servizi ai passeggeri deriva dai servizi premium (lounge e servizi accessori), in quanto i ricavi da autonoleggi sono tendenzialmente 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 in gestione diretta, diversamente dallo scorso anno fino al mese di maggio, 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

La contrazione degli altri ricavi (-26,5%) è dovuta principalmente alla mancata maturazione, rispetto allo stesso periodo del 2025, di rilevanti contributi in conto esercizio per progetti relativi ad iniziative di sostenibilità. A compensare in parte la minore maturazione di contributi per progetti finanziati sono stati maggiori ricavi per manutenzione mezzi, per vendita del liquido de-icing aeromobili e per erogazione di corsi di formazione.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	Per il semestre chiuso al 30.06.2026	Per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi per servizi aeronautici	39.410	35.948	3.462	9,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	28.345	27.430	915	3,3%
Ricavi per servizi di costruzione	27.122	20.395	6.727	33,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	656	966	(310)	(32,1)%
RICAVI	95.533	84.739	10.794	12,7%
Materiali di consumo e merci	(2.591)	(1.787)	(804)	45,0%
Costi per servizi	(12.594)	(12.709)	115	(0,9)%
Costi per servizi di costruzione	(25.831)	(19.424)	(6.407)	33,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.969)	(5.496)	(473)	8,6%
Oneri diversi di gestione	(1.966)	(1.836)	(130)	7,1%
Costo del personale	(19.674)	(18.062)	(1.612)	8,9%
COSTI	(68.625)	(59.314)	(9.311)	15,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO	26.908	25.425	1.483	5,8%
Ammortamento diritti di concessione	(5.984)	(4.935)	(1.049)	21,3%
Ammortamento altre attività immateriali	(590)	(459)	(131)	28,5%
Ammortamento attività materiali	(1.637)	(1.217)	(420)	34,5%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(8.211)	(6.611)	(1.600)	24,2%
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	(160)	(1)	(159)	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture	(1.368)	(2.498)	1.130	(45,2)%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(161)	(321)	160	(49,8)%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI	(1.689)	(2.820)	1.131	(40,1)%
TOTALE COSTI	(78.525)	(68.745)	(9.780)	14,2%
RISULTATO OPERATIVO	17.008	15.994	1.014	6,3%
Proventi finanziari	529	1.100	(571)	(51,9)%
Oneri finanziari	(2.728)	(964)	(1.764)	183,0%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	14.809	16.130	(1.321)	(8,2)%
IMPOSTE DEL PERIODO	(4.365)	(4.613)	248	(5,4)%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	10.444	11.517	(1.073)	(9,3)%
Utile (Perdita) del periodo - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo	10.444	11.517	(1.073)	(9,3)%

Il primo semestre 2026 si chiude con un utile consolidato di 10,4 milioni di Euro contro 11,5 milioni del primo semestre 2025.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 12,7%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 9,6% rispetto al 2025, per effetto dell'andamento positivo del traffico e dell'aumento delle tariffe;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si incrementano (+3,3%) per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+33,0%) per maggiori investimenti realizzati, sia nel settore aviation che in quello non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: a determinare la contrazione rispetto al 2025 (-32,1%) è stata la mancata maturazione di contributi

per progetti finanziati, che ha invece interessato il primo semestre del 2025.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Analizzando nel dettaglio:

- i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento del 45,0%, 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 lievemente inferiori al 2025 (-0,9%) principalmente come risultato di:
 - o risparmi derivanti dall'internalizzazione dei servizi di help-desk, a partire da luglio 2025, e facilitazione ai varchi di sicurezza, a partire dalla metà di febbraio 2026;
 - o dal venir meno dei costi correlati alla gestione della business lounge, per il passaggio a gestione esterna;

- dall'assenza del servizio navetta per parcheggi remoti fino alla metà del mese di aprile, per la chiusura del parcheggio esterno Long Stay (P4) utile ai lavori di riqualifica dello stesso,
- solo parzialmente compensati da maggiori costi per consulenze e prestazioni professionali, utenze, manutenzioni, pulizie, pubblicità e promozione, sgombero neve ed assicurazioni;
- l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+8,6%) 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 incrementano del 7,1% per maggiori oneri tributari conseguenti all'ampliamento delle infrastrutture, in particolare il nuovo parcheggio multipiano.

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

Il primo semestre 2026 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** in crescita del 5,8% e pari a **26,9 milioni di Euro** contro un margine di 25,4 milioni di Euro del 2025.

Passando ai **costi di struttura**, la voce **“ammortamenti e svalutazioni”** si attesta a 8,2 milioni di Euro contro 6,6 milioni del primo semestre 2025: la crescita del 24,2% è legata all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture ed impianti ed è quindi coerente con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Gli **accantonamenti** evidenziano un calo

rispetto al semestre 2025 (-40,1%) passando da 2,8 milioni a 1,7 milioni di Euro per minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali ed agli altri fondi rischi ed oneri.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a **17 milioni di Euro** contro 16 milioni del primo semestre 2025 (+6,3%).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 2,2 milioni** contro un saldo positivo di 0,1 milioni di Euro al 30 giugno 2025 prevalentemente per:

- l'incremento degli interessi passivi dei finanziamenti in essere conseguente alla crescita dell'indebitamento medio del periodo;
- la riduzione di fair value di 0,2 milioni di Euro dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express contro un incremento di 0,8 milioni di Euro nel semestre di confronto, dovuta prevalentemente all'effetto negativo legato all'aumento dei tassi di attualizzazione che ha controbilanciato l'effetto positivo per l'avvicinamento alle annualità di incasso dei flussi finanziari derivanti dallo strumento finanziario stesso.

Il **Risultato ante imposte** al 30 giugno 2026 è in contrazione dell'8,2% rispetto al semestre 2025 e si attesta a **14,8 milioni di Euro** (16,1 milioni al 30 giugno 2025).

Le **imposte sul reddito** si riducono da 4,6 milioni a 4,4 milioni di Euro (-5,4%) ed, infine, il **risultato netto** del semestre, interamente di competenza del Gruppo, evidenzia una contrazione del 9,3% e si attesta a **10,4 milioni di Euro** contro 11,5 milioni di Euro del 30 giugno 2025.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo Rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value (TV) su Fondo di Rinnovo è indicato nella tabella seguente.

<i>in migliaia di euro</i>	Per il semestre chiuso al 30.06.2026	Per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi per servizi aeronautici	39.410	35.948	3.462	9,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	28.345	27.430	915	3,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	507	966	(459)	(47,5)%
RICAVI	68.262	64.344	3.918	6,1%
Materiali di consumo e merci	(2.591)	(1.787)	(804)	45,0%
Costi per servizi	(12.594)	(12.709)	115	(0,9)%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.969)	(5.496)	(473)	8,6%
Oneri diversi di gestione	(1.966)	(1.836)	(130)	7,1%
Costo del personale	(19.674)	(18.062)	(1.612)	8,9%
COSTI	(42.794)	(39.890)	(2.904)	7,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	25.468	24.454	1.014	4,1%
Ricavi per servizi di costruzione	27.122	20.395	6.727	33,0%
Costi per servizi di costruzione	(25.831)	(19.424)	(6.407)	33,0%
Margine Servizi di Costruzione	1.291	971	320	33,0%
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	149	0	149	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	26.908	25.425	1.483	5,8%

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 6,1% sul 2025, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 7,3%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 25,5 milioni di Euro** contro 24,5 milioni di Euro del 2025 (+4,1%).

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value (TV) su Fondo di Rinnovo.

	1° TRIM 2026	Var. % vs 2025	2° TRIM 2026	Var. % vs 2025
Traffico Passeggeri	2.241.454	5,0%	3.249.174	2,6%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)				
RICAVI RETTIFICATI	27.468	3,8%	35.835	6,8%
Ricavi per servizi aeronautici	15.045	7,3%	19.643	9,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.109	(0,5)%	15.902	7,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	314	12,5%	290	(66,2)%
COSTI RETTIFICATI	(18.411)	3,6%	(20.533)	8,0%
Costo del personale	(8.934)	8,3%	(9.809)	9,1%
Altri costi operativi	(9.477)	(0,5)%	(10.724)	7,0%
MOL RETTIFICATO	9.057	4,2%	15.302	5,2%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	33,0%	n.s.	42,7%	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario consolidato con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento per i periodi in esame:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 30.06.2026	al 30.06.2025	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	26.051	24.397	1.654
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	19.961	14.583	5.378
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(37.458)	(22.128)	(15.330)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(17.600)	(11.488)	(6.112)
Variazione finale di cassa	(35.098)	(19.033)	(16.065)
Disponibilità liquide inizio periodo	81.164	41.079	40.085
Variazione finale di cassa	(35.098)	(19.033)	(16.065)
Disponibilità liquide fine periodo	46.066	22.046	24.020

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 26,1 milioni di Euro (+1,7 milioni rispetto al semestre di confronto).

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno assorbito cassa per **6,1 milioni di Euro** contro 9,8 milioni del primo semestre 2025. La variazione di 3,7 milioni di Euro è prevalentemente dovuta a:

- minori uscite (- 7,4 milioni di Euro) per il pagamento delle imposte e per utilizzo di fondi (-0,4 milioni di Euro);
- maggiori uscite per il pagamento dei debiti commerciali ed altre passività (+4,8 milioni di Euro) e degli interessi sui finanziamenti (+1,4 milioni di Euro), oltre all'assorbimento di risorse dovuto all'aumento dei crediti e delle altre attività per ulteriori 1,6 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 **20 milioni di Euro** contro un flusso di cassa sempre positivo di 14,6 milioni del primo semestre 2025 (+5,4 milioni di Euro).

Il flusso di cassa negativo delle attività di investimento per 37,5 milioni di Euro, contro 25,5 milioni del primo semestre 2025, è determinato prevalentemente dall'assorbimento di risorse per:

- le **attività di investimento in immobilizzazioni materiali e immateriali**, prevalentemente diritti di concessione per **36,7 milioni di Euro** contro 24,5 milioni;

- l'impiego temporaneo di liquidità in Time Deposit per 0,8 milioni di Euro (0,7 milioni al 30 giugno 2025);

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento è stato negativo per **17,6 milioni di Euro** contro 11,5 al 30 giugno 2025 prevalentemente per:

- il pagamento dei dividendi a valere sull'utile 2025 per (12,6 milioni di Euro contro 17 milioni del primo semestre 2025);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza (4,8 milioni di Euro contro 4,9 milioni);
- assenza di tiraggi di finanziamenti che nel primo semestre 2025 avevano inciso positivamente per 10,5 milioni di Euro.

Per quanto sopra esposto, **il flusso di cassa netto** del periodo è stato **negativo per 35,1 milioni di Euro** (19 milioni nel primo semestre 2025) ed ha diminuito le disponibilità liquide di fine semestre a 46,1 milioni di Euro contro 81,2 milioni di Euro del saldo di inizio anno.

Di seguito il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2026, al 31 dicembre 2025 e al 30 giugno 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>		Per il semestre chiuso al 30.06.2026	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 30.06.2026 31.12.2025	Variazione 30.06.2026 30.06.2025
A	Disponibilità liquide	45.366	80.464	21.346	(35.098)	24.020
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	700	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	800	0	700	800	100
D	Liquidità (A+B+C)	46.866	81.164	22.746	(34.298)	24.120
E	Debito finanziario corrente	(5.135)	(4.913)	(12.604)	(222)	7.469
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.469)	(6.421)	(9.665)	2.952	6.196
G	Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(8.604)	(11.334)	(22.269)	2.730	13.665
H	Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	38.262	69.830	477	(31.568)	37.785
I	Debito finanziario non corrente	(93.189)	(94.998)	(16.637)	1.809	(76.552)
J	Strumento di debito	0	0	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.046)	(1.172)	(1.075)	126	29
L	Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(94.235)	(96.170)	(17.712)	1.935	(76.523)
M	Totale indebitamento finanziario (H+L)	(55.973)	(26.340)	(17.235)	(29.633)	(38.738)

L'indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 30 giugno 2026 è pari a circa **56 milioni di Euro** contro 26,4 milioni al 31 dicembre 2025, in crescita quindi di 29,6 milioni di Euro.

Rispetto al 31 dicembre 2025 dal lato della **liquidità** la variazione negativa di 34,3 milioni di Euro è dovuta principalmente al cash flow negativo delle attività di investimento infrastrutturale e tecnologico per 36,7 milioni di Euro e delle attività di finanziamento per 4,8 milioni di Euro, al pagamento di dividendi per 12,6 milioni di Euro, parzialmente compensati dal flusso di cassa operativo al netto

della variazione del Capitale Circolante Netto, che è stato positivo per 20 milioni di Euro.

Dal lato dei debiti le differenze significative rispetto al 31 dicembre 2025 sono dovute ai pagamenti delle rate dei mutui in scadenza per 4,8 milioni di Euro.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI	al 30.06.2026	al 31.12.2025	al 30.06.2025	Variazione 30.06.2026 31.12.2025	Variazione 30.06.2026 30.06.2025
- Crediti commerciali	20.425	19.691	16.771	734	3.654
- Crediti tributari	732	845	343	(113)	389
- Altri Crediti	10.124	7.247	9.233	2.877	891
- Rimanenze di magazzino	967	865	806	102	161
Subtotale	32.248	28.648	27.153	3.600	5.095
- Debiti commerciali	(38.071)	(44.657)	(33.977)	6.586	(4.094)
- Debiti tributari	(2.216)	(1.206)	(2.164)	(1.010)	(52)
- Altri debiti	(44.466)	(40.448)	(43.152)	(4.018)	(1.314)
Subtotale	(84.753)	(86.311)	(79.293)	1.558	(5.460)
Capitale circolante netto	(52.505)	(57.663)	(52.140)	5.158	(365)
- Immobilizzazioni	325.663	304.843	286.703	20.820	38.960
- Attività fiscali differite	5.245	4.776	4.661	469	584
- Altre attività non correnti	30.690	29.309	21.446	1.381	9.244
Totale immobilizzazioni	361.598	338.928	312.810	22.670	48.788
- Fondi rischi, oneri e TFR	(26.574)	(26.146)	(27.997)	(428)	1.423
- Altre passività non correnti	(32)	(41)	(57)	9	25
Subtotale	(26.606)	(26.187)	(28.054)	(419)	1.448
Capitale fisso operativo	334.992	312.741	284.756	22.251	50.236
Totale Impieghi	282.487	255.078	232.616	27.409	49.871

FONTI	al 30.06.2026	al 31.12.2025	al 30.06.2025	Variazione 30.06.2026 31.12.2025	Variazione 30.06.2026 30.06.2025
Posizione finanziaria netta	(55.973)	(26.340)	(17.235)	(29.633)	(38.738)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(125.756)	(113.582)	(113.550)	(12.174)	(12.206)
-Risultato dell'esercizio	(10.444)	(24.842)	(11.517)	14.398	1.073
Totale Patrimonio Netto	(226.514)	(228.738)	(215.381)	2.224	(11.133)
Totale Fonti	(282.487)	(255.078)	(232.616)	(27.409)	(49.871)

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

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2026 è pari a **282,5 milioni di Euro** in aumento di 27,4 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2025 principalmente per la crescita del **capitale immobilizzato**: +20,8 milioni di Euro di investimenti prevalentemente in diritti di concessione al netto degli ammortamenti del periodo. Il **capitale circolante netto** è negativo per 52,5 milioni di Euro, in calo di 5,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2025 per effetto di:

- crescita dei crediti correnti legata prevalentemente ai maggiori volumi di attività del secondo trimestre 2026 che hanno inciso sull'aumento di fatturato sia dei crediti commerciali che di addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri oltre ai maggiori ratei e risconti attivi per l'infrannualità del periodo in esame;

- diminuzione dei debiti commerciali anche per il pagamento degli investimenti realizzati nell'ultima parte del 2025 in parte compensato dall'aumento dei debiti tributari e degli altri debiti, anche questi ultimi collegati alla crescita dell'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e dei ratei e risconti di competenza.

Sul lato delle **fonti**, oltre all'indebitamento finanziario netto di 56 milioni di Euro contro 26,3 milioni al 31 dicembre 2025, si rileva un **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **226,5 milioni di Euro** contro 228,7 milioni al 31 dicembre 2025. La diminuzione di 2,2 milioni di Euro è dovuta alla distribuzione dei dividendi a valere sull'utile 2025 (12,6 milioni di Euro) parzialmente compensato dal risultato positivo del semestre per 10,4 milioni di Euro.

3.4 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.4.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso del primo semestre 2026 lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito con l'avanzamento di progetti chiave nei vari ambiti *airside*, terminal e *landside*, in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" ("PSA") e con il "Piano per lo sviluppo funzionale dell'area terminal 2026-2030", strumento programmatico allegato al Contratto di Programma ("CDP") per gli interventi di breve termine.

Durante il primo semestre 2026 i cantieri che maggiormente hanno impattato lo scalo sono l'"Ampliamento Apron 1 – Il lotto" in *airside* che vede la riconfigurazione dell'attuale apron 1 e, in aerostazione, la "Riconfigurazione area check in" e "Nuove *gateroom* Schengen e ampliamento

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

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

3.4.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti realizzati** dal Gruppo al **30 giugno 2026** è pari a **27,9 milioni di Euro**². In particolare **18,6 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e **9,3 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:** proseguono i lavori avviati a settembre 2025 per la realizzazione del secondo corpo del nuovo parcheggio multipiano (composto da due corpi distribuiti su 8 livelli - piano terra + 7 piani) che ospiterà 2.218 posti auto.
- **Ampliamento Terminal Air Side:** le opere *air side* afferenti all'ampliamento terminal comprendono il riassetto dei piazzali e delle relative *taxilane*, oltre alle opere impiantistiche per la realizzazione del building. L'intervento è articolato in due lotti funzionali: il lotto 1 è stato completato con le opere finali di finitura nel 1° trimestre; per il lotto 2 proseguono i lavori avviati ad inizio anno.
- **Nuove *gateroom* Schengen e ampliamento edificio BHS:** Il progetto riguarda la 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. Sono inoltre previste opere di adeguamento funzionale dell'edificio adiacente il BHS.
- **Riqualifica parcheggio P4:** trattasi della riqualifica di un parcheggio di lunga sosta i cui lavori avviati a gennaio 2026 sono stati completati a giugno con

l'apertura del parcheggio e il rilascio del numero totale di posti auto pari a 1.675.

- **Riconfigurazione Sala Partenze Schengen:** completati 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 ed il progressivo inserimento di nuove sedute e punti vendita *retail* e *food&beverage*, la cui consegna è avvenuta nei primi mesi del 2026.

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 *taxiway*.
- **Adeguamento sismico e riprotezione manutentori aeronautici Terminal Est:** proseguono i lavori per ampliare il Terminal Est riqualificando ed efficientando gli spazi dedicati al personale, in particolare, ai manutentori aeronautici e per garantire la sicurezza strutturale dal punto di vista sismico dell'intero stabile.
- **Nuovo impianto BHS:** proseguono i lavori per il potenziamento dell'impianto di smistamento bagagli in partenza che prevedono (i) la riconfigurazione dell'impianto esistente, con integrazione di nuovi nastri trasportatori, (ii) l'installazione di una nuova macchina radiogena e X-Ray, (iii) la sostituzione dei tre caroselli di allestimento volo e (iv) l'aggiunta di due caroselli supplementari.

² Rif. Cap. 8 Indicatori alternativi di performance

- **Impianto di laminazione:** completata l'attività di rinaturalizzazione dell'area Cava Olmi a seguito della realizzazione di una nuova vasca di laminazione.
- **Realizzazione nuovo centro di coordinamento operativo aeroportuale (APOC):** è stato inaugurato in luglio presso il COA (Centro Operazioni Aeroportuali) il nuovo APOC progettato per concentrare in un unico ambiente le principali funzioni di gestione delle operazioni aeroportuali al fine di monitorare e coordinare in tempo reale tutte le attività critiche dello scalo efficientandone i processi.
- **Interventi e forniture varie per consentire l'operatività** (nuovi controflussi sala arrivi Schengen, ampliamento cabine elettriche CSR, acquisto nuova spazzatrice aeroportuale, nuovi robot tagliaerba zona airside, nuove sedie a rotelle e interventi vari sugli impianti tecnologici e IT) e **interventi vari di innovation technology** per migliorare la *passenger experience*.

Tra gli interventi destinati alla sostenibilità ambientale 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. Sono stati inoltre avviati i lavori di realizzazione di un elettrodotto come opera di connessione propedeutica alla realizzazione dell'impianto fotovoltaico.

- **Rinnovo auto e mezzi elettrici:** acquistata navetta elettrica per il trasporto di PRM e continua il rinnovo di mezzi e autoveicoli elettrici in sostituzione degli esistenti alimentati a carburante fossile (mezzo *friction tester* elettrico, nuove auto elettriche).
- **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 **30 giugno 2026** è pari a **1,2 milioni di Euro**, di cui **0,4 milioni di Euro** per interventi vari *airside*, **0,5 milioni di Euro** su impianti e **0,3 milioni di Euro** per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

3.5 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Organico medio Equivalenti Full Time	570	565	5	1%
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	44	46	(2)	(4)%
Impiegati	407	404	3	1%
Operai	110	106	4	4%

	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Organico medio	648	624	24	4%
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	44	46	(2)	(4)%
Impiegati	479	457	22	5%
Operai	116	112	4	4%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2025 (+ 5 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. 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 semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Costo del Lavoro	19.674	18.062	1.612	8,9%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale del primo semestre 2026 si incrementa dell'8,9% 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

Nel corso del primo semestre 2026 sono proseguite le attività di confronto con le Organizzazioni Sindacali a livello nazionale e locale. In ambito nazionale è stato sottoscritto il nuovo sistema di inquadramento professionale previsto dal rinnovo del CCNL Trasporto Aereo 2025, con applicazione delle principali novità dal 1° marzo 2026. È inoltre proseguito il dialogo sul Protocollo di Sostenibilità con le società di handling e le parti sociali. A livello locale sono continuate le iniziative volte a rafforzare la sicurezza e la tutela del

personale aeroportuale, con evidenze positive nella riduzione degli episodi di aggressione agli operatori. Nel periodo sono stati inoltre sottoscritti accordi per l'introduzione delle bodycam e per la regolamentazione del trattamento dei metadati della posta elettronica, a supporto rispettivamente della sicurezza operativa e della cybersecurity aziendale. Proseguono infine i confronti con le parti sociali e gli operatori aeroportuali per l'individuazione di misure a tutela dei lavoratori esposti alle alte temperature, con particolare riferimento alle attività svolte in area airside.

La formazione del personale

Nel periodo è proseguito l'impegno del Gruppo nello sviluppo delle competenze manageriali e professionali. In particolare, è stato avviato il programma Let's Develop 2026, rivolto ai giovani dipendenti con meno di 35 anni e meno di tre anni di anzianità aziendale, finalizzato a promuoverne la crescita professionale, il coinvolgimento organizzativo e la condivisione dei valori aziendali. Sono stati inoltre realizzati interventi di sviluppo manageriale e specialistico, tra cui percorsi di executive coaching, iniziative formative in ambito risk management, sostenibilità e compliance ambientale. È altresì proseguita l'erogazione della formazione obbligatoria in materia di cybersecurity e whistleblowing. Con riferimento all'area Security, sono stati assicurati i programmi di aggiornamento annuale e di formazione iniziale del personale attraverso il Training Center certificato ENAC, cui si sono affiancati specifici percorsi specialistici. Sono inoltre proseguite le iniziative a supporto della sostenibilità e del benessere organizzativo, tra cui i percorsi di sostegno alla genitorialità rivolti alle dipendenti al rientro dal congedo di maternità.

3.6 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 30 giugno 2026 la società operava con 16 dipendenti (15 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 semestre 2026 ha gestito 9.811.476 Kg. di merce evidenziando una crescita dell'1% rispetto al 2025,

risultato inaspettato visto lo scenario economico-politico con cui si è aperto il 2026 e che è culminato con l'inizio del conflitto bellico in Iran a fine febbraio, che ha di fatto interrotto completamente per alcuni mesi il trasporto di merce via aerea operato da Emirates Airlines, principale cliente aviation.

Per contro, ha registrato volumi in crescita il traffico via superficie (+48%), in particolare il traffico per il Nord America, che ha consentito di più che compensare la flessione sul traffico via aerea.

I **ricavi** complessivi del periodo sono calati del 14,8% rispetto ai valori del primo semestre 2025 per l'andamento dei volumi suesposto vista la minor redditività del traffico via superficie rispetto a quello via aerea. Lato **costi** il semestre ha registrato una flessione del 4%, determinando un **Margine Operativo Lordo** in forte contrazione (-70,6% sul primo semestre 2025) attestatosi a 88 mila Euro contro 299 mila al 30 giugno 2025 e il **Risultato Netto** del periodo, a 69 mila Euro contro 189 mila (-63,5%).

Infine, per l'informativa sul contenzioso doganale che ha coinvolto FFM nel 2021, quale rappresentante indiretto, a seguito di accertamenti di dichiarazione doganale ad opera dell'Ufficio delle Dogane di Bologna, si rimanda alla Nota 29 del presente bilancio.

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 in subconcessione da AdB. Tale subconcessione, originariamente di durata ventennale e quindi con scadenza dicembre 2028, è stata prorogata al 31 dicembre 2030 da Enac, a seguito dell'istanza AdB. Tag Bologna, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 51%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale ed al 30 giugno 2026 operava con 19 dipendenti (16 dipendenti 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 semestre 2026 Tag ha registrato una flessione dei movimenti del 12,4% rispetto allo stesso periodo del 2025, del tonnellaggio dell'1,2% e del traffico passeggeri dell'8,2%, a causa dell'assenza di eventi importanti per l'Aviazione Generale quali l'esclusione del circuito di Imola dalle gare di Formula 1 oltre che da fattori più strutturali quali la riduzione del piazzale aeromobili dedicato ai voli privati.

I **ricavi** complessivi del periodo superano del 28,7% i valori del primo semestre 2025 grazie alle vendite di carburante avio e di alcuni servizi aggiuntivi. I **costi** rilevano un aumento del 37,6% legato anch'esso agli acquisti di carburante avio oltre ai maggiori costi per servizi e, vista la crescita dell'organico, del personale.

Il **Margine Operativo Lordo** presenta una crescita dell'8,6% attestandosi a 1 milione di Euro contro 0,9 milioni al 30 giugno 2025 e il **Risultato Netto** del periodo a 631 mila Euro, anche quest'ultimo in crescita (+13,7%) rispetto al semestre di confronto che registrava un utile di 555 mila Euro.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

Nel primo semestre 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.

In ambito ambientale, nel periodo in esame, continuano i lavori per la decarbonizzazione della centrale termica dell'aerostazione (rif. 3.4.2 Gli investimenti) e le collaborazioni con istituzioni locali, enti tecnici e realtà del territorio per lo sviluppo di progetti su ambiente, biodiversità, mobilità sostenibile e valorizzazione del territorio. Un esempio di questa collaborazione è il Protocollo triennale firmato con Sustenia al quale AdB partecipa con un investimento dedicato e che, nel periodo in esame, si è concretizzato con l'inaugurazione dei lavori di ampliamento del Centro Rettili e Anfibi - CRA.

Nel periodo in esame è stata confermata, tramite audit, la certificazione dei sistemi di gestione dell'aeroporto, che comprende: Qualità (ISO 9001), Ambiente (ISO 14001), Energia (ISO 50001) e Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro (ISO 45001).

In ambito sociale si segnala il primo workshop con attori della filiera a seguito del *risk assessment* ESG condotto nel 2025. I workshop hanno come obiettivo principale quello di portare i temi di sostenibilità all'interno del dialogo con le aziende che operano nell'ecosistema di AdB e si inseriscono nelle attività

di mappatura, analisi e monitoraggio dei rischi ESG della filiera previste dal Piano di Sostenibilità del Gruppo. Alle realtà selezionate è stato dedicato un momento di formazione e confronto per offrire strumenti pratici e accrescere la consapevolezza sulle sfide della sostenibilità, attraverso casi concreti e la condivisione di esperienze.

Si segnala inoltre l'attuazione della campagna interna di sensibilizzazione sui *near miss* in materia di salute e sicurezza sul lavoro, a conferma del costante impegno nella promozione della cultura della prevenzione. Parallelamente, è proseguita l'attenzione ai temi della diversità, dell'inclusione e del benessere delle persone, attraverso iniziative dedicate quali un webinar sulle differenze generazionali in aeroporto e un incontro in house volto a valorizzare il ruolo dell'innovazione. Relativamente al tema "Rumore e *annoyance*" (rif. 7 Principali rischi e incertezze - Rischi relativi al superamento dei limiti di zonizzazione acustica (rumore e *annoyance*)) si evidenzia l'avvio, in data 16 giugno 2026, del processo di consultazione pubblica con gli Stakeholders, con l'obiettivo di raccogliere elementi utili per la finalizzazione del pacchetto di misure volte alla gestione del rumore secondo l'approccio equilibrato. La chiusura del processo di consultazione è prevista a 120 giorni dall'avvio.

Infine, nel periodo di riferimento sono state avviate le attività per l'implementazione di un software ESG dedicato alla gestione dei dati della Rendicontazione di Sostenibilità, con l'obiettivo di efficientare i processi di raccolta, gestione e monitoraggio delle informazioni e di garantire dati sempre più accurati, tracciabili e verificabili.

4.2 LA QUALITÀ

Nel primo semestre 2026 si confermano livelli di soddisfazione particolarmente elevati per la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. Gli indicatori relativi all'efficacia e all'accessibilità dei servizi di informazione al pubblico si attestano al 99,2% e la percezione della chiarezza e dell'efficacia della segnaletica interna raggiunge il 99,7%, in miglioramento rispetto all'anno precedente grazie al progressivo rilascio delle aree interessate dai lavori di riqualificazione, tra cui la sala partenze Schengen e la zona dei controlli di sicurezza.

Il completamento della riqualifica della sala imbarchi Schengen ha inoltre contribuito ad un significativo miglioramento della percezione della disponibilità di postazioni per la ricarica di dispositivi elettronici, che raggiunge il 98%. Tale risultato è stato favorito dall'installazione delle nuove sedute dotate di punti di ricarica integrati, particolarmente apprezzate dai passeggeri per comfort e funzionalità.

La percezione del livello di pulizia e della funzionalità delle toilette si mantiene su valori molto elevati, pari al 97,9%. In tale ambito, da maggio 2026 è entrato in operatività il nuovo

appaltatore del servizio di pulizia, con l'obiettivo di consolidare ulteriormente gli standard qualitativi offerti.

Sul fronte dei processi operativi si registrano risultati positivi per i tempi di attesa al check-in, i tempi di riconsegna bagagli e i tempi di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero, migliorati rispetto al primo semestre 2025 grazie al costante monitoraggio delle performance e alla consolidata sinergia tra AdB e gli handler operativi.

I tempi di attesa ai controlli di sicurezza si mantengono su livelli positivi e coerenti con gli standard attesi. Dopo alcune variazioni registrate nel corso del semestre, gli indicatori hanno evidenziato un progressivo miglioramento negli ultimi mesi del periodo, confermando la solidità delle azioni di monitoraggio e ottimizzazione adottate.

Il servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) continua a garantire performance molto positive, anche a fronte di un significativo incremento dei volumi gestiti: nel primo semestre 2026 le assistenze sono aumentate del 12,9% rispetto all'anno precedente. In questo contesto, il servizio conferma elevati livelli di efficienza, con tempi di attesa che si attestano stabilmente al di sotto degli standard di riferimento,

a conferma dell'efficacia organizzativa e dell'attenzione dedicata all'accessibilità del servizio.

INDICATORI	Gennaio - Giugno 2026	Gennaio - Giugno 2025
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	97,9%	98,3%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle	98%	82,1%
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al	99,2%	99,2%
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,7%	98,9%
Tempo di attesa al check-in	16'28"	18'50"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	05'03"	04'54'
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	09'40"	08'57"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	03'08"	03'24"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	21'59"	22'59"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	25'59"	27'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'00"	05'20"

5 IL QUADRO NORMATIVO

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

Contratto di programma e dinamica tariffaria per il periodo 2023-2026

In data 6 ottobre 2023 è stato stipulato, presso la sede di ENAC, in Roma, il "Contratto di programma" tra ENAC e AdB relativo al periodo 2023-2026.

Riguardo, indi, alle tariffe inerenti il periodo quadriennale 2023-2026, si rammenta che in data 28 aprile 2023, con delibera n. 82/2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato la conformità con prescrizioni in relazione alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali elaborata da AdB ed approvata dall'utenza aeroportuale. Le prescrizioni indicate dall'Authority in tale deliberazione sono state, quindi, recepite integralmente dal gestore e, successivamente, in data 13 luglio 2023 ART ha adottato delibera di conformità definitiva.

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ha indi proposto nel corso del primo semestre 2024, ricevendo il 13 agosto 2024 approvazione da parte di ENAC, una motivata proposta di aggiornamento (ai sensi dell'art. 6, comma 3, del CDP) degli allegati al Contratto di Programma del quadriennio 2023-2026, viste le più aggiornate previsioni di traffico, comunque sostanzialmente in linea con le precedenti, anche in considerazione del coordinamento dello scalo a decorrere dalla IATA Winter Season 2024-25 e considerato l'aggiornamento del Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive e con taluni nuovi investimenti che portano a circa 200 milioni di Euro il valore degli investimenti del quadriennio precedentemente definiti in circa 140 milioni.

La proposta, come sopraindicato approvata da ENAC, si ritiene rispondere al meglio alle esigenze dello scalo e della sua utenza. Il piano investimenti come rimodulato e autorizzato con orizzonte al 2026, corredato da un piano economico finanziario, presenta piena sostenibilità e sarà integralmente finanziato da AdB, con fondi propri ed attraverso finanziamenti bancari e della Banca Europea per gli Investimenti (BEI).

In data 28 ottobre 2025 si è svolta l'Audizione Annuale degli Utenti dello scalo "Guglielmo Marconi" di Bologna, avente ad oggetto la determinazione dei corrispettivi per l'annualità 2026. Il corrispettivo PRM 2026 è stato approvato con voto favorevole della totalità dagli utenti. L'attività di vigilanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai termini e per gli effetti del paragrafo 6.1.2 del Modello ART ha avuto esito positivo con talune prescrizioni non significativamente impattanti e delle quali si terrà debita considerazione in occasione del prossimo aggiornamento dei diritti aeroportuali. Anche l'attività di vigilanza ENAC rispetto al corrispettivo PRM 2026 si è positivamente conclusa.

Infine, nel mese di settembre sarà dato formale avvio all'istruttoria per la definizione e successiva sottoscrizione del Contratto di Programma relativo al periodo regolatorio 2027-2030,

Pubblicazione 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.

Negli ultimi mesi il dibattito europeo sull’implementazione dell’Entry/Exit System (EES) ha registrato un’intensificazione delle iniziative istituzionali e di settore, a fronte delle significative criticità operative riscontrate negli aeroporti durante l’avvio del sistema. Il 29 giugno le principali associazioni europee del trasporto aereo – ACI EUROPE, Airlines for Europe (A4E) e IATA – hanno inviato una lettera aperta alla Presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, evidenziando come i tempi di attesa ai controlli di frontiera abbiano raggiunto livelli critici, raggiungendo anche le cinque ore. Le associazioni hanno quindi chiesto alla Commissione di garantire agli Stati membri la necessaria flessibilità per poter sospendere integralmente l’applicazione dell’EES, in via preventiva, nei mesi di luglio e agosto, in caso i volumi di traffico superino le capacità operative disponibili. A livello nazionale, il 1° luglio, Assaeroporti e Aeroporti 2030 hanno diffuso un comunicato stampa congiunto a sostegno dell’iniziativa europea. Nell’occasione il Presidente di Assaeroporti, Carlo Borgomeo, ha ribadito l’urgenza di introdurre meccanismi di maggiore flessibilità, sottolineando la necessità di poter sospendere temporaneamente il sistema durante il periodo estivo e definendo la situazione determinata dall’EES oggettivamente ingestibile nella quasi totalità degli aeroporti italiani.

Il 7 luglio la richiesta di maggiore flessibilità è stata formalmente sostenuta anche da nove Stati europei – Italia, Francia, Germania, Belgio, Grecia, Malta, Paesi Bassi, Portogallo e Svizzera – che hanno inviato una lettera congiunta al Commissario europeo per gli Affari Interni. I firmatari hanno espresso forte preoccupazione per gli impatti operativi del sistema e hanno chiesto alla Commissione europea garanzie formali affinché la possibilità di sospendere la raccolta dei dati biometrici, temporaneamente ed in circostanze eccezionali, venga prorogata oltre l’attuale scadenza del 6 settembre 2026.

Il 13 luglio un ulteriore confronto tra i rappresentanti dell’industria aeronautica e la Presidente della Commissione europea non ha prodotto le soluzioni operative richieste dal settore. A seguito dell’incontro, ACI EUROPE, A4E e IATA hanno pertanto rivolto un nuovo appello ai Capi di Governo europei, sostenendo la richiesta avanzata dai nove Stati membri di estendere oltre il 6 settembre il regime di sospensione parziale e ribadendo, al contempo, la necessità che gli Stati possano avvalersi della sospensione totale dell’EES

nei mesi estivi per evitare gravi ripercussioni sull'operatività aeroportuale.

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.

Pubblicata dal MIT la proposta del Piano Nazionale degli Aeroporti 2026-2035

Il 16 luglio 2026 il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) 2026-2035, predisposto dall'ENAC d'intesa con lo stesso Ministero. Sul Piano l'ENAC, in qualità di proponente, dovrà ora presentare istanza di attivazione della seconda e conclusiva fase della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Il nuovo PNA costituisce il documento di indirizzo strategico per lo sviluppo del trasporto aereo nazionale fino al 2035 e si articola in un quadro generale cui si affiancano quattro allegati tecnici (ad oggi non disponibili) dedicati ad accessibilità e connettività,

previsioni di traffico, indicatori di monitoraggio e analisi della capacità aeroportuale. È inoltre prevista una revisione periodica del Piano, con un primo aggiornamento programmato già nel 2027.

Il nuovo PNA introduce una pianificazione fondata su 13 sistemi integrati aeroportuali, destinati a favorire la cooperazione tra scali con bacini di traffico e funzioni complementari, anche in assenza di una gestione societaria unitaria. Parallelamente, il Piano introduce il concetto di "con-accessibilità" quale nuovo indicatore per valutare il livello di accessibilità e connettività del territorio e orientare le scelte di pianificazione. Il Piano assegna poi un ruolo centrale all'integrazione intermodale, fissando obiettivi misurabili di accessibilità sostenibile per le diverse categorie di aeroporti e promuovendo il rafforzamento dei collegamenti ferroviari, stradali e con il trasporto pubblico locale.

Sul piano della sostenibilità, il nuovo PNA proposto dal MIT individua target coerenti con gli obiettivi europei e ICAO, favorendo la diffusione dei carburanti sostenibili (SAF), dell'idrogeno, della digitalizzazione dei processi aeroportuali e delle tecnologie innovative, incluse la Advanced Air Mobility e le Remote Digital Tower.

IL PNA, infine, è attento alla competitività a livello internazionale e tratta sia il tema degli incentivi ai vettori - rispetto ai quali si dà atto che "misure tese ad ostacolare o scoraggiare il ricorso agli incentivi da parte dei gestori aeroportuali per lo sviluppo del traffico rischia di portare ad una perdita di competitività da parte dell'intero sistema aeroportuale italiano" – sia il tema dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco, al proposito richiamando l'opportunità di una revisione dell'intero quadro normativo tesa alla progressiva riduzione della tassa su tutti gli scali.

Il testo proposto dal MIT sarà oggetto di parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti, per poi proseguire con le successive fasi dell'iter di adozione.

ITO sulla proroga delle subconcessioni oltre il termine di scadenza della concessione aeroportuale principale

Il 17 luglio 2026 ENAC ha pubblicato le Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) n. 2026/05-APT, ed. n. 1, recanti "Attuazione delle previsioni in materia di durata e proroga delle subconcessioni recate dalla Parte II del Regolamento di certificazione dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra". Le ITO forniscono i chiarimenti interpretativi e procedurali necessari per l'applicazione dell'art. 2, co. 5, della Parte II del c.d. Regolamento Handling (Ed. 8- Rev.1 del 27/09/24), disciplinando le ipotesi nelle quali ENAC può autorizzare, per motivi di pubblico interesse, la prosecuzione del rapporto di subconcessione anche oltre la scadenza della concessione aeroportuale principale, al fine di consentire il completo ammortamento degli investimenti realizzati.

Le ITO provvedono inoltre a definire i presupposti per il riconoscimento del pubblico interesse necessario alla proroga, con riferimento sia agli investimenti infrastrutturali di rilievo aeroportuale sia alle attività industriali aeronautiche

di particolare rilevanza strategica, individuando i criteri che l'ENAC è chiamata in tal senso a valutare per garantire il bilanciamento tra le esigenze di sviluppo infrastrutturale e la tutela della concorrenza e dell'autonomia del futuro gestore. La portata applicativa delle ITO non si limita all'ambito delle subconcessioni aviation, ma è estesa a tutte le subconcessioni relative a investimenti o attività di interesse pubblico funzionali allo sviluppo e al funzionamento dell'aeroporto (le ITO includono espressamente, oltre alle attività aeronautiche, anche infrastrutture come impianti fotovoltaici e alberghi aeroportuali, purché funzionali allo sviluppo del sedime aeroportuale).

Nelle ITO si disciplina il procedimento autorizzatorio, articolando le diverse attività e fasi procedurali ed indicando il ruolo delle competenti Direzioni Centrali e Territoriali. Più precisamente, in caso di esito favorevole del procedimento esso si conclude con un'autorizzazione del Direttore Generale di ENAC, con successivo svolgimento della procedura selettiva (salvo i casi di affidamento diretto in cui è verificato il ricorrere del requisito dell'infungibilità industriale), seguita dalla sottoscrizione di un accordo trilaterale tra gestore, sub concessionario e la Direzione dell'ENAC territorialmente competente, volto a garantire il subentro del futuro concessionario, con successiva informativa istituzionale al Consiglio di Amministrazione di ENAC e al MIT.

Linee guida della Commissione europea sulla direttiva CER

Il 10 luglio 2026 la Commissione Europea ha adottato nuove Linee Guida sull'applicazione della direttiva (UE) 2022/2557 (cd. Direttiva CER - Critical Entities Resilience), dedicate alle necessarie misure di rafforzamento della resilienza dei soggetti critici.

La direttiva CER, recepita nell'ordinamento italiano con il D. Lgs. n. 134/2024, impone agli Stati membri di individuare - entro il 17 luglio 2026 - le entità critiche nei settori strategici, in vista della predisposizione di adeguate misure di prevenzione finalizzate all'incremento della capacità di resilienza ad eventi che possano comprometterne l'operatività quali attacchi, sabotaggi, calamità naturali o emergenze sanitarie, e ponendo particolare enfasi sulla necessità di ricorrere a valutazione dei rischi e di notificare alle autorità competenti gli incidenti significativi. A tale scopo la Commissione è stata incaricata di adottare linee guida per specificare ulteriormente le misure tecniche, di sicurezza e organizzative che possono essere adottate dai soggetti critici. Le Linee Guida, in particolare, forniscono indicazioni pratiche e non vincolanti sulle misure tecniche, organizzative e di sicurezza che le entità critiche possono adottare per prevenire, resistere, rispondere e riprendersi da rischi naturali e antropici. Oltre a suggerire comportamenti relativi alla gestione e alla consapevolezza del rischio da parte dei lavoratori, il documento dedica poi un focus specifico al contrasto delle minacce presentate dai droni, richiamando il relativo Piano d'azione dell'UE e raccomandando un approccio basato sulla valutazione del rischio, sull'impiego di sistemi di rilevamento e contrasto (C-UAS), sull'integrazione delle misure antidrone nei piani di sicurezza e continuità

operativa e sul rafforzamento della cooperazione tra gestori delle infrastrutture, autorità competenti e forze di sicurezza.

Pubblicazione del Regolamento ENAC sulla qualità dei Servizi

Il 3 luglio, con entrata in vigore il 16 luglio a seguito della pubblicazione del relativo avviso in Gazzetta Ufficiale, è stato pubblicato il Regolamento ENAC "La qualità dei servizi nel trasporto aereo: monitoraggio della qualità negli aeroporti e Carte dei Servizi di gestori aeroportuali e vettori". Il nuovo Regolamento sostituisce integralmente la previgente Circolare GEN-06 e riunisce in un unico testo la disciplina relativa al monitoraggio della qualità dei servizi aeroportuali e alle Carte dei Servizi di gestori e vettori, andando a costituire il riferimento normativo per gli operatori soggetti agli obblighi di monitoraggio della qualità e di predisposizione della Carta dei Servizi.

Il Regolamento conferma anche alcuni obblighi organizzativi di rilievo. Restano infatti vincolanti le frequenze minime delle riunioni del Comitato Qualità, che devono svolgersi con cadenza mensile o trimestrale in funzione del volume di traffico dello scalo, così come il termine massimo di 30 giorni per fornire risposta ai reclami degli utenti, ferma restando la possibilità di trasmettere un riscontro interlocutorio qualora siano necessarie ulteriori verifiche o approfondimenti istruttori.

Tra le principali novità figura infine l'introduzione dell'obbligo della Carta dei Servizi Cargo per gli aeroporti che movimentano oltre 100.000 tonnellate di merci all'anno, estendendo così il sistema di monitoraggio della qualità anche ai servizi dedicati al traffico merci. Più in generale, il Regolamento standardizza indicatori, metodologie di rilevazione e contenuti delle Carte dei Servizi, con l'obiettivo di rendere omogenea la misurazione delle performance, rafforzare la trasparenza nei confronti dell'utenza e consolidare le attività di vigilanza dell'ENAC sul livello qualitativo dei servizi erogati.

Le nuove ITO per la redazione dei Regolamenti di Scalo

In data 8 giugno 2026, l'ENAC ha pubblicato le Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) n. 2026/03-APT – "Redazione del Regolamento di Scalo degli aeroporti certificati" (Ed. 1), con l'obiettivo di definire criteri uniformi per la predisposizione dei Regolamenti di Scalo adottati presso gli aeroporti nazionali certificati e di standardizzarne struttura e contenuti. Successivamente, l'ENAC ha provveduto ad abrogare espressamente la Circolare ENAC APT-19, che aveva in precedenza regolato la materia.

Più nello specifico, il nuovo documento definisce il quadro procedurale per la predisposizione, l'approvazione, l'aggiornamento e la distribuzione del Regolamento di Scalo, individuandone i contenuti minimi omogenei e precisando responsabilità del Gestore aeroportuale e della competente Direzione Territoriale ENAC. Pur perseguendo una maggiore uniformità a livello nazionale, le ITO confermano la possibilità di adattare il Regolamento alle caratteristiche operative e organizzative del singolo scalo.

Le ITO contengono una disciplina organica dell'iter di emissione e aggiornamento del Regolamento di Scalo, distinguendo tra modifiche sostanziali, che richiedono l'adozione di una nuova edizione mediante apposita ordinanza della Direzione Territoriale competente, e aggiornamenti di portata minore (quali modifiche di riferimenti normativi, recapiti o procedure già approvate), che possono essere effettuati con modalità semplificate, ferma restando la trasmissione all'ENAC per le valutazioni di competenza.

Viene inoltre introdotto uno schema tipo di Regolamento di Scalo, destinato a costituire il modello di riferimento per tutti gli aeroporti commerciali. Lo schema ricomprende, tra gli altri, la disciplina dell'accesso e dell'operatività dei prestatori di servizi di assistenza a terra, delle attività airside, dei servizi ai passeggeri, del Safety Management System, delle procedure di contingency e delle verifiche sul rispetto del Regolamento.

Le ITO chiariscono inoltre i contenuti da non inserire nei singoli regolamenti, i quali devono ricomprendere esclusivamente le regole e le procedure operative soggette alla verifica e alla vigilanza della Direzione Territoriale. Sono pertanto esclusi, tra gli altri, riferimenti a tariffe e corrispettivi, servizi a pagamento non previsti dalla normativa, disposizioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, procedure emergenziali già disciplinate in altri documenti e attività estranee alle competenze delle Direzioni Territoriali.

Infine, le ITO dedicano specifica attenzione alla rilevazione e verifica dei codici di ritardo (IATA Delay Codes), introducendo criteri uniformi per la loro attribuzione e verifica, al fine di migliorare l'affidabilità delle analisi sulle cause dei ritardi e supportare l'adozione di misure volte ad accrescere la puntualità operativa degli scali.

6 IL CONTENZIOSO

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

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

I risultati economici del Gruppo AdB sono condizionati dall'andamento del 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, può determinare chiusure o limitazioni degli spazi aerei, sospensioni dei collegamenti, allungamento delle rotte ed ulteriori effetti indiretti, come la riduzione della capacità da parte dei vettori a seguito dell'evoluzione dello scenario globale. Tali elementi potrebbero influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica.

Relativamente ai principali conflitti in corso e alla correlata esposizione del Gruppo, si evidenzia che il business risulta impattato:

- dal conflitto tra Russia e Ucraina dall'inizio del 2022, il quale ha determinato la perdita dei volumi di traffico verso i paesi direttamente coinvolti e in una prima fase, pur se

ridotti, verso i paesi limitrofi dell'Est Europa. I volumi da/per Russia/Ucraina, pur se molto ridotti, vengono inclusi nelle stime del Gruppo solo a partire dalla fine del prossimo quinquennio con impatto, quindi, marginale in caso di prolungamento del conflitto;

- dall'interruzione di alcune tratte verso Paesi del Medio Oriente interessati da conflitti interni, pur se l'esposizione risulta complessivamente contenuta;
- moderatamente, 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 da aprile, 4 su 7 da maggio e 7 su 7 solo dal mese di luglio). 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*. Pur in presenza di un'esposizione diretta limitata, il Gruppo potrebbe risentire degli effetti indiretti quali:
 - (i) l'aumento del costo o l'eventuale carenza di *jet fuel*, che potrebbe indurre i vettori a ridurre le frequenze,

riallocare gli aeromobili verso mercati più redditizi, impiegare velivoli di minore capacità e aumentare il prezzo dei biglietti; e, (ii) un aumento dell'inflazione, che potrebbe ulteriormente indebolire la fiducia di consumatori e imprese e la propensione al viaggio.

- dall'alterazione di equilibri delle condizioni economiche globali, in particolare dall'introduzione di dazi sull'importazione di merci da parte dell'amministrazione statunitense, la cui configurazione 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.

Inoltre, l'introduzione temporanea dei controlli alle frontiere interne per i voli da/per la Spagna, ha avuto un impatto contenuto sull'operatività dello scalo, infatti i flussi sono risultati gestibili con le infrastrutture disponibili e mediante limitati adeguamenti organizzativi. Tuttavia tale configurazione, considerato che la Spagna rappresenta il primo mercato internazionale del Gruppo, se prolungata e con attenzione alle fasce orarie di picco, potrebbe determinare una congestione delle aree extra-Schengen e possibili rallentamenti operativi.

Permane, quindi, un profilo di rischio elevato connesso al quadro geopolitico internazionale, che sconta direttamente o indirettamente l'acuirsi di tensioni esistenti e dall'inasprimento delle relazioni commerciali globali, che potrebbero quindi generare un calo della domanda, oltre ad avere un impatto negativo sulla fiducia dei consumatori. Un'ulteriore intensificazione degli squilibri commerciali e 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 monitora costantemente gli effetti e le conseguenze del complesso scenario sul proprio scalo, poiché 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 30 giugno 2026, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 55,6%.

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. In relazione ad una clausola dell'accordo è insorto un dissidio interpretativo tra le Parti in relazione al quale AdB si è vista costretta, ferma la prosecuzione del contratto, ad avviare un contenzioso al riguardo più ampiamente rinviandosi alla nota 29 Contenzioso.

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 aeree 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 beneficino 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 ha definito, coerentemente con il Masterplan approvato e vigente con orizzonte al 2030, 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 nel primo semestre 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 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. Di prossimo avvio l'istruttoria secondo la vigente regolazione per la definizione e stipula del Contratto di Programma per il periodo regolatorio 2027-2030.

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. In tale contesto, AdB ha avviato un processo volto a individuare la struttura finanziaria più efficiente e a reperire le risorse necessarie a supportare la realizzazione del programma di investimenti.

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. AdB ha quindi avviato, in data 16 giugno 2026 (ai sensi del Reg. EU 598/2014, del Regolamento ENAC 20/12/2024 e delle ITO 2026), il processo di 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 di misure per la mitigazione degli impatti del rumore derivante dalle operazioni aeronautiche e sottoposta a consultazione è stata elaborata secondo i principi del Balanced Approach, che richiedono una valutazione integrata e comparativa delle possibili misure, basata su criteri di efficacia acustica, fattibilità operativa e sostenibilità. In conformità a tali principi, l'eventuale introduzione di restrizioni operative è considerata quale misura di extrema ratio, attivabile esclusivamente

all'esito di una valutazione approfondita e comparativa delle alternative disponibili, nonché di un'analisi costi-benefici complessiva.

L'elaborazione di una proposta complessiva di seguito alla consultazione degli Stakeholders si conferma quale obiettivo del gestore per l'anno 2026. Seguiranno, quindi, per le rispettive valutazioni, le istruttorie degli enti nazionali e comunitari istituzionalmente competenti in materia. Una volta approvato e reso efficace ed operativo il pacchetto finale complessivo di misure proposte dal gestore, in esito al lungo ed articolato iter regolato, esso comporterà l'implementazione di 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 semestre 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 30 giugno 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 migliorare la comparabilità, l'affidabilità e la comprensibilità.

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **RICAVI E COSTI RETTIFICATI:** totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo e totale costi al netto dei costi per servizi di costruzione. I ricavi e costi rettificati consentono di calcolare l'EBITDA rettificato esposto nel seguito:

EBITDA Rettificato: misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:

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

- **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.
- **Investimenti:** gli investimenti realizzati del par.3.4.2 sono un dato gestionale riferito al totale degli investimenti realizzati nel periodo senza considerare il mark-up dei servizi di costruzione, le anticipazioni lavori pagate ai fornitori, i beni in leasing e al lordo dell'eventuale credito da Terminal Value.

9 GARANZIE PRESTATE

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

10 REGIME DI OPT-OUT

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

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

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

Oltre quanto già descritto nelle altre note alla presente Relazione sulla Gestione e Bilancio a cui si rinvia, dopo la chiusura del semestre non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 giugno.

Andamento del traffico

In luglio e agosto lo scalo di Bologna ha superato il record di sempre di passeggeri sullo scalo, rispettivamente 1.136.375 e 1.149.209, con una crescita del 3,0% e del 3,6% rispetto agli stessi mesi del 2025.

Nel periodo gennaio-agosto i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 7.770.825, in aumento del 3,5% sullo stesso periodo del 2025, mentre i movimenti sono stati 54.871, in crescita del 3,2% sul periodo corrispondente del 2025. Le merci trasportate per via aerea nei primi otto mesi del 2026 sono state 27.911 tonnellate, in calo (-3,8%) sullo stesso periodo del 2025.

La ripresa dell'attività eruttiva dell'Etna e le conseguenti cancellazioni dei voli da e per lo scalo di Catania non hanno generato effetti significativi né sui volumi di traffico né sui risultati economici. Come conseguenza delle difficoltà dello scalo catanese e, complice, l'avvio del collegamento di Wizzair dal 1° agosto, tra le destinazioni "più volate" del mese va segnalato il "boom" di Palermo, con un aumento del 76%, per un totale di oltre 50 mila passeggeri. Palermo balza così al primo posto, davanti a Tirana e Catania. Nella "top ten" del mese troviamo quindi: Barcellona, Cagliari, Bucarest, Olbia, Madrid, Istanbul e Brindisi.

Altresì nel mese di agosto si è rinnovata la partnership tesa all'ulteriore crescita del vettore Wizz Air, che nel corso del 2026 prevede di raggiungere un traffico di 1,3 milioni di passeggeri ed in prospettiva intende ulteriormente investire nei collegamenti da/per Bologna. L'accordo pluriennale siglato

si propone una crescita sostenibile con l'impiego di aerei di ultima generazione e la ricerca di nuove interessanti destinazioni per i passeggeri bolognesi e di tutta la catchment area del Marconi.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo IATA, il traffico passeggeri globale è previsto crescere del 2,1% nel 2026, in rallentamento rispetto alle prospettive dichiarate negli ultimi anni e con un andamento fortemente eterogeneo fra le diverse regioni. Il Medio Oriente, infatti, si prevede registri una significativa contrazione a causa delle restrizioni allo spazio aereo, mentre Africa e Asia&Pacífico beneficeranno di una riallocazione complessiva dei flussi e delle rotte generate dalle *disruptions* del conflitto. Il traffico cargo, in questo contesto, continua a svolgere un ruolo importante nella rete del commercio globale contribuendo alla resilienza del settore. Tuttavia, la sua crescita è attesa rallentare fino a raggiungere il +0,7% nel 2026 a causa delle limitazioni di capacità e delle interruzioni operative legate al conflitto, spostando l'attenzione dei vettori nel preservare una miglior marginalità (*yield*) piuttosto che registrare una crescita di volumi. In un mercato caratterizzato quindi da una limitata capacità strutturale, i margini dei vettori si prevede rimangano complessivamente positivi, ma sotto una significativa pressione a causa degli shock dei mercati energetici, con conseguente aumento del costo del *jet fuel*, maggiore attenzione ai temi della transizione energetica e limitato spazio per poter efficientare ulteriormente la struttura dei costi. La crescita della domanda e le coperture di *hedging* forniscono quindi solo un moderato elemento di mitigazione, con la possibilità di trasferire completamente i costi che rimane sfidante, soprattutto alla luce del deterioramento del contesto macroeconomico e geopolitico (Fonte: IATA, *Global Outlook for Air Transport*, giugno 2026).

L'esposizione diretta del Gruppo AdB alle attuali tensioni geopolitiche si conferma contenuta, interessando circa il 2% del traffico e riguardando principalmente i collegamenti da e per Dubai, con riflessi limitati anche sull'attività cargo. Gli

eventuali effetti indiretti sulla domanda, riconducibili a possibili incrementi delle tariffe aeree e a pressioni inflazionistiche, dipenderanno dalla durata e dall'evoluzione del contesto internazionale. La connettività verso il Medio Oriente mantiene comunque caratteristiche di solidità strutturale, con prospettive di progressivo ritorno ai livelli pre-conflitto nel medio periodo. In tale scenario, il Gruppo AdB ha chiuso il primo semestre 2026 con risultati positivi: il primo trimestre ha evidenziato una crescita robusta dei volumi di traffico, pur in presenza della fisiologica stagionalità della domanda e della programmazione invernale dei voli; il secondo trimestre ha registrato una dinamica più moderata, riflettendo un contesto macroeconomico e geopolitico instabile, i cui effetti sono stati parzialmente mitigati dalla progressiva redistribuzione dei flussi verso destinazioni non interessate dai conflitti.

Rispetto all'avvio positivo del secondo semestre che ha registrato volumi di traffico in crescita nei mesi di luglio e agosto rispetto al 2025, la programmazione degli slot per la stagione invernale risulta invece in contrazione rispetto alla stagione precedente. In questo contesto, il Gruppo proseguirà il monitoraggio della situazione geo-politica e l'attuazione nei prossimi mesi degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2023–2026, finalizzati al superamento dei vincoli di capacità infrastrutturale. Parallelamente, sarà dato formale avvio all'istruttoria per la definizione e successiva sottoscrizione del Contratto di Programma relativo al periodo regolatorio 2027–2030, altresì dandosi avvio alle interlocuzioni con le istituzioni finanziarie per la sottoscrizione dei contratti di finanziamento necessari al piano di sviluppo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 7 settembre 2026

Bilancio consolidato semestrale abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 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>	<i>Note</i>	<i>al 30.06.2026</i>	<i>al 31.12.2025</i>
Diritti di concessione	1	304.474	283.512
Altre attività immateriali	2	2.462	2.577
Attività immateriali		306.936	286.089
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	17.110	17.137
Investimenti Immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		18.727	18.754
Partecipazioni	5	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	6	30.405	28.722
Attività fiscali differite	7	5.245	4.776
Altre attività non correnti	8	284	586
Altre attività non correnti		35.935	34.085
ATTIVITA' NON CORRENTI		361.598	338.928
Rimanenze di magazzino	9	967	865
Crediti commerciali	10	20.425	19.691
Altre attività correnti	11	10.856	8.092
Attività finanziarie correnti	12	800	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	46.066	81.164
ATTIVITA' CORRENTI		79.114	109.812
TOTALE ATTIVITA'		440.712	448.740
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		125.756	113.582
Risultato del periodo		10.444	24.842
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	226.514	228.738
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	226.514	228.738
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	2.986	2.941
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	15.477	15.246
Fondi per rischi e oneri futuri	17	3.612	3.853
Passività finanziarie non correnti	18	94.235	96.170
Altri debiti non correnti		32	41
PASSIVITA' NON CORRENTI		116.342	118.251
Debiti commerciali	19	38.071	44.657
Altre passività	20	46.682	41.654
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	4.499	4.106
Fondi per rischi e oneri	17	0	0
Passività finanziarie correnti	18	8.604	11.334
PASSIVITA' CORRENTI		97.856	101.751
TOTALE PASSIVITA'		214.198	220.002
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		440.712	448.740

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Note</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025
Ricavi per servizi aeronautici		39.410	35.948
Ricavi per servizi non aeronautici		28.345	27.430
Ricavi per servizi di costruzione		27.122	20.395
Altri ricavi e proventi della gestione		656	966
RICAVI	21	95.533	84.739
Materiali di consumo e merci		(2.591)	(1.787)
Costi per servizi		(12.594)	(12.709)
Costi per servizi di costruzione		(25.831)	(19.424)
Canoni, noleggi e altri costi		(5.969)	(5.496)
Oneri diversi di gestione		(1.966)	(1.836)
Costo del personale		(19.674)	(18.062)
COSTI	22	(68.625)	(59.314)
Ammortamento diritti di concessione		(5.984)	(4.935)
Ammortamento altre attività immateriali		(590)	(459)
Ammortamento attività materiali		(1.637)	(1.217)
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	23	(8.211)	(6.611)
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi		(160)	(1)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.368)	(2.498)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(161)	(321)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	24	(1.689)	(2.820)
TOTALE COSTI		(78.525)	(68.745)
RISULTATO OPERATIVO		17.008	15.994
Proventi finanziari	25	529	1.100
Oneri finanziari	25	(2.728)	(964)
RISULTATO ANTE IMPOSTE		14.809	16.130
IMPOSTE DEL PERIODO	26	(4.365)	(4.613)
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		10.444	11.517
Utile (Perdita) del periodo - Terzi		0	0
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo		10.444	11.517
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,29	0,32
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,29	0,32

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025
Utile (perdita) di periodo (A)	10.444	11.517
<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	(32)	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	8	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	(24)	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	10.420	11.517
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	10.420	11.517

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2026	al 30.06.2025
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	14.809	16.130
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(1.291)	(971)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. imp. e macchinari e attività per diritto d'uso	8.211	6.611
+ Accantonamento fondi	1.689	2.820
+ Oneri/(proventi) per interessi che non comportano uscite/(entrate) di cassa	544	(623)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.655	487
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	360	(120)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	74	63
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	26.051	24.397
Variazione rimanenze di magazzino	(102)	6
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.352)	286
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/non correnti	(2.476)	(2.084)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	772	2.261
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	4.370	3.426
Interessi pagati	(1.960)	(531)
Interessi incassati	61	64
Imposte pagate	(3.693)	(11.055)
TFR pagato	(110)	(180)
Utilizzo fondi per pagamenti	(1.600)	(2.007)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	19.961	14.583
Acquisto di attività materiali	(1.613)	(1.876)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	17	6
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(35.074)	(19.349)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(222)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(788)	(690)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(37.458)	(22.128)
Dividendi corrisposti	(12.643)	(17.015)
Finanziamenti ricevuti	0	10.500
Finanziamenti rimborsati	(4.764)	(4.895)
Pagamenti per passività per diritti d'uso	(193)	(78)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(17.600)	(11.488)
Variazione finale di cassa	(35.098)	(19.033)
Disponibilità liquide inizio periodo	81.164	41.079
Variazione finale di cassa	(35.098)	(19.033)
Disponibilità liquide fine periodo	46.066	22.046

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissione azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserve FTA	Utili/perdi te portati a nuovo	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Risultato del periodo	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2025	90.314	25.683	11.603	97.374	(3.272)	(17.145)	(662)	24.842	228.738	228.738
Attribuzione del risultato esercizio 2025	0	0	1.174	9.976	0	13.692	0	(24.842)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	(12.643)	0	0	(12.643)	(12.643)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	(24)	10.444	10.420	10.420
Patrimonio netto al 30.06.2026	90.314	25.683	12.777	107.350	(3.272)	(16.097)	(686)	10.444	226.514	226.514

<i>in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissione azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Risultato del periodo	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Patrimonio netto al 31.12.2024	90.314	25.683	10.468	92.035	(3.272)	(18.093)	(694)	24.437	220.879	220.879
Attribuzione del risultato esercizio 2024	0	0	1.135	5.339	0	17.963	0	(24.437)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividenti distribuiti	0	0	0	0	0	(17.015)	0	0	(17.015)	(17.015)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	11.517	11.517	11.517
Patrimonio netto al 30.06.2025	90.314	25.683	11.603	97.374	(3.272)	(17.145)	(694)	11.517	215.381	215.381

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 giugno 2026

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 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 semestre 1° gennaio - 30 giugno 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, ad eccezione della valutazione di alcune classi di attività finanziarie valutate al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

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

La pubblicazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2026 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 7 settembre 2026 ed è sottoposto a revisione contabile limitata da parte di PricewaterhouseCoopers Spa.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 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, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea in vigore dal 1° gennaio 2026". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

Principi di consolidamento

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

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

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente

ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.

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

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate le informazioni al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE	Capitale sociale (in migliaia di euro)	% Possesso	
		Al 30.06.2026	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%

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea in vigore dal 2026

A partire dal 1° gennaio 2026, sono entrati in vigore alcuni emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del

Gruppo non essendosi verificate casistiche applicabili di rilievo.

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

Lo IASB ha modificato l'IFRS 9 "Strumenti finanziari" a seguito della revisione post-attuazione dei requisiti di classificazione e valutazione. Le modifiche includono indicazioni sulla classificazione delle attività finanziarie, comprese quelle con caratteristiche potenziali e nello specifico rispondono alle esigenze sorte per la classificazione di alcune attività

finanziarie legate a tematiche ESG. Lo IASB ha inoltre modificato l'IFRS 7 "Strumenti finanziari: Informazioni integrative", richiedendo alle entità di fornire informazioni aggiuntive sulle attività e passività finanziarie che presentano determinate caratteristiche potenziali.

Modifiche all'IFRS 9 e IFRS 7 - Contratti di energia elettrica dipendenti da fonti rinnovabili

Lo IASB ha apportato le seguenti modifiche per consentire ai contratti di energia elettrica dipendenti da fonti rinnovabili di essere rilevati correttamente in bilancio:

- chiarimento sull'applicazione dei requisiti di "uso proprio";
- modifica dei requisiti di contabilizzazione delle operazioni di copertura nel caso in cui questi contratti siano utilizzati come

strumenti di copertura, se vengono soddisfatte determinate condizioni;

- introduzione di requisiti di informativa aggiuntivi per consentire agli investitori di comprendere l'impatto di questi contratti sulle performance finanziarie di un'azienda e sui flussi di cassa futuri.

Miglioramenti ai principi contabili IFRS (Volume 11")

Il 18 luglio 2024 lo IASB ha emesso i miglioramenti annuali ai principi contabili IFRS – Volume 11 che contiene modifiche a IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7. I miglioramenti annuali dello IASB sono modifiche limitate al testo di uno standard IFRS o correggono taluni minori esiti indesiderati,

dimenticanze o conflitti tra i requisiti negli standards. Le modifiche contenute nei miglioramenti annuali ai principi contabili IFRS – Volume 11 riguardano:

- IFRS 1 “Prima adozione degli International Financial Reporting Standards – Hedge Accounting alla data di prima adozione”;
- IFRS 7 “Strumenti finanziari: informazioni integrative” I. Proventi o perdite su dismissioni II. Informativa sulle differenze tra il fair value e il prezzo di transazione III. Dettagli sui rischi di credito;

- IFRS 9 “Strumenti finanziari”: I. Dismissione delle passività per leasing II. Prezzo di transazione;
- IFRS 10 “Bilancio Consolidato – Determinazione di un agente ‘de facto’”;
- IAS 7 “Rendiconto finanziario – Metodo del costo”.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea in vigore dal 1° gennaio 2027

IFRS 18 “Presentazione e informativa dei bilanci”

Nell'aprile 2024 lo IASB ha emanato l'IFRS 18 in risposta alle preoccupazioni degli investitori circa la comparabilità e la trasparenza della rendicontazione delle performance delle entità. I nuovi requisiti di presentazione introdotti dall'IFRS 18 accresceranno la comparabilità della performance finanziaria di entità simili, in particolare per quanto riguarda la definizione di “utile o perdita operativa”. I nuovi requisiti di informativa relativi agli “indicatori di performance definiti dal management” miglioreranno la trasparenza. L'IFRS 18 sarà efficace dal 1° gennaio 2027 e non è stato ancora adottato dal

Gruppo che sta valutando l'impatto della sua applicazione sul Bilancio. È infatti in corso un piano di transizione con l'obiettivo di presentare i primi bilanci intermedi 2027 e i bilanci annuali 2027 ai sensi dell'IFRS 18 così come la valutazione delle “specified main business activity” previste dal principio. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo “Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo” del Bilancio 2025.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili in quanto non omologati dall’Unione Europea

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

IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: Presentazione

Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emanato l'IFRS 19, che consente a talune entità definite dal principio “idonee” di scegliere di applicare requisiti di informativa ridotta all'interno del bilancio, pur rispettando i requisiti di rilevazione, misurazione e presentazione previsti in altri principi contabili IFRS. Per essere idonea, alla data di chiusura del proprio esercizio, un'entità deve essere una controllata come definita nell'IFRS

10, non può avere responsabilità pubblica e deve avere una controllante (ultima o intermedia) che predispone il bilancio consolidato che sia disponibile pubblicamente e che rispetti i principi contabili IFRS. L'IFRS 19 sarà in vigore dal 1° gennaio 2027, previa omologazione, ed è consentita l'applicazione anticipata. Il Gruppo ritiene che non vi saranno impatti sul proprio Bilancio.

Modifiche all'IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: Presentazione

Il 21 agosto 2025 lo IASB ha emanato le modifiche all'IFRS 19. Nello specifico lo IASB ha ridotto i requisiti di informativa escludendo gli obiettivi di disclosure relativi agli accordi di finanziamento con fornitori, alla mancanza di scambiabilità, alle regole modello del Pillar II, alla classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e alle passività non correnti con covenant. Ha inoltre ridotto i requisiti di informativa relativi

agli accordi di finanziamento con fornitori, ha escluso i requisiti di informativa che in realtà costituiscono linee guida e non obblighi e ha sostituito i requisiti di informativa relativi alle misure di performance definite dalla direzione con un rinvio incrociato all'IFRS 18. Tali modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027. Il Gruppo ritiene che non vi saranno impatti sul proprio Bilancio.

Modifiche allo IAS 21 - Gli effetti delle variazioni dei tassi di cambio: traduzione in una presentazione iperinflazionistica Valuta

Emesso il 13 novembre 2025 ed in attesa di omologazione. Tale modifica chiarisce come le società dovrebbero convertire i bilanci da una valuta non iperinflazionata in una valuta iperinflazionata. Tali modifiche saranno applicabili, previa omologazione, a partire dal 1° gennaio 2027

IFRS 20 Attività regolatorie e passività regolatorie

Emesso il 27 maggio 2026 ed in attesa di omologazione, il principio definisce i requisiti per la rilevazione, la valutazione, la presentazione e l'informativa relativi alle attività regolatorie (regulatory assets), alle passività regolatorie (regulatory liabilities), ai proventi regolatori (regulatory income) e agli oneri regolatori (regulatory expenses). In particolare l'IFRS 20 introduce disposizioni che consentano di fornire informazioni integrative rispetto a quelle che un'entità già presenta applicando l'IFRS 15. Tali informazioni permetteranno agli utilizzatori di bilancio di comprendere l'ammontare complessivo della remunerazione autorizzata per i beni e servizi regolamentati forniti in ciascun periodo di reporting. In particolare il principio, oltre ad introdurre i concetti di attività regolatoria (o passività) intesa quale diritto (o obbligo) attuale e legalmente esigibile creato da un accordo regolatorio, che consente di aggiungere (o dedurre) un importo nel calcolo della tariffa regolata da applicare ai clienti in periodi futuri, introduce anche il concetto di total allowed compensation, secondo cui tale diritto od obbligo sorge quando una parte o

la totalità della remunerazione consentita, viene recuperata o restituita attraverso tariffe applicate in un periodo diverso (passato o futuro), generando quindi una differenza temporale. Qualora sussista un elemento di incertezza circa la sussistenza di un'attività/passività regolatoria, l'entità deve valutare se tale incertezza sia "more likely than not" e rilevare l'attività/passività qualora tale requisito sussista. Sono inoltre previsti dal principio alcuni vincoli alla rilevazione in base all'esistenza di una relazione diretta tra base patrimoniale regolatoria (regulatory capital base) e specifiche attività correlate (es. IAS 16, IAS 38 e IFRS 16). Il nuovo principio sarà applicato, previa omologazione, ai periodi che iniziano dal 1° gennaio 2029, con applicazione retrospettiva secondo lo IAS 8, o applicando un approccio retrospettivo semplificato che prevede agevolazioni transitorie. Nel corso dei prossimi mesi il Gruppo attiverà un Gruppo di lavoro al fine di valutare eventuali impatti derivanti dalla futura applicazione di questo principio.

Modifiche allo IAS28 Investimenti in società collegate e Joint Venture

Emesso il 26 giugno 2026 ed in attesa di omologazione. Tali modifiche (narrow scope amendments) hanno portata limitata e sono state introdotte allo scopo di chiarire quali entità possono applicare la fair value option agli investimenti in società collegate e joint venture. Le modifiche estendono tale esenzione alle entità la cui attività principale consiste nell'investire in specifiche tipologie di attività finanziarie,

allineando il trattamento contabile all'IFRS 18, permettendo ad un maggior numero di entità di evitare l'applicazione dell'equity method ed optando invece per la valutazione al fair value. L'emendamento, in attesa di omologazione, sarà applicabile contestualmente all'adozione dell'IFRS18, ovvero dal 1° gennaio 2027.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

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

Stime significative

a) Impairment test

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

b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

c) Imposte anticipate

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

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

d) Fair value degli investimenti immobiliari

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

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

e) Fair value degli strumenti finanziari

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

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

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

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

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

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

in migliaia di euro	per il semestre chiuso al 30 06 2026	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2026
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	53.411	42.122	0	95.533
Costi	(46.948)	(21.677)	0	(68.625)
di cui costi per servizi	(10.110)	(2.484)	0	(12.594)
di cui costi per servizi di costruzione	(12.485)	(13.346)	0	(25.831)
di cui canoni di noleggio e altri costi	(3.841)	(2.128)	0	(5.969)
di cui costo del personale	(16.916)	(2.758)	0	(19.674)
Margine Operativo Lordo	6.463	20.445	0	26.908
Ammortamenti e svalutazioni	(5.003)	(3.208)	0	(8.211)
Accantonamenti	(1.410)	(279)	0	(1.689)
Risultato operativo	50	16.958	0	17.008
Proventi finanziari	0	0	529	529
Oneri finanziari	0	0	(2.728)	(2.728)
Risultato ante imposte	50	16.958	(2.199)	14.809
Imposte di periodo	0	0	(4.365)	(4.365)
Utile (perdita) di periodo	50	16.958	(6.564)	10.444
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	50	16.958	(6.564)	10.444

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

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

in migliaia di euro	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2026
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Attività non correnti	254.104	71.673	35.821	361.598
Attività immateriali	243.936	63.000	0	306.936
Diritti di concessione	242.200	62.274	0	304.474
Altre attività immateriali	1.736	726	0	2.462
Attività materiali	10.069	8.658	0	18.727
Terreni, immobili, impianti e macchinari	10.069	7.041	0	17.110
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	99	16	35.821	35.935
Partecipazioni	0	0	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	30.405	30.405
Imposte differite attive al netto passive	0	0	5.245	5.245
Altre attività non correnti	99	16	170	284
Attività correnti	23.313	6.990	48.811	79.114
Rimanenze di magazzino	568	399	0	967
Crediti commerciali	14.467	5.958	0	20.425
Altre attività correnti	8.278	633	1.945	10.856
Attività finanziarie correnti	0	0	800	800
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	46.066	46.066
Totale attività	277.417	78.663	84.632	440.712

in migliaia di euro	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2025	per il semestre chiuso al 30.06.2025
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Attività non correnti	225.569	61.132	26.107	312.810
Attività immateriali	217.147	53.934	0	271.082
Diritti di concessione	215.777	52.907	0	268.684
Altre attività immateriali	1.370	1.027	0	2.398
Attività materiali	8.422	7.198	0	15.621
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.422	5.581	0	14.004
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	0	0	26.107	26.107
Partecipazioni	0	0	263	263
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	21.077	21.077
Imposte differite attive al netto passive	0	0	4.661	4.661
Altre attività non correnti	0	0	106	106
Attività correnti	19.110	6.490	24.299	49.899
Rimanenze di magazzino	461	345	0	806
Crediti commerciali	10.976	5.795	0	16.771
Altre attività correnti	7.673	350	1.553	9.576
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	22.046	22.046
Totale attività	244.680	67.622	50.407	362.709

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 e della pubblicità.

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

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono 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 del periodo tra le due SBU secondo criteri regolatori;
- incentivi per lo sviluppo del traffico aereo allocati interamente alla SBU *Aviation* coerentemente con quanto effettuato nei prospetti di bilancio.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti di concessione	304.474	283.512	20.962
Software, licenze e diritti simili	1.412	1.531	(119)
Altre attività immateriali	28	30	(2)
Altre attività immateriali in corso	1.022	1.016	6
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	306.936	286.089	20.847

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività immateriali per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025, esposte per singola categoria di attività immateriale:

	31.12.2025			Movimentazione del periodo				30.06.2026		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	373.849	(90.337)	283.512	26.946	(5.984)	0	0	400.795	(96.321)	304.474
Software, licenze e diritti simili	19.386	(17.855)	1.531	468	(587)	0	0	19.854	(18.442)	1.412
Altre attività immateriali	250	(220)	30	1	(3)	0	0	251	(223)	28
Altre attività immateriali in corso	1.016	0	1.016	6	0	0	0	1.022	0	1.022
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	394.501	(108.412)	286.089	27.421	(6.574)	0	0	421.922	(114.986)	306.936

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

1 Diritti di concessione

Al 30 giugno 2026, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 26,9 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo).

La crescita è principalmente dovuta ai seguenti investimenti entrati in funzione nel semestre 2026:

- realizzazione di quota parte delle opere air side afferenti l'ampliamento del Terminal 1° Lotto;
- riqualifica del parcheggio P4 long stay;
- riconfigurazione della sala partenze Schengen

oltre ai seguenti interventi in corso di realizzazione al 30 giugno:

- nuovo parcheggio multipiano area est (Park B) comprensivo di anticipazioni lavori per 0,7 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;
- ampliamento edificio BHS e potenziamento del relativo impianto;
- adeguamento pavimentazione aree di manovra airside e interventi vari collegati al piazzale Apron 3.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 6 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 giugno 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, non sono stati compiuti test di *impairment*.

2 Altre attività immateriali

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 0,5

milioni di Euro che riguarda l'acquisto di licenze e la manutenzione evolutiva dei sistemi.

3-4 ATTIVITÀ MATERIALI

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.412	3.479	(67)
Macchinari, attrezzature e impianti	8.459	8.644	(185)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.412	2.168	244
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	806	730	76
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.481	17.413	68
Diritti d'uso terreni	854	883	(29)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	166	222	(56)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di	226	236	(10)
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.246	1.341	(95)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	18.727	18.754	(27)

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività materiali per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025, esposte per singola categoria di attività materiale:

	31.12.2025			Movimentazione del periodo				30.06.2026		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento/ Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento/ Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	775	0	775	0	0	0	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.372	(5.893)	3.479	44	(111)	0	0	9.416	(6.004)	3.412
Macchinari, attrezzature e impianti	24.315	(15.671)	8.644	821	(1.006)	(328)	328	24.807	(16.349)	8.459
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	13.533	(11.365)	2.168	641	(377)	(150)	130	14.024	(11.612)	2.412
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	730	0	730	76	0	0	0	806	0	806
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	53.457	(36.044)	17.413	1.582	(1.494)	(478)	459	54.560	(37.080)	17.481
Diritti d'uso terreni	1.470	(587)	883	5	(39)	5	0	1.480	(626)	854
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	782	(560)	222	5	(60)	(1)	0	786	(620)	166
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di	435	(199)	236	35	(44)	(58)	57	412	(186)	226
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	2.687	(1.346)	1.341	45	(143)	(54)	57	2.678	(1.432)	1.246
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	56.144	(37.390)	18.754	1.627	(1.637)	(532)	516	57.238	(38.512)	18.727

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

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

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

3 Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 30 giugno 2026 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 1,6 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di una spazzatrice aeroportuale, di sedute per la sala partenze Schengen, di un friction tester elettrico e di una navetta elettrica per i Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM) oltre a server ed altri apparati IT.

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

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

La tabella di seguito riportata presenta il valore delle Altre Partecipazioni al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Altre partecipazioni	1	1	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI	1	1	0

Il valore non è variato rispetto al 31 dicembre 2025 ed è formato dalla partecipazione dello 0,18% nel Consorzio Esperienza Energia e dello 0,07% nel Caaf dell'Industria Spa.

La Capogruppo detiene, inoltre, una partecipazione del 5,56% nella società UrbanV Spa, che si occupa dello sviluppo internazionale della urban air mobility ed il cui valore è stato svalutato al 31 dicembre 2025 in applicazione della valorizzazione al fair value della partecipazione.

Adb, infine, fa parte della rete di imprese "Comunità Aziende Pari Opportunità" (CAPOD) insieme ad altre importanti

aziende del territorio per collaborare, scambiare informazioni o prestazioni al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato nazionale ed internazionale. La quota di partecipazione al fondo patrimoniale comune è del 12,5% ed è pari a 10 mila Euro annui, contabilizzati a conto economico come quote associative.

6 Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi/ Cessioni	Svalutazioni	Al 30.06.2026
Credito per Terminal Value	14.114	1.875	0	0	15.989
Strumenti Finanziari Partecipativi	13.483	0	0	(203)	13.280
Polizze di capitalizzazione	1.125	11	0	0	1.136
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	28.722	1.886	0	(203)	30.405

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

- 16 milioni di Euro di credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul valore di subentro (cd. Terminal Value) di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. La movimentazione del semestre è legata principalmente ai crediti generati dagli investimenti del periodo oltre alla quota di rivalutazione del credito secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 13,3 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è stato rimisurato nel semestre in esame. Tale rimisurazione ha comportato un decremento di valore per 0,2 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit and loss* ai sensi dell'IFRS 9. La valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi da Marconi Express per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario

misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business. Si ricorda che durante l'esercizio 2025, in considerazione dell'illiquidità dello strumento e dell'elevata soggettività della stima, gli amministratori hanno richiesto l'intervento di un terzo esterno indipendente volto all'effettuazione di una Independent Business Review del piano economico finanziario di Marconi Express e di un'autonoma stima del fair value dello strumento al 31 dicembre 2025 tenendo in considerazione le risultanze della IBR. Il terzo esterno indipendente al termine delle proprie attività ha concluso che l'evoluzione prospettica della performance è apparsa nel complesso, ragionevole e allineata all'andamento del mercato, seppur sia stato ravvisato un consistente grado di aleatorietà circa la capacità di intercettare, nella configurazione infrastrutturale attuale, i flussi passeggeri così come ipotizzati nello stesso piano. Tuttavia, stante anche le analisi di sensitività condotte, l'eventuale riduzione dei flussi passeggeri, ove si manifestasse, non è apparsa tale da generare un significativo impatto sui complessivi flussi del PEF, che sono stati pertanto considerati nel loro complesso ragionevoli. Per quanto riguarda la stima del *fair value*, l'esperto ha fornito un range di valori che approssima la stima effettuata internamente dal management della società al termine dell'esercizio precedente, confermando pertanto la bontà della valutazione fermo restando che si tratta di un "livello gerarchico 3" di *fair value* e pertanto del massimo livello di soggettività. La riduzione di 203 mila Euro del fair value dello Strumento Finanziario Partecipativo al 30 giugno 2026 è dovuto prevalentemente all'effetto variazione tassi di attualizzazione il cui aumento ha comportato tale riduzione;

- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo

scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato

all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit and loss*.

7 Attività fiscali differite

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi/Retti fiche	al 30.06.2026
Imposte differite attive	7.704	938	(468)	8.174
Imposte differite passive	(2.928)	(9)	(8)	(2.929)
ATTIVITÀ FISCALI DIFFERITE	4.776	929	(460)	5.245

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

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

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

Le imposte differite passive sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. La variazione del semestre è riconducibile alla rilevazione di imposte differite connesse alla valutazione IAS 19 del TFR, nonché agli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sugli investimenti in diritti di concessione, che risulta in flessione rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente per effetto dell'allungamento della durata della subconcessione della controllata Tag Bologna al 2030.

8 Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2026 confrontato con i valori al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 – 2025
Credito da cessione partecipazioni	76	304	(228)
Ratei e risconti attivi non correnti	114	188	(74)
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	3	3	0
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI	284	586	(302)

Il credito da cessione partecipazioni attiene al credito verso GH Italia Spa per la cessione della partecipazione in Marconi Handling avvenuta nel 2012 ed il cui aggiustamento prezzo è stato definito con la sottoscrizione di un atto transattivo a

dicembre 2025. La diminuzione del credito iscritto in tale data per complessivi 775 mila Euro di cui 471 mila nella attività correnti (rif. nota 11) è dovuta all'incasso delle rate scadute al 30 giugno 2026.

9 Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	696	680	16
Rimanenze di Prodotti finiti	271	185	86
RIMANENZE DI MAGAZZINO	967	865	102

Le rimanenze di magazzino, in crescita rispetto al 31 dicembre 2025, sono composte da:

- materie sussidiarie e di consumo riferite a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista, materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise;

- prodotti finiti riferiti al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi.

10 Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Crediti commerciali	22.834	21.483	1.351
Fondo svalutazione crediti commerciali	(2.409)	(1.792)	(617)
CREDITI COMMERCIALI	20.425	19.691	734

Al 30 giugno 2026 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere e sono esposti al netto dei debiti verso vettori per incentivi commerciali compensabili con i crediti verso le compagnie

aeree, ammontano a 20,4 milioni di Euro ed evidenziano un aumento legato alla stagionalità del periodo in esame per l'incremento dei volumi di attività del secondo trimestre 2026.

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2026 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti a confronto con il primo semestre 2025:

30.06.2026	30.06.2025
RYANAIR DAC (*)	RYANAIR DAC (*)
WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)	WIZZ AIR HUNGARY LTD (*)
HEINEMANN ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
TURKISH AIRLINES	AUTOGRILL ITALIA SPA
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	EMIRATES
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
BRITISH AIRWAYS PLC	TURKISH AIRLINES
AIR DOLOMITI SPA	BRITISH AIRWAYS PLC
AUTOGRILL ITALIA SPA	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
ITA ITALIA TRASPORTO AEREO SPA	ITA ITALIA TRASPORTO AEREO SPA

(*) Si intende il Gruppo

Ryanair e Wizzair rimangono stabili come primi due clienti del settore aviation seguiti da Turkish Airlines, Air France, British Airways, Air Dolomiti e ITA. Heinemann si conferma il primo cliente non aviation seguito da Vecchia Malga e Autogrill.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo in essere al 30 giugno 2026, confrontato con il 31 dicembre 2025. Nel complesso si rileva una sostanziale stabilità dei crediti a scadere (55% dei crediti complessivi al 30 giugno 2026 contro 56% al 31 dicembre 2025) così come nelle altre fasce di anzianità. Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni circa il 55% trova copertura nel fondo svalutazione crediti illustrato nelle tabelle che seguono. Infine, i crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere aumentano per l'infrannualità del periodo in esame.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2026
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	12.006	9.628	21.634
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	1.200	0	1.200
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	13.206	9.628	22.834

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	12.006	5.758	2.376	504	991	21.634

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2025
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	11.977	9.274	21.251
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	232	0	232
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	12.209	9.274	21.483

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	11.977	6.011	2.159	295	809	21.251

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo di svalutazione dei crediti alimentato dalle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso e dalle svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision*

Matrix). Gli accantonamenti del periodo ammontano a 0,6 milioni di Euro, di cui 0,5 portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi fatturati nel semestre.

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Rilasci	30.06.2026
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.792)	(613)	(4)	0	(2.409)

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

Al 31 agosto 2026 le società del Gruppo hanno incassato l'82% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 30 giugno 2026.

11 Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Crediti tributari	732	845	(113)
Crediti verso il personale	50	42	8
Altri crediti	10.074	7.205	2.869
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	10.856	8.092	2.764

I crediti tributari evidenziano un decremento per effetto del minor credito per imposte dirette al netto della crescita del credito Iva. La voce "altri crediti", dettagliata nella tabella seguente, evidenzia una crescita rilevante dovuta all'aumento del credito per addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri, legata ai maggiori volumi di traffico del secondo

trimestre 2026 e dei ratei e risconti attivi, la cui crescita è dovuta prevalentemente alla stagionalità del periodo in esame in quanto accoglie costi rilevati anticipatamente nel semestre per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Crediti per addizionale comunale	7.794	6.178	1.616
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.421)	(1.411)	(10)
Ratei e Risconti attivi	2.075	643	1.432
Credito da cessione partecipazioni	456	471	(15)
Altri crediti correnti	455	537	(82)
Crediti vs. clienti per IRESA	261	187	74
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	247	87	160
Anticipi a fornitori	207	513	(306)
TOTALE ALTRI CREDITI	10.074	7.205	2.869

La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che

riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Al 31.12.2025	Accantonam. /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	Al 30.06.2026
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.397)	(10)	0	0	(1.407)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(14)	0	0	0	(14)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.411)	(10)	0	0	(1.421)

12 Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2026 e nella tabella successiva la relativa movimentazione del semestre.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 – 2025
Conti vincolati/denaro freddo > 3 mesi	800	0	800
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	800	0	800

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2025	Acquisizioni	Altri incrementi/ Riclassifiche	Decrementi / Cessioni/	AI 30.06.2026
Time Deposit	0	30.800	0	(30.000)	800
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	0	30.800	0	(30.000)	800

Il valore esposto al 30 giugno 2026 è costituito da Time Deposit acquistati nel semestre e con scadenza a ottobre 2026 per 400 mila Euro e aprile 2027 per i residui 400 mila Euro. Nel semestre è stato, inoltre, acquistato ed è giunto a scadenza un Time Deposit di 30 milioni di Euro.

13 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 – 2025
Depositi bancari e postali	46.032	81.131	(35.099)
Denaro e valori in cassa	34	33	1
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	46.066	81.164	(35.098)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da *Time Deposit* del valore nominale di 0,7 milioni di Euro acquistati nel semestre e scaduti nel mese di luglio. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo

dispone di una linea di credito non utilizzata al 30 giugno 2026 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 sulla Gestione.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2026, 31 dicembre 2025 e al 30 giugno 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 così come recepito dal richiamo di attenzione CONSOB n. 5/21 del 29 aprile 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	Per il semestre chiuso al 30.06.2026	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 30.06.2026 31.12.2025	Variazione 30.06.2026 30.06.2025
A Disponibilità liquide	45.366	80.464	21.346	(35.098)	24.020
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	700	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	800	0	700	800	100
D Liquidità (A+B+C)	46.866	81.164	22.746	(34.298)	24.120
E Debito finanziario corrente	(5.135)	(4.913)	(12.604)	(222)	7.469
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.469)	(6.421)	(9.665)	2.952	6.196
G Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(8.604)	(11.334)	(22.269)	2.730	13.665
H Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	38.262	69.830	477	(31.568)	37.785
I Debito finanziario non corrente	(93.189)	(94.998)	(16.637)	1.809	(76.552)
J Strumento di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.046)	(1.172)	(1.075)	126	29
L Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(94.235)	(96.170)	(17.712)	1.935	(76.523)
M Totale indebitamento finanziario (H+L)	(55.973)	(26.340)	(17.235)	(29.633)	(38.738)

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

Si rappresenta che nelle voci suesposte non sono presenti posizioni di debito o credito verso parti correlate.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione dell'Indebitamento Finanziario Netto nel periodo in esame, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla Gestione.

PASSIVITÀ**14 Patrimonio netto**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	125.756	113.582	12.174
Risultato dell'esercizio	10.444	24.842	(14.398)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	226.514	228.738	(2.224)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 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>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	10.419.254	11.517.595
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,29	0,32
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,29	0,32

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 giugno 2026 così come

al 30 giugno 2025 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	12.777	11.603	1.174
Riserva straordinaria	104.741	97.374	7.367
Riserva straordinaria - riserva variazioni Fair Value SFP	2.609	0	2.609
Riserve FTA	(3.271)	(3.271)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(16.097)	(17.145)	1.048
Riserva OCI	(686)	(662)	(24)
TOTALE RISERVE	125.756	113.582	12.174

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili portati a nuovo risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2025 della Capogruppo e delle controllate, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci di AdB del 23 aprile 2026 per 12.643,982,75 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di

euro 0,35 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

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

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised* (nota 15), al netto del relativo effetto fiscale al 30 giugno 2026.

15 Fondi benefici a dipendenti e assimilati

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

e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
TFR	2.597	2.623	(26)
Altri fondi relativi al personale	389	318	71
FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI	2.986	2.941	45

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

<i>in migliaia di euro</i>	Al 31.12.2025	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	Al 30.06.2026
TFR	2.623	8	45	(110)	32	2.597
Altri fondi relativi al personale	318	66	4	0	0	389
FONDI BENEFICI A DIPENDENTI	2.941	74	49	(110)	32	2.986

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

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

- tasso di attualizzazione (Indice Iboxx -Corporate AA con duration 7-10 rilevato alla data della valutazione): 3,43% per la valutazione al 30.06.2026 e 3,47% per la valutazione al 31.12.2025;
- tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 30.06.2026 e al 31.12.2025;

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

- tasso di turnover del personale: 1%.

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

Parametro valutativo						
<i>in migliaia di euro</i>	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	2.606	2.587	2.625	2.569	2.554	2.641

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	293
2	142
3	324
4	341
5	188

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2026 relativa al piano di incentivazione a lungo termine

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

16 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per il semestre chiuso al 30 giugno 2026, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

in migliaia di euro	al 31.12.2025	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2026
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	15.246	1.818	0	(1.587)	15.477
Fondo rinnovo infrastrutture corrente	4.106	0	(1.193)	1.587	4.499
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	19.352	1.818	(1.193)	0	19.976

Al 30 giugno 2026 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 20 milioni di Euro contro 19,4 milioni al 31 dicembre 2025. L'incremento è dovuto all'accantonamento della quota del semestre per 1,4 milioni di Euro oltre a 0,4 milioni di incremento per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei flussi finanziari. Gli utilizzi per 1,2 milioni di Euro riguardano

principalmente interventi vari sui raccordi delle aree air-side e sugli impianti.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2026.

in migliaia di euro	Saldo esercizio (oneri)/proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	(450)	(554)	(347)

La curva di *discounting* utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato zero

coupon bond con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider* Bloomberg.

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2026:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi / Rilasci e riclassifiche	al 30.06.2026
Fondo rischi per contenziosi in corso	3.257	191	(526)	2.923
Altri fondi rischi e oneri	596	93	0	689
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	3.853	285	(526)	3.612
Fondo arretrati lavoro dipendente	0	0	0	0
Altri fondi rischi e oneri correnti	0	0	0	0
FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI	0	0	0	0
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI	3.853	285	(526)	3.612

Tra i fondi non correnti:

- la voce “fondo rischi per contenziosi in corso” accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso. Al 30 giugno 2026 tale voce è costituita prevalentemente da fondi della Capogruppo per gli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del semestre per 191 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (23,7 milioni di Euro al 30 giugno 2026). Gli utilizzi/rilasci del semestre per 526 mila Euro, derivano dalla transazione a chiusura del contenzioso in seguito alla risoluzione anticipata in danno di un contratto di appalto per lavori (rif. Nota 29 Il Contenzioso). Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, il

- Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi legati ai contenziosi in corso;
- la voce “altri fondi rischi e oneri non correnti” è costituita 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 semestre in esame la movimentazione di tale fondo, che al 30 giugno ammonta a 0,7 milioni di Euro, è stato di 93 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 30 giugno 2026 confrontate con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2026	al 31.12.2025	Variazione
Mutui - parte non corrente	93.189	94.998	(1.809)
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	1.046	1.172	(126)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	94.235	96.170	(1.935)
Mutui - parte corrente	3.469	6.421	(2.952)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	297	294	3
Debiti per addizionale comunale e Iresa	4.418	4.066	352
Altri debiti finanziari correnti	420	553	(133)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	8.604	11.334	(2.730)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	102.839	107.504	(4.665)

Le passività finanziarie complessive al 30 giugno 2026 ammontano a 102,8 milioni di Euro in calo di 4,7 milioni. Le principali variazioni rispetto al 31 dicembre 2025 sono dovute principalmente a:

- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (4,8 milioni di Euro);
- l'aumento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 30 giugno 2026 e riversata agli Enti

creditori nel mese di luglio al netto del debito per l'incremento di 0,50 Euro di addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri dei voli extra-Ue, applicato dal 1° aprile 2025 a seguito della Legge di Bilancio 2025. Tale debito sarà versato non appena sarà emanato il Decreto Ministeriale attuativo delle disposizioni previste di cui all'art. 6-quarter, commi da 3–quinquies a 3-undecies, del Decreto Legge n. 7/2005.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2026	al 31.12.2025	Variazione
Mutui - parte non corrente	93.189	94.998	(1.809)
Mutui - parte corrente	3.469	6.421	(2.952)
TOTALE MUTUI	96.658	101.419	(4.761)

La voce “mutui” è costituita da:

- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. Al 30 giugno 2026 tale finanziamento è classificato per 3,8 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel primo semestre 2026 sono state rimborsate rate per complessivi 1,5 milioni di Euro;
- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro 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 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 89,4 milioni e tra le passività correnti per 0,5 milioni di Euro.

Infine, nel semestre sono stati integralmente rimborsati i seguenti finanziamenti:

- mutuo con garanzia SACE erogato da Unicredit Spa per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Nel periodo in esame sono state rimborsate le ultime due rate per complessivi 3,1 milioni di Euro;
- mutuo erogato dal Monte dei Paschi di Siena a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale integralmente rimborsato con il pagamento dell'ultima rata di 0,1 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 2026:

Istituto finanziario erogante	Debito	Tasso di	Rate	Scadenza	Covenant
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

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali. I covenants cui il Gruppo è soggetto sono annuali e con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine

il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 giugno 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.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 30 giugno 2026.

Istituto finanziario erogante In migliaia di Euro	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Debito residuo al 30.06.2026	Interessi al 30.06.2026	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Credit Agricole	Bancario	Euribor 3 mesi + spread 1,15%	6.750	119	139	115

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

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

in migliaia di euro	al 30.06.2026	al 31.12.2025	Variazione
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	1.046	1.172	(126)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	297	294	3
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO	1.343	1.466	(123)

Relativamente ai diritti d'uso il Gruppo ha, infatti, sia contratti attivi ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi e

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

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

in migliaia di euro	31.12.2025	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altr Riclassifiche	30.06.2026
Mutui - quota corrente	6.421	(4.764)	0	1.812	3.469
Passività per diritti d'uso - quota corrente	294	(192)	20	174	297
Mutui - quota non corrente	94.998	0	0	(1.809)	93.189
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	1173	0	25	(152)	1.046
Totale	102.886	(4.956)	45	25	98.001

19 Debiti commerciali

La tabella di seguito riportata presenta il valore dei debiti commerciali al 30 giugno 2026 e 31 dicembre 2025.

in migliaia di euro	Al 30.06.2026	Al 31.12.2025	Variazione
Debiti commerciali	38.071	44.657	(6.586)
DEBITI COMMERCIALI	38.071	44.657	(6.586)

I debiti commerciali al 30 giugno 2026 ammontano a 38 milioni di Euro e sono esposti al netto dei debiti per incentivi commerciali, classificati a deconto dei relativi crediti verso clienti. I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

Per quel che riguarda l'anzianità delle partite fornitori, come si evince dalle tabelle seguenti, si rileva il rilevante calo dei debiti a scadere che passano dall'82% sul totale al 31 dicembre 2025 al 47% al 30 giugno 2026, grazie prevalentemente al pagamento degli investimenti effettuati nell'ultima parte del 2025. I debiti scaduti, pertanto, crescono dal 18% al 53% del totale ma di

questi, la quota più rilevante attiene allo scaduto più recente (41% da 0 a 30 giorni).

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2026
Fatture/note di credito ricevute	12.526	13.967	26.493
Fatture/note di credito da ricevere (*)	11.578	0	11.578
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	24.104	13.967	38.071

(*) al netto delle fatture compensabili con le partite clienti

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	12.526	10.769	268	606	2.324	26.493

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2025
Fatture/note di credito ricevute	24.612	5.339	29.951
Fatture/note di credito da ricevere (*)	14.706	0	14.706
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	39.318	5.339	44.657

(*) al netto delle fatture compensabili con le partite clienti

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	24.612	3.598	85	0	1.656	29.951

20 Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debiti tributari correnti	2.216	1.206	1.010
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.636	5.568	68
ENAC per canone di concessione e altri debiti vs stato	28.477	27.520	957
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	10.353	7.360	2.993
ALTRE PASSIVITA'	46.682	41.654	5.028

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debiti per imposte dirette	890	16	874
Altri debiti tributari	1.326	1.190	136
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.216	1.206	1.010

La significativa crescita dei debiti tributari è principalmente riconducibile all'incremento del debito per imposte dirette, considerato che al 31 dicembre 2025 tale saldo risultava sostanzialmente azzerato per effetto degli acconti versati relativi alle imposte di competenza del medesimo esercizio.

Gli altri debiti tributari, in lieve crescita rispetto al 31 dicembre 2025, sono relativi prevalentemente alle ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debiti verso personale per retribuzioni differite	2.060	2.551	(491)
Debiti verso Istituti di Previdenza	1.654	1.602	52
Debiti verso personale	1.922	1.415	507
TOTALE DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI	5.636	5.568	68

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

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

- 23,7 milioni di Euro (23 milioni di Euro 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 questa voce si rimanda a quanto esposto nella Nota 29 "Il Contenzioso";
- 4,8 milioni di Euro (4,5 milioni al 31 dicembre 2025) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio dell'anno 2025 e alla stima del costo del primo semestre 2026.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debito addizionale diritti imbarco e Iresa	6.646	4.959	1.687
Altri debiti correnti	1.753	1.825	(72)
Ratei e risconti passivi correnti	1.954	576	1.378
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	10.353	7.360	2.993

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

"altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Infine, i ratei e risconti passivi evidenziano un aumento legato all'infrannualità del periodo in esame prevalentemente dovuti alle fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

21 Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 95,5 milioni di Euro contro 84,7 milioni del primo semestre 2025 (+12,7%).

Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati, maggiori nel semestre in esame e "ricavi per credito terminal value, collegati a interventi a fondo di rinnovo, i ricavi rettificati ammontano a 68,3 milioni contro 64,3 milioni di Euro al 30 giugno 2025 evidenziando una crescita del 6,1%.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Ricavi per servizi aeronautici	39.410	35.948	3.462
Ricavi per servizi non aeronautici	28.345	27.430	915
Ricavi per servizi di costruzione	27.122	20.395	6.727
Altri ricavi e proventi della gestione	656	966	(310)
RICAVI	95.533	84.739	10.794

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>	30.06.2026	30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti aeroportuali	33.723	31.487	2.236
Parcheggi	10.906	10.390	516
Ricavi per servizi di costruzione	27.122	20.395	6.727
Altro	6.808	7.522	(714)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	78.559	69.794	8.765

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti aeroportuali	33.723	31.487	2.236
Parcheggi	10.906	10.390	516
Ricavi per servizi di costruzione	27.122	20.395	6.727
Altro	6.808	7.522	(714)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	78.559	69.794	8.765
Subconcessioni locali commerciali e non	16.915	14.896	2.019
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	16.915	14.896	2.019
Ricavi NO IFRS 15	59	49	10
TOTALE RICAVI	95.533	84.739	10.794

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 9,6% grazie all'aumento del traffico passeggeri del 3,6% e delle tariffe aeronautiche.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	623	591	32
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	884	750	134
Ricavi da diritti aeroportuali	47.802	42.241	5.561
Ricavi da corrispettivo PRM	1.897	1.684	213
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(16.200)	(13.029)	(3.171)
Servizi di handling	1.545	1.482	63
Altri ricavi aeronautici	2.859	2.229	630
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	39.410	35.948	3.462

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti di imbarco passeggeri	21.914	18.379	3.535
Diritti di approdo, decollo e sosta	17.109	15.623	1.486
Diritti per sicurezza passeggeri	6.252	5.467	785
Diritti per controllo bagagli stiva	2.182	2.163	19
Diritti di imbarco e sbarco merci	774	825	(51)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(429)	(216)	(213)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	47.802	42.241	5.561

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025: questa categoria di ricavi cresce complessivamente del 3,3%. La crescita è dovuta prevalentemente al buon andamento dei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali (+13,8%), in particolare grazie alle subconcessioni retail e

dell'area lounge che nel primo semestre 2025 era gestita direttamente ed i cui ricavi confluivano alla voce "altri ricavi commerciali". In crescita anche i ricavi dei parcheggi (+5%) nonostante i lavori di riqualifica dei parcheggi a media e lunga sosta, grazie ai ricavi derivanti dal primo blocco del nuovo parcheggio multipiano P6 e alla nuova struttura tariffaria.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Subconcessione locali e aree commerciali	15.341	13.484	1.857
Parcheggi	10.906	10.390	516
Altri ricavi commerciali	2.098	3.556	(1.458)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	28.345	27.430	915

Nella tabella seguente si espone il dettaglio della voce “altri ricavi commerciali” la cui contrazione è dovuta alla nuova

modalità di gestione della lounge con conseguente riclassifica dei relativi proventi nei ricavi da subconcessione.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Marconi Business Lounge	0	1.501	(1.501)
Pubblicità	735	698	37
Ricavi commerciali diversi	1.363	1.357	6
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.098	3.556	(1.458)

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 27,1 milioni di Euro contro 20,4 milioni al 30 giugno 2025 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025. Il calo del periodo è dovuto alla quasi assenza di contributi in

conto esercizio relativi ad iniziative di sostenibilità che avevano inciso in maniera rilevante nel semestre di confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	466	289	177
Contributi conto esercizio e conto impianti	18	671	(653)
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	149	0	149
Plusvalenze patrimoniali	23	6	17
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	656	966	(310)

COSTI

I costi complessivi del primo semestre 2026 evidenziano una crescita del 15,7% sul 2025; se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” che è legata ai maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2026, i costi rettificati

presentano una crescita del 7,3% dovuta prevalentemente all'aumento del costo del personale e dei beni e materiali di consumo.

22 Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Carburanti e gasolio	1.924	1.271	653
Beni e materiali di consumo	550	416	134
Materiali di manutenzione	117	100	17
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	2.591	1.787	804

Rispetto al semestre di confronto questa categoria di costi evidenzia un aumento del 45% dovuto alla crescita degli acquisti

di carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale e di liquido de-icing per lo sghiacciamento degli aeromobili.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Spese di manutenzione	3.360	3.234	126
Prestazioni di terzi	2.301	3.022	(721)
Prestazioni professionali e consulenze	1.725	1.514	211
Utenze	1.957	1.767	190
Pulizie e servizi assimilati	1.583	1.458	125
Assicurazioni	633	565	68
Pubblicità, promozione e sviluppo	299	183	116
Compensi e rimborsi organi statutari	409	423	(14)
Altri costi per servizi	327	288	39
Servizi MBL	0	255	(255)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	12.594	12.709	(115)

I costi per servizi sono leggermente in calo (-0,9%) quale risultato dell'internalizzazione dei servizi di:

- help-desk, a partire da luglio 2025;
- facilitazione ai varchi di sicurezza, a partire dalla metà di febbraio 2026;

e per la cessazione dei costi correlati alla gestione diretta della business lounge oltre all'assenza del servizio navetta per i

parcheggi remoti fino alla metà del mese di aprile vista la chiusura per lavori di riqualifica del parcheggio Long Stay (P4). In aumento, d'altro lato, i costi per prestazioni professionali e consulenze, utenze, manutenzioni, pulizie ed assicurazioni. Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	2.581	2.271	310
Spese di manutenzione Beni di proprietà	551	741	(190)
Spese di manutenzione Beni di terzi	228	222	6
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.360	3.234	126

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Servizio di sicurezza	608	1.002	(394)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	214	612	(398)
Sgombero neve	342	267	75
Servizio de-icinge altri oneri servizio pubblico	65	76	(11)
Costi per servizi palestra	26	35	(9)
Altre prestazioni di terzi	1.046	1.030	16
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.301	3.022	(721)

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Canoni di concessione	4.624	4.385	239
Canoni elaborazione dati	1.216	1.013	203
Canoni di noleggio	82	78	4
Affitti passivi	16	11	5
Altri costi per godimento beni di terzi	31	9	22
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	5.969	5.496	473

La crescita di questa categoria di costi (8,6%) è dovuta al canone di concessione aeroportuale direttamente correlato ai maggiori volumi di traffico e a maggiori costi per canoni elaborazione dati.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Oneri tributari	866	720	146
Contributo servizio antincendio	704	699	5
Minusvalenze patrimoniali	0	0	0
Perdite su crediti	0	8	(8)
Altri oneri e spese di gestione	396	409	(13)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.966	1.836	130

La crescita di questa categoria di costi (7,1%) è legata prevalentemente agli oneri tributari e, in particolare, alla maggiore IMU dovuta per il nuovo parcheggio multipiano P6.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Salari e stipendi	13.846	12.764	1.082
Oneri sociali	3.851	3.649	202
Trattamento fine rapporto	933	891	42
Trattamento di quiescenza e simili	152	127	25
Altri costi del personale	892	631	261
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	19.674	18.062	1.612

La crescita del costo del personale (+8,9%) è dovuta all'aumento dell'organico medio impiegato (+24 risorse medie nel semestre 2026 rispetto al 2025) oltre agli effetti del rinnovo del CCNL. La crescita dell'organico è legata al rafforzamento di alcune aree di staff, principalmente a seguito dell'internalizzazione del servizio help desk (area IT e Innovazione) a partire da luglio 2025.

Gli incrementi sono stati in parte compensati da azioni di efficientamento in alcune aree (security e cessazione personale business lounge).

Di seguito il dettaglio della voce "altri costi del personale":

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Mensa dipendenti	404	390	14
Spese per aggiornamento e formazione del personale	111	132	(21)
Spese missioni dipendenti	136	129	7
Spese varie per il personale	175	222	(47)
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	66	(242)	308
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	892	631	261

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

Organico medio (n.ro risorse)	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	523	503	20
Operai	116	112	4
TOTALE PERSONALE	648	624	24

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

Organico (n.ro risorse)	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	551	538	13
Operai	121	114	7
TOTALE PERSONALE	681	661	20

23 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Ammortamento/Svalutazione diritti di concessione	5.984	4.935	1.049
Ammortamento/Svalutazione altre attività immateriali	590	459	131
Ammortamento/Svalutazione attività materiali	1.637	1.217	420
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	8.211	6.611	1.600

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

Gli ammortamenti delle attività materiali includono 143 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

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

24 Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	160	1	159
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.368	2.498	(1.130)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	161	321	(160)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	1.689	2.820	(1.131)

Gli accantonamenti ai fondi per rischi ed oneri sono determinati dall'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di passività potenziali probabili del Gruppo. Questa categoria di costi evidenzia un calo complessivo dovuto al minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture

aeroportuali ed altri fondi rischi e oneri. Relativamente alla voce "ripresе di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi" si ricorda che un'ulteriore quota di incremento del fondo svalutazione crediti è classificata a deconto dei relativi ricavi maturati nel semestre, come illustrato nella nota 10.

25 Proventi finanziari e oneri finanziari

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione 2026 - 2025
Incremento SFP	0	822	(822)
Proventi da attualizzazione fondi	180	104	76
Proventi finanziari diversi dai precedenti	337	164	173
Proventi da titoli e similari	12	10	2
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	529	1.100	(571)
Interessi passivi e oneri bancari	(1.946)	(494)	(1.452)
Altri oneri finanziari	(58)	(167)	109
Decremento SFP	(203)	0	(203)
Oneri da attualizzazione fondi	(502)	(288)	(214)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(19)	(15)	(4)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(2.728)	(964)	(1.764)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(2.199)	136	(2.335)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 2,2 milioni di Euro contro un saldo positivo di 0,1 milioni del semestre precedente per:

- minori proventi finanziari legati prevalentemente alla valutazione al fair value through profit and loss dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express, valutazione positiva per 0,8 milioni di Euro nel primo semestre 2025 e negativa per 0,2 milioni di Euro nel semestre in esame. Ciò a causa

prevalentemente dell'effetto variazione tassi il cui aumento ha più che compensato l'effetto di incremento dell'SFP conseguente al fattore temporale di avvicinamento alle annualità di incasso dei flussi finanziari del medesimo;

- maggiori interessi passivi conseguenti all'aumento dell'indebitamento per l'incasso dei finanziamenti BEI nel 2025 e maggiori oneri di attualizzazione dei fondi di bilancio.

26 Imposte del periodo

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2026 e 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione
Imposte correnti	4.825	4.687	138
Imposte differite e anticipate	(460)	(75)	(385)
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	4.365	4.612	(247)
% imposte correnti sul risultato ante imposte	32,58%	29,06%	3,52%
% imposte del periodo sul risultato ante imposte	29,48%	28,59%	0,88%

La stima delle imposte sul reddito del primo semestre 2026 ammonta a 4,4 milioni di Euro contro 4,6 milioni al 30 giugno 2025.

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

La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2026 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24%.

L'aliquota IRAP è pari a 4,2% per tutte le società del Gruppo.

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

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione
Risultato ante imposte	14.809	16.130	(1.321)
Aliquota ordinaria	24,00%	24,00%	0,00%
Onere fiscale teorico	3.554	3.871	(317)
Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	977	633	344
Costi deducibili in esercizi successivi	2.581	2.305	276
Altri costi indeducibili	348	352	(4)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(583)	(1.485)	902
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(985)	(1.321)	336
Altre differenze	(482)	(388)	(94)
Variazioni differite attive/differite passive IAS	(31)	(92)	61
Totale variazioni in aumento/diminuzione	1.825	4	1.821
Imponibile fiscale	16.634	16.134	500
Oneri da consolidato fiscale Ires	3.992	3.872	120
Aliquota effettiva	26,96%	24,00%	2,95%

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

in migliaia di Euro	per il semestre chiuso al 30.06.2026	per il semestre chiuso al 30.06.2025	Variazione
Oneri da consolidato Ires	3.992	3.872	120
Irap	900	839	61
Imposte esercizi precedenti	(67)	(24)	(43)
TOTALE IMPOSTE CORRENTI	4.825	4.687	138

27 Rapporti con parti correlate

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

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale. Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per la Capogruppo in quanto non presentano un'incidenza percentuale significativa sulla situazione patrimoniale e finanziaria, sul risultato economico nonché sui flussi finanziari della Capogruppo e del Gruppo.

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio

in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

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

- AdR Engineering: al 30 giugno 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, la Capogruppo ha debiti per 31 mila Euro (26 mila al 30 giugno 2025) e ha sostenuto costi per 49 mila Euro (52 mila al 30 giugno 2025).

Si riportano le tabelle riepilogative dei rapporti intrattenuti nel primo semestre 2026 dalla Capogruppo con le parti correlate:

2026									
<i>in migliaia di euro</i>	Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività	Altri debiti non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività	Totale passività
Telepass	0	0	0	0	0	31	0	31	31
Adr Engeneering	586	0	0	586	0	0	0	0	0
Totale	586	0	0	586	0	31	0	31	31

2026									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Telepass	0	0	0	0	(49)	0	0	0	(49)
Totale	0	0	0	0	(49)	0	0	0	(49)

28 Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali e informazioni sui rischi climatici

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione del presente Bilancio ed alla Rendicontazione di Sostenibilità 2025 per approfondimenti

in merito alle iniziative ambientali ed alle informazioni sui rischi climatici.

Garanzie prestate

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

<i>in migliaia di euro</i>	30.06.2026	31.12.2025	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	17.736	17.935	(200)	(1)%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	0	139	(139)	(100)%
Totale garanzie prestate	28.608	28.947	(339)	(101)%

Al 30 giugno 2026, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 28,6 milioni di Euro e si riferiscono a:

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

- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover.

Al 30 giugno 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. Nel contesto geopolitico attuale e in previsione del piano di sviluppo infrastrutturale AdB ha avviato un processo volto a individuare la struttura finanziaria più efficiente e a reperire le risorse necessarie a supportare la realizzazione del programma di 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 30 giugno 2026 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 57% (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 semestre non vi sono stati trasferimenti tra i tre livelli di *fair value* indicati nel IFRS 7. Le tabelle che seguono evidenziano le attività finanziarie per categoria di strumento finanziario, in accordo con l'IFRS 7, con indicazione del livello gerarchico di *fair value* al 30 giugno 2026 e 31 dicembre 2025. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

<i>Strumenti finanziari al 30.06.2026</i>	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
<i>(in migliaia di euro)</i>	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	15.989	0	14.416	30.405	0	1.136	13.280	14.416
Attività finanziarie non correnti	15.989	0	14.416	30.405	0	1.136	13.280	14.416
Crediti commerciali	20.425	0	0	20.425	0	0	0	0
Altre attività correnti	10.856	0	0	10.856	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	800	0	0	800	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	46.066	0	0	46.066	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	78.147	0	0	78.147	0	0	0	0

<i>Strumenti finanziari al 31.12.2025</i>	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
<i>(in migliaia di euro)</i>	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 principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziali e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Fondo Antincendi

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani, AdB, a partire dal 2012, ha contestato innanzi il giudice civile la debenza del Fondo Antincendi Aeroportuale, istituito con l'art. 1, comma 1328 della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007 ovvero la c.d. "Norma Istitutiva"), come modificato dall'articolo 4, comma 3-bis, del DL n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09 (la c.d. "Novella"), che ha fatto venire meno il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria ed il beneficio derivante dalle attività finanziate. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate non più all'esclusiva copertura dei costi sostenuti dallo Stato per il servizio antincendi negli aeroporti ma alle differenti indennità salariali introdotte con i rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F., destinate per oltre il 90 per cento al personale dei vigili del fuoco che non opera negli aeroporti.

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

A fronte della statuita giurisdizione del giudice civile ai sensi della sentenza della CTR Lazio n. 252/10/2011 l'azione era stata inizialmente intrapresa innanzi il Tribunale di Roma con RG n. 22375/2012 ma, dopo l'accertamento definitivo della natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi Aeroportuale in forza della sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018 e della sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite n. 3162/2019, ci si è attivati per la traslazione del giudizio innanzi il giudice tributario. Più precisamente, per quanto di diretto interesse di AdB, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando la giurisdizione del giudice tributario e, pertanto, la Società, al fine di ottenere un diretto riconoscimento dei principi statuiti

in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. In data 4 dicembre 2023 si è ritualmente notificato da parte dei legali di AdB alle Amministrazioni il predisposto ricorso per la riforma della sentenza della CGT di Primo Grado del 02/05/23 n. 5768/23 che inaspettatamente, contro tutte le prove documentali in atti e gli accertamenti in diritto contenuti nelle sentenze passate in giudicato tra le parti, ha giudicato come dovute le annualità del Fondo Antincendi Aeroportuale oggetto di impugnativa. In data 5 dicembre 2023 il ricorso è stato iscritto con RGR n. 5921/2023 presso la Commissione Tributaria Regionale di Secondo Grado del Lazio. Tale giudizio di appello aveva ad oggetto – per ciò che attiene ad AdB – tutte e sei le annualità ad oggi richieste (2007-2010, 2012 e 2014). Si è anche fatta valere l'intervenuta prescrizione dell'annualità 2011.

Tale giudizio di Appello innanzi la CGT di Secondo grado del Lazio si è recentemente concluso con sentenza n. 3969/2026 pubblicata il 23.06.2026 e parzialmente positiva, in quanto, in estrema sintesi:

- a) ha respinto tutte le infondate e strumentali eccezioni formali sollevate dalle Amministrazioni in relazione a una presunta tardività del giudizio di riassunzione ed a una novità delle contestazioni sollevate (*errori nel calcolo delle quote del tributo; non debenza del tributo da parte sia delle società prive di titolo concessorio che delle società prive di copertura tariffaria*);
- b) ha accolto tutte le eccezioni formali portate avanti, nell'interesse di Aeroporto di Bologna, sulla erronea determinazione dei parametri di quantificazione del contributo negli anni dal 2007 al 2010;
- c) ha respinto l'eccezione relativa all'errato inserimento tra i soggetti passivi delle società prive di titolo concessorio che gestivano nel ben differente regime di mera anticipata occupazione, senza poteri di coordinamento degli altri soggetti e senza percepire i diritti di approdo, decollo e sosta i rispettivi aeroporti;
- d) ha ritenuto, altresì, infondata l'eccezione sulla non debenza del tributo da parte delle società prive di copertura tariffaria.

Inoltre, come già nelle precedenti Relazioni rappresentato, è intervenuto un precedente non positivo per le legittime ragioni dei gestori aeroportuali: in data 10 gennaio 2024 la Corte di Cassazione, nell'ambito del differente giudizio R.G. n. 7833/20 in cui non era parte AdB ha pubblicato la sentenza n. 990/2024 con cui ha accolto il ricorso delle Amministrazioni statuendo il nuovo principio di diritto che il

Fondo Antincendi Aeroportuale “ha natura di tributo vincolato al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti” precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone “limitatamente alla fase d'impiego del gettito” e che tale “vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito”. Rispetto a tale filone pendono comunque ulteriori procedimenti radicati da altri gestori nazionali.

In data 8 luglio 2025 la Corte Costituzionale con la sentenza n. 100/2025 ha dichiarato non fondate le questioni di legittimità costituzionale iscritte al numero 191 del 2024, come sollevate dalla CGT di secondo grado del Lazio nell'ambito del giudizio instaurato da SEA avverso la sola annualità 2008, ritenendo ragionevole che il tributo peculiare del Fondo Antincendi Aeroportuale gravi unicamente in capo alle società di gestione aeroportuale e non anche sugli altri

operatori economici della filiera aeroportuale, quali i vettori e gli handlers.

A seguito di tale pronunciamento della Corte Costituzionale e stanti gli ultimi pronunciamenti della Corte di Cassazione (sentenza n. 990/2024) e della Corte Costituzionale (sentenza n. 100/2025) le ulteriori questioni di diritto pendenti potranno validamente esser proposte innanzi la Corte di Cassazione nell'eventuale successivo ricorso di legittimità.

Sulla scorta del parere dei legali incaricati, si continueranno altresì a ricercare possibili adeguate soluzioni transattive dell'intera vertenza a livello nazionale ed a promuovere, in tutte le sedi competenti, ogni tentativo per l'abrogazione della norma del 2009 e l'emanazione di un dispositivo legittimo a favore dei contribuenti (ie gestori aeroportuali) e dei destinatari (Corpo Nazionale VV.F. per la gestione delle attività antincendi negli ambiti locali dei siti aeroportuali).

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

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

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

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

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

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

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

L'udienza di trattazione nel merito, innanzi la Commissione Tributaria competente si è tenuta in data 7 marzo 2023, il cui esito è stato favorevole, avendo, la Corte di Giustizia Tributaria

di primo grado di Bologna - con sentenza n.123/2023 depositata il 13 marzo 2023 - accolto in toto le ragioni del Gruppo, pronunciandosi - disattesa ogni contraria eccezione - per l'annullamento dell'atto impugnato e compensando le spese.

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

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

In data 17 aprile 2024, la sez. 1 della CGT di I Grado di Bologna, con sentenza n. 350/2024 del 17/07/2024, ha integralmente accolto il ricorso di AdB e, conseguentemente, annullato l'avviso

di accertamento catastale impugnato, risultando, per il Collegio, che per il fabbricato oggetto di contenzioso la categoria catastale corretta è la E/1. In data 13 febbraio 2025 l'Ufficio ha notificato Appello avverso la decisione di primo grado favorevole ad AdB. In data 28 marzo 2025 la Capogruppo ha provveduto a depositare, nei termini di legge, l'atto di controdeduzioni avverso l'appello dell'Ufficio e la richiesta di trattazione della causa in pubblica udienza.

Il Gruppo sino alla definizione del contenzioso catastale e al conseguimento di un giudicato definitivo in materia di classamento provvederà a corrispondere l'IMU dovuta in base a quanto risulta negli atti catastali, così aggiornati anche a seguito delle sentenze favorevoli che hanno ricondotto gli immobili in parola alla categoria catastale E1.

Sulla base di quanto sopra e ai fini del termine prescrizionale, le società del Gruppo coinvolte, nel corso dell'esercizio 2025, hanno presentato, nei termini di legge, le istanze di rimborso per le somme versate in eccesso rispetto al dovuto, relativamente alle annualità in cui gli immobili erano stati oggetto di accatastamento d'ufficio in categoria "D", poi ricondotti in categoria "E" a seguito di sentenza favorevoli e come risultanti dai dati catastali così aggiornati.

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

Contratto d'appalto – risoluzione in danno

Il contenzioso relativo ad un contratto d'appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti della Capogruppo risolto in danno per grave ritardo ascrivibile all'Appaltatore in data 16 giugno 2022, su proposta del RUP, ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs 50/2016 è stato chiuso con una transazione tombale che ha consentito di

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.

liberare parte dei fondi per particolare cautela accantonati nelle more della lite giudiziale.

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

Trattasi di due contenziosi radicati da AdB nel 2024 con ricorsi all'Autorità Giudiziaria Amministrativa (Tar Emilia-Romagna) per l'annullamento dei provvedimenti ENAC – Direzione Territoriale Emilia Romagna aventi ad oggetto diniego della motivata istanza di proroga di due contratti di subconcessione di aree presso il sedime aeroportuale per l'esercizio di impianti di deposito e rifornimento carburante aeronautico e l'erogazione dei relativi servizi di fueling e per l'annullamento di ogni altro atto presupposto, precedente e successivo, preparatorio o consequenziale, comunque connesso con i provvedimenti impugnati.

La motivazione è parsa subito priva di legittimità e si è quindi adito il TAR competente.

L'impugnazione in prima battuta è stata dei succitati provvedimenti unitamente a ogni altro atto presupposto, precedente e successivo, preparatorio o consequenziale, comunque connesso con il provvedimento impugnato, anche se non conosciuto.

Si sono quindi proposti motivi aggiunti (a valere, occorrendo, come ricorso autonomo) a seguito di una proroga biennale emessa successivamente, a febbraio 2025. I provvedimenti impugnati non pregiudicano l'attuale attività degli operatori, e, pertanto, i rifornimenti ai vettori dell'aeroporto, bensì il riposizionamento degli impianti di distribuzione carburante (per gli aerei) previsto nel Masterplan necessitante nuovi investimenti e, quindi, anche le necessarie proroghe della durata dei diritti di subconcessione al fine di consentire debito ammortamento.

L'attività giurisdizionale è attualmente in corso secondo i riti propri e le udienze di merito dei ricorsi sono state rinviata per comune richiesta delle Parti dei due procedimenti giurisdizionali al fine di valutare gli esiti della vicenda inerente il Regolamento ENAC (nell'ultima versione successiva alla versione già annullata in sede AGA alla data del sopradetto diniego autorizzativo ENAC - Direzione Territoriale Emilia Romagna) attualmente oggetto di giudizio di appello avanti il Consiglio di Stato a seguito dell'annullamento disposto dal Tar Lazio.

Contenzioso in materia di charges and fees

In relazione alle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (infra anche "ART") in materia di charges and fees per il periodo regolato 2023-2026 è stato proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato, poi trasposto innanzi al Tar Piemonte – Torino (RG 820/2023) da DHL Express (Italy) srl, FedEx Express Italy srl, United Parcel Service Italia Srl ("congiuntamente i couriers") contro ART, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nei confronti di AdB, per l'annullamento, inter alia, della Delibera ART n. 82/2023 del 28 aprile 2023 avente ad oggetto la proposta di revisione di taluni diritti aeroportuali dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna nel periodo tariffario 2023 - 2026. La Capogruppo ha conferito ad ottobre 2023 mandato difensivo legale, altresì individuando le argomentazioni principali per la difesa degli atti procedurali di cui le ricorrenti chiedono annullamento, costituendosi nel relativo giudizio.

Il TAR Piemonte con sentenza n. 208/2025, depositata il 24 gennaio 2025, ha respinto integralmente il ricorso promosso dai couriers.

Avverso tale sentenza le controparti hanno promosso ricorso in Consiglio di Stato e AdB si è ritualmente costituita proponendo opportune difese ed argomentazioni.

Con recente Sentenza del Consiglio di Stato n. 4663/2026 pubblicata in data 10 giugno 2026 l'appello presentato dai couriers è stato integralmente rigettato, con piena conferma del sistema tariffario adottato da AdB. Il Consiglio di Stato ha ritenuto infondati tutti i motivi di ricorso avverso la sentenza del Tar Torino che aveva già rigettato il ricorso.

Ricorso TAR Piemonte - esiti dell'attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 e in relazione all'investimento relativo all'Esproprio fondo Ariete (parcheggio P4)

La Capogruppo ha proposto ricorso in data 21.02.2025 innanzi al TAR Piemonte contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (infra anche "ART") e nei confronti di ENAC ed Italia Trasporto Aereo S.p.A. per l'annullamento, inter alia, della nota dell'ART del 23.12.2024 avente ad oggetto "Esiti attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 aeroporto di Bologna" e della nota dell'ART del 14.2.2025 avente ad oggetto "Esiti attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 aeroporto di Bologna riscontro nota ART prot. 0135419/2024 del 23.12.2024 e richiesta di intervento in autotutela unitamente a preavviso di ricorso amministrativo". La Capogruppo ritiene non legittima e non aderente al peculiare caso di specie la determinazione dell'Authority e chiede che sia dato corso alle legittime aspettative di remunerazione dell'investimento sostenuto in esecuzione di delega di funzioni espropriative ricevuta da ENAC in considerazione del perfezionamento dell'iter espropriativo nel corso del 2024 e dell'esborso, sempre nel 2024, dell'indennità provvisoria di

esproprio con beneficio patrimoniale assicurato nella medesima annualità al demanio aeronautico. L'indennità definitiva è stata determinata in esito a procedimento svolto da terna arbitrale ed il saldo è stato corrisposto alla parte espropriata, nel febbraio 2026.

Il giudizio incardinato innanzi al Tar Torino nei confronti delle note dell'ART si è concluso con la sentenza n. 1632/2025 con cui il Collegio ha dichiarato inammissibile il ricorso per mancata impugnazione delle delibere 82/2023 e 120/2023 (la prima relativa alla richiesta di applicazione di correttivi e la seconda sulla conformità dei diritti al relativo Modello) e, comunque, infondato.

Avverso la predetta sentenza è stato proposto appello innanzi al Consiglio di Stato.

L'attività giurisdizionale è attualmente in corso secondo i riti propri e non risultano ancora fissate le udienze di merito dei ricorsi.

Contenzioso in relazione all'interpretazione di una clausola del contratto vigente con Ryanair DAC

È sorto un dissidio interpretativo in relazione ad una clausola dell'accordo tra AdB e Ryanair DAC stipulato nel febbraio 2023. La Capogruppo ha ricercato con Ryanair una composizione negoziale del dissidio, anche tenuto conto del rapporto di collaborazione di lunga data e della rilevanza del cliente, senza tuttavia riuscire a trovare una soluzione condivisa. Più di recente, la Capogruppo ha altresì ravvisato ulteriori condotte del vettore Ryanair che parrebbero disattendere ulteriori impegni di contratto.

Al riguardo, AdB si è vista costretta, ferma la prosecuzione del contratto, a depositare in data 4 settembre 2026 una domanda di arbitrato presso la London Court of International Arbitration, al fine di dirimere il dissidio interpretativo e, complessivamente, tutelare i propri interessi. Il valore stimato della controversia alla data del 30 giugno 2026 è di circa 3,4 milioni di Euro.

Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

Contenzioso doganale FFM

In data 20 aprile 2021 l'Ufficio delle Dogane di Bologna ha notificato a Fast Freight Marconi tre avvisi di rettifica aventi ad oggetto diverse dichiarazioni doganali, a seguito di controlli successivi ad alcune operazioni di importazione effettuate, per conto di importatori terzi, di dispositivi di protezione individuale nell'ambito dell'emergenza Covid-19 e destinati anche alle aziende sanitarie dell'Emilia-Romagna. Non ritenendo sussistenti i presupposti per franchigia di dazi all'importazione ed esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione, la Dogana invitava FFM a corrispondere nel termine di 10 giorni i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa Euro 4,3 milioni.

I predetti avvisi individuano come soggetto obbligato al pagamento FFM (spedizioniere dichiarante in rappresentanza indiretta) e, in solido, gli importatori (persone giuridiche e fisiche).

FFM ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità e, in particolare, nelle fasi più critiche della diffusione della pandemia, quale operatore del settore cargo, si è attivata

e prodigata a seguito delle richieste e sollecitazioni e dei contatti degli Enti regionali e locali compiendo i massimi sforzi operativi e gestionali per fornire assistenza ai voli cargo straordinari che importavano nel nostro Paese i presidi sanitari fortemente ricercati dalle aziende ospedaliere e sanitarie del territorio. Le operazioni curate dalla controllata sono avvenute nel pieno rispetto delle procedure e delle normative, per quanto di responsabilità della medesima, e respinge quindi fortemente le pretese dell'amministrazione doganale.

Avverso i predetti avvisi è stata proposta impugnazione. La Commissione Tributaria Provinciale di Bologna ha rigettato i ricorsi, accogliendo solo la domanda di annullamento della richiesta di pagamento dell'IVA per il periodo successivo al 19 maggio 2022 per un importo pari a circa 850 mila Euro.

In seguito all'appello si è ora in attesa della fissazione dell'udienza di trattazione innanzi alla Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado.

La Dogana di Bologna ha concesso ex art. 45 CDU la sospensione dell'esecutività degli avvisi di accertamento alla luce

del deposito della polizza assicurativa per l'importo complessivo di 5,8 milioni di Euro.

Ulteriormente, pendono due procedimenti innanzi alla Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Bologna per l'annullamento di due avvisi di rettifica ulteriori e comunque legati a quelli di cui al punto che precede emessi dalla Dogana di Bologna che ha proceduto alla riliquidazione dei diritti ritenuti dovuti sulla base della nuova base imponibile determinata comprendendovi altresì le quote di nolo. Al riguardo:

- è stata depositata polizza assicurativa per l'importo complessivo di 278 mila Euro ottenendo dalla Dogana di Bologna la sospensione dell'esecutività degli avvisi ex art. 45 CDU;

- è stata depositata dai giudici di primo grado sentenza n. 132/2024 dd. 26.3.2024 con cui gli atti impugnati sono stati annullati limitatamente alle riprese concernenti l'IVA per circa 134 mila Euro;

- è stato proposto appello per riformare parzialmente la sentenza impugnata e, conseguentemente, dichiarare integralmente l'illegittimità dei provvedimenti impugnati anche per la parte in cui prevedono la responsabilità di FFM per i dazi accertati (circa 50 mila Euro).

Anche l'Agenzia delle Dogane ha presentato appello per la riforma della sentenza nella parte in cui ha annullato gli avvisi

relativamente alla pretesa IVA. Si è in attesa della fissazione delle udienze di trattazione.

La controllata ha posto in essere anche un'azione di sequestro conservativo sull'importatore a tutela della propria complessiva posizione. Nell'ambito del relativo procedimento nel corso del 2026 sono emersi nuovi elementi informativi, in specie il legale di controparte ha riferito ai legali di FFM che il debito residuo di Comitek ammonterebbe a complessivi 2.117 mila Euro circa, oltre agli interessi di mora ed altri oneri per circa 2.739 mila Euro complessivi. Tale importo è comprensivo anche di circa 800 mila Euro di IVA che, nei confronti di FFM, è già stato riconosciuto non essere dovuta.

Ne consegue che il rischio effettivo per FFM parrebbe essersi consistentemente ridotto rispetto al momento dell'avvio del contenzioso.

Sulla scorta di tali novità FFM ha ulteriormente riproposto ad Agenzia Dogane una motivata istanza di riduzione della fideiussione prestata, ricevendo però un riscontro negativo.

I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed il quadro giudiziale e stragiudiziale sopra descritto, permangono nel ritenere possibile ma non probabile la soccombenza.

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

In data 29 ottobre 2025 la Capogruppo è risultata destinataria di una verifica fiscale da parte della Direzione Regionale delle Entrate Emilia Romagna – Ufficio Grandi Contribuenti, per un accesso mirato iniziato il 4 novembre 2025 e concluso con l'emissione del processo verbale di constatazione (PVC) in data 15 gennaio 2026.

La verifica ha riguardato i profili IRES e IRAP relativi al periodo d'imposta 2022, nonché la corretta fruizione del credito d'imposta per Attività di Ricerca e Sviluppo di cui all'art. 3 del DL 145/2013, con riferimento alle annualità di maturazione - esercizi 2015, 2016 e 2017 - e del relativo utilizzo in compensazione negli anni 2017 e 2018, per complessivi 0,6 milioni di Euro.

Con riferimento alle imposte dirette, il PVC non ha evidenziato alcun rilievo nei confronti della Società. Sono state invece sollevate contestazioni in merito al credito d'imposta per Ricerca e Sviluppo ut supra, nonostante i consulenti che hanno assistito la Società – sia in sede di predisposizione della documentazione originaria anche ai fini della relativa

quantificazione, sia nel corso della verifica – abbiano confermato la correttezza dell'impostazione adottata e dell'operato.

Allo stato, AdB, confortata dagli esiti di una perizia tecnica asseverata rilasciata da un consulente incaricato iscritto all'apposito elenco tenuto presso il MIMIT, ritiene di poter sostenere con ragionevolezza l'operato accorso, ritenendo altresì il rischio ancora possibile ma non probabile, in conformità ai principi contabili vigenti, come condiviso con i propri consulenti.

Infatti, in data 7 luglio 2026., è stato notificato ad AdB da parte dell'Agenzia delle Entrate Direzione Regionale delle Entrate Emilia Romagna – Ufficio Grandi Contribuenti l'avviso di recupero che ripercorre le argomentazioni e motivazioni addotte dai verificatori nel PVC traendone le medesime conclusioni.

La Capogruppo, come già confortata dai consulenti tecnici incaricati, ha provveduto a presentare istanza di accertamento con adesione, corredata di detta perizia.

Contenzioso in materia giuslavoristica

Recentemente è stato instaurato da alcuni dipendenti AdB 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.

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

Oltre quanto già descritto nelle altre note alla presente Relazione sulla Gestione e Bilancio a cui si rinvia, dopo la chiusura del semestre non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 giugno.

Nel mese di agosto si è rinnovata la partnership tesa all'ulteriore crescita del vettore Wizz Air, che nel corso del 2026 prevede

di raggiungere un traffico di 1,3 milioni di passeggeri ed in prospettiva intende ulteriormente investire nei collegamenti da/per Bologna. L'accordo pluriennale siglato si propone una crescita sostenibile con l'impiego di aerei di ultima generazione e la ricerca di nuove interessanti destinazioni per i passeggeri bolognesi e di tutta la catchment area del Marconi.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 7 settembre 2026

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

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2026.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control-Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 I bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2026:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 7 settembre 2026

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

(Patrizia Muffato)



Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli Azionisti di

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative ai prospetti contabili consolidati della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (la "Società") e controllate (il "Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna" o il "Gruppo") al 30 giugno 2026. Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile IAS 34 emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240. Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese: Milano Monza Brianza Lodi 12978990155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali. - Altri Uffici: Ancona 00131 Via Sandro Toffi 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gerra 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Beletti 5 Tel. 035 228691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697901 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482911 - Genova 10121 Piazza Piccopietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 96161 - Padova 36136 Via Venezia 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Via Pisacane 18 Tel. 0521 276911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 6 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 337004 - Treviso 31100 Viale Felsent 90 Tel. 0422 096911 - Udine 33100 Piazza Belloni 9/10 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Abuzzi 43 Tel. 0332 265039 - Verona 37135 Via Frandia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it

significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 giugno 2026 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile IAS 34 emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale.

Bologna, 10 settembre 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

Firmato digitalmente da:
Francesco Forzoni
Data: 10/09/2026 11:46:38

Francesco Forzoni

(Revisore legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT