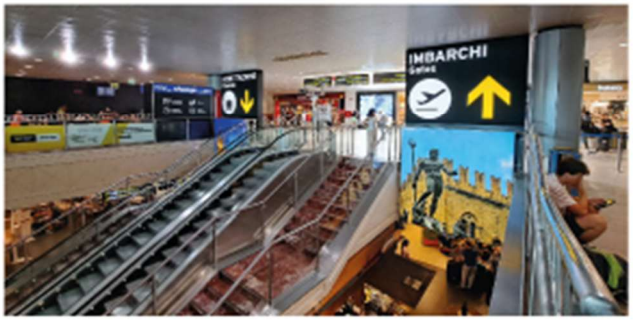
Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2026

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













WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 30 Settembre 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 G. Marconi di Bologna Spa al 30 settembre 2026 6
Prospetti contabili consolidati al 30 settembre 2026 38
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata 39
Conto Economico Consolidato 40
Conto Economico Complessivo Consolidato 41
Rendiconto Finanziario Consolidato 42
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato 43
Note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 settembre 2026 44
Dichiarazione ai sensi dell'art.154-bis comma 2 T.U.F. 74

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

Premessa

Il Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2026 (di seguito anche "Bilancio Novestrale") è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

Il Bilancio Novestrale è composto dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del periodo al 30 settembre 2026.

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche la "Capogruppo" o "AdB") con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 settembre 2026 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	44,1%
MUNDYS S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,4%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	5,8%

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 periodo chiuso al 30 settembre 2026

Indice

PREMESSA **8**
1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO **10**
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI 10
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI 12
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO 12
2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE **14**
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION 14
2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO 14
2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI 17
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION 17
2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI 17
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE **19**
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI 19
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI 21
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE 23
3.4 PRINCIPALI INDICI 24
3.5 GLI INVESTIMENTI 24
3.6 IL PERSONALE 26
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE 28
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI **29**
4.1 SOSTENIBILITÀ 29
4.2 LA QUALITÀ 29
5 IL QUADRO NORMATIVO **30**
6 IL CONTENZIOSO **32**
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE **32**
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE **35**
9 GARANZIE PRESTATE **36**
10 REGIME DI OPT-OUT **36**
11 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE **36**

PREMESSA

Signori Azionisti,
la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "AdB") per il periodo chiuso al 30 settembre 2026, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna fino a dicembre 2046, in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006.

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



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come handler. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l'opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all'attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

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

Descrizione del Business

Le attività prestate dai gestori aeroportuali possono essere distinte in aviation e non aviation. La prima categoria comprende principalmente attività di gestione, manutenzione e sviluppo degli aeroporti, nell'ambito della quale si collocano i controlli di sicurezza e di vigilanza, oltre alla fornitura di servizi aeronautici ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali e all'attività di marketing per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci. La seconda comprende principalmente attività di sviluppo delle potenzialità immobiliari e commerciali degli aeroporti.
Coerentemente con la tipologia delle attività prestate, il Gruppo gestisce lo scalo attraverso le seguenti Strategic Business Unit (SBU):

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

SBU Aviation

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

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

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

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

Ulteriori fonti di ricavo della SBU Aviation sono principalmente:

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

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

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

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 4.300 posti auto. Tale disponibilità sconta una temporanea riduzione a causa dei lavori di riqualifica su alcune aree di parcheggio nei primi mesi dell'anno, 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 dal 15 settembre 2026 è stato aperto ai passeggeri anche il secondo e ultimo blocco, con l'aggiunta di ulteriori 1.144 stalli e raggiungendo una capacità complessiva finale di oltre 2.200 posti auto. La nuova infrastruttura è stata progettata per garantire una gestione efficiente dei flussi, dedicando i piani 0 e 1 del P6 interamente alle attività di car rental, con accesso dal varco nord, mentre i passeggeri potranno accedere al parcheggio attraverso il varco sud per i piani dal Piano 2 al Piano 7. Questo investimento rappresenta un passo strategico per il futuro dell'aeroporto, attraverso la realizzazione di una struttura moderna in grado di migliorare l'esperienza dei passeggeri e ampliare l'offerta di servizi e contribuire al rafforzamento della competitività dello scalo.

Retail

Il retail presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e di brand e marchi iconici legati al territorio per fornire unicità e distintività all'offerta commerciale. La galleria commerciale, interessata da interventi di ammodernamento nell'area Schengen avviati nel 2023, si estende su una superficie di circa 4.900 mq e, al termine dei lavori avvenuti alla fine del mese di marzo, conta complessivamente 33 punti vendita aperti al pubblico.

Advertising

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

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri comprendono l'offerta di un servizio di business lounge. L'area, gestita da un operatore qualificato nella gestione dell'*Hospitality* e dei servizi premium (Prima Vista Lounges – brand del Gruppo Aviapartner dedicato esclusivamente alla gestione dei servizi premium) con l'obiettivo di garantire un'elevata qualità del servizio offerto, viene utilizzata per lo più da passeggeri business delle principali compagnie di linea, grazie alle sue caratteristiche di riservatezza e comfort. Attraverso il servizio "You First" i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il check-in e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al gate.
Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 10 compagnie rappresentanti un totale di 17 marchi specializzati, con un totale di 520 posti auto a disposizione.

Real Estate

Il real estate è caratterizzato da due macroaree: la prima relativa ai ricavi da subconcessione di spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica, in primis quelle dei corrieri espressi e la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di handling le cui tariffe sono regolamentate.
La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 100.000 metri quadrati, di cui oltre 75.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 30.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO

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

L'attività economica globale ha mostrato una tenuta superiore alle attese, nonostante il protrarsi del conflitto in Medio Oriente. Gli investimenti connessi con lo sviluppo dell'intelligenza artificiale (IA) hanno continuato a sostenere la crescita, contribuendo ad attenuare gli effetti sull'attività produttiva dei rincari dei prodotti energetici nei principali paesi. Secondo le previsioni del Fondo monetario internazionale pubblicate in ottobre, la crescita mondiale si

collocherebbe al 3,1% nel 2026, in lieve diminuzione nel confronto con l'anno precedente. In questo contesto, il commercio mondiale ha rallentato moderatamente nel secondo e terzo trimestre, riflettendo soprattutto il calo delle importazioni della Cina, in particolare di petrolio. Al netto di questa componente, l'interscambio commerciale si è mantenuto robusto, sostenuto dalla domanda di beni della filiera dell'IA. Il nuovo assetto dei dazi statunitensi entrato in vigore lo scorso luglio, pur lasciando sostanzialmente invariate le aliquote vigenti da febbraio, non ha ridotto l'incertezza circa l'evoluzione della politica commerciale degli Stati Uniti, dove l'attività economica rimane robusta (+2,2% del PIL nel secondo trimestre).

Nel secondo trimestre del 2026 il PIL dell'Area Euro, al netto del contributo altamente volatile del prodotto dell'Irlanda, è cresciuto dello 0,3%, in linea con i trimestri precedenti. Secondo le stime Banca d'Italia, nel terzo trimestre il PIL sarebbe aumentato in misura contenuta. La BCE ha rivisto al rialzo le previsioni di crescita dell'Area Euro per l'anno in corso e per il successivo. Le proiezioni macroeconomiche degli esperti della BCE pubblicate in settembre prefigurano un'espansione del PIL dello 0,9% nel 2026, dell'1,4% nel 2027 e dell'1,5% nel 2028. Le stime sono state riviste al rialzo di un decimo di punto percentuale per il 2026 e di 2 decimi per il 2027, riflettendo la buona tenuta dell'economia dell'area a fronte del conflitto in Medio Oriente.

In Italia, nel secondo trimestre del 2026 il PIL ha continuato a crescere, sospinto dalla domanda interna. Nel terzo, sulla base delle valutazioni Banca d'Italia, l'attività economica avrebbe rallentato lievemente in un contesto di moderazione del reddito disponibile reale. Secondo le proiezioni macroeconomiche di ottobre dell'istituto, a parità di giornate lavorative, il PIL aumenterà dello 0,9% nel 2026, dello 0,7% 2027 e dello 0,8% nel 2028. Il conflitto in Medio Oriente mantiene tese le condizioni di offerta sui mercati energetici, accentuando i rischi di nuove interruzioni delle forniture. Da settembre le esportazioni di greggio dai paesi del Golfo sono aumentate in misura significativa, favorite dal ricorso a rotte commerciali alternative e dalla protezione militare statunitense alla navigazione, mentre quelle di prodotti raffinati rimangono nettamente inferiori ai livelli precedenti il conflitto. Tuttavia, il parziale recupero dei traffici resta fragile: il riacutizzarsi delle ostilità tra Iran e Stati Uniti dalla fine di agosto, i successivi attacchi alle infrastrutture energetiche dell'Arabia Saudita e le minacce alla navigazione nello stretto di Bab el-Mandeb accrescono il rischio di nuove interruzioni delle forniture.

In questo contesto, i prezzi del petrolio sono tornati su livelli elevati. Da luglio, infatti, le quotazioni del greggio hanno ripreso a salire rapidamente, attestandosi oltre i 100 dollari al barile nella seconda settimana di ottobre. I prezzi dei prodotti raffinati hanno continuato a crescere e i differenziali rispetto al greggio si sono ulteriormente ampliati, anche per effetto delle restrizioni all'offerta connesse con gli attacchi alle raffinerie russe e con le limitazioni alle esportazioni di derivati del petrolio imposte da Russia e Cina. Il prezzo di riferimento europeo del gas naturale (Title Transfer Facility, TTF) ha raggiunto nuovi massimi dall'inizio del conflitto, portandosi a oltre 75 euro per megawattora nella seconda settimana di ottobre, pur rimanendo al di sotto dei picchi osservati nel 2022. L'incremento riflette, oltre alle interruzioni della produzione in Medio Oriente, il basso livello delle scorte e la concorrenza con le economie asiatiche per le forniture di gas naturale liquefatto sul mercato internazionale. Durante i mesi estivi le temperature particolarmente elevate hanno esercitato pressioni al rialzo sulle quotazioni, attraverso l'aumento della domanda di energia elettrica per la climatizzazione e la riduzione della produzione da fonti idroelettriche e nucleari.

L'inflazione in Europa e in Italia è salita. L'aumento continua a essere sospinto soprattutto dalla dinamica dei prodotti energetici, senza far momentaneamente emergere segnali di una trasmissione dello shock energetico alle componenti non energetiche. Secondo le proiezioni formulate in settembre dagli esperti della BCE, in Europa l'inflazione si collocherà al 3,0% nel 2026, al 2,5% nel 2027 e al 2,1% nel 2028. In Italia, nei mesi più recenti l'inflazione al consumo è aumentata, portandosi al 4,1 per cento in settembre, sostenuta dalle pressioni sui prezzi dell'energia. I rincari causati dal conflitto in Medio Oriente si sono riflessi sulle tariffe dell'elettricità e del gas che, seppure in forte incremento, restano inferiori ai livelli osservati durante la crisi energetica degli anni 2021-22. (Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, ottobre 2026).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri è rimasto sostanzialmente stabile rispetto ai primi nove mesi del 2025 (+0,3%) a fronte di un'offerta di *seats* sostanzialmente stabile (-0,4%) con un impatto negativo, seppur contenuto, sul *load factor* globale. Il trend sul periodo risulta guidato da un andamento omogeneo fra traffico domestico (+0,4%) e internazionale (+0,3%), pur scontando un contesto geopolitico fortemente penalizzante nella regione medio-orientale. L'andamento del traffico merci mondiale, nei primi nove mesi e a livello mensile, si mantiene resiliente e conferma una dinamica di crescita sostenuta (+5,0% e +7,7% rispettivamente), nonostante le condizioni macroeconomiche attuali di incertezza (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, settembre 2026).*

Il traffico passeggeri europeo nei primi nove mesi del 2026, sempre secondo IATA, è cresciuto del 2,7% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci cresce rispetto ai primi nove mesi dell'anno precedente (+5,4%) nonostante il generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, settembre 2026*).

Il traffico passeggeri italiano continua a segnare una significativa crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+5,5%), beneficiando della programmazione estiva dei voli e la stagionalità della domanda. La crescita rimane guidata dal traffico internazionale (+6,6%), a fronte di un traffico domestico che cresce del 3,0% rispetto ai primi nove mesi dell'anno precedente (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 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 nei primi nove mesi del 2026 rispetto all'anno precedente (+6,5%), con differenze sensibili fra gli scali. Anche nel singolo mese di settembre si registra un miglioramento rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un +8,5%

rispetto al 2025 (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 2026*).
L'Aeroporto di Bologna ha chiuso i primi nove mesi del 2026 in crescita rispetto al 2025 (+3,2%). Il traffico domestico cresce con maggior spinta rispetto a quello internazionale crescono (+4,3% e +2,9% rispettivamente), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nei primi nove mesi del 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, settembre 2026).*

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

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

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

"Develop"
Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali.
A tale progetto si affiancano interventi mirati al fine di incrementare la capacità di alcuni sottosistemi specifici, come ad esempio i controlli di sicurezza e passaporti.

"Experience"
Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

"Care"
Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.
Il Gruppo ha individuato, inoltre, due linee guida trasversali agli obiettivi strategici sopra indicati che rappresentano un continuo riferimento per le attività aziendali:

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

"Performing and sustainable corporation"

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

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

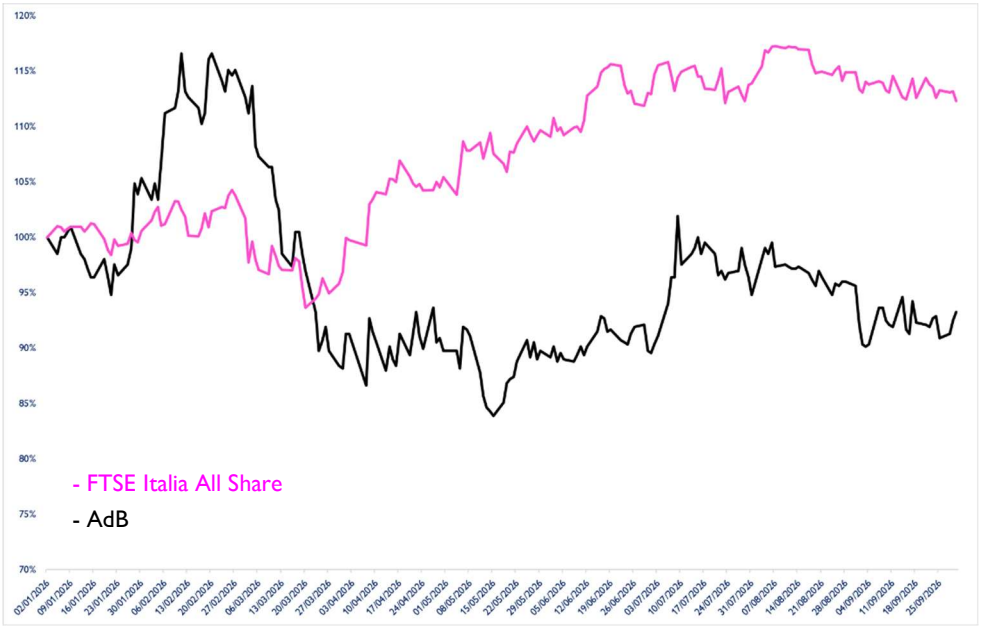
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2026 fino al 30 settembre 2026;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Al 30 settembre si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 9,56 per azione, che porta, a tale data, la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 345 milioni di Euro.

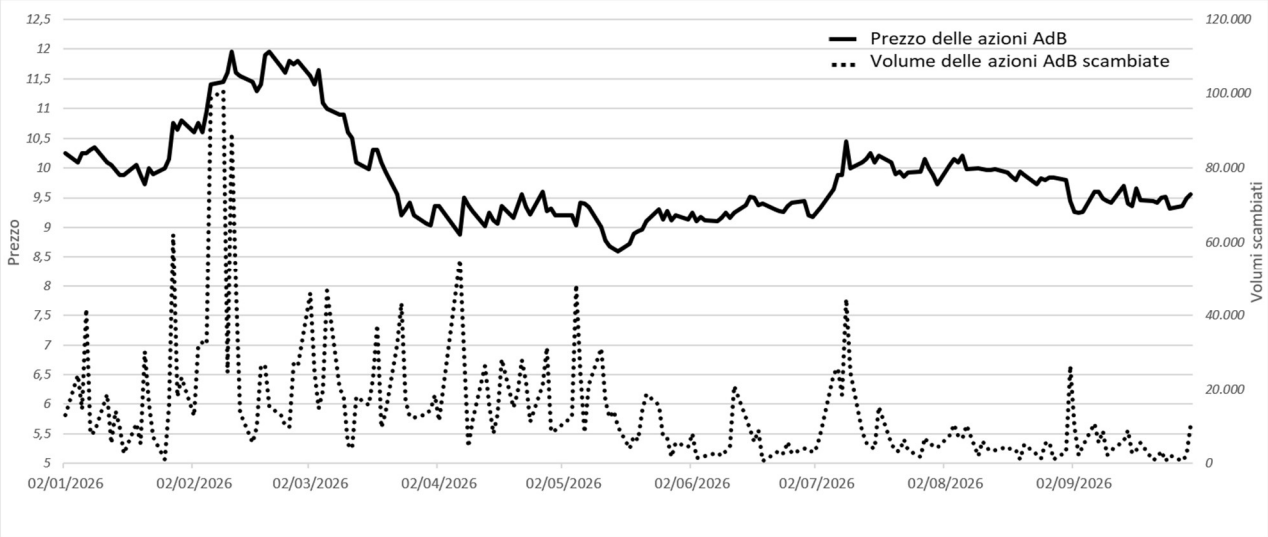
Andamento titolo AdB (01/01/2026-30/09/2026)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2026-30/09/2026)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2026-30/09/2026)



Nei primi nove mesi del 2026 il titolo AdB ha evidenziato un andamento differenziato nelle diverse fasi dell'anno: dopo il picco raggiunto a febbraio, è seguita una fase ribassista tra marzo e maggio, con un minimo nel secondo trimestre, e successivamente una progressiva stabilizzazione. Nel terzo trimestre, quindi, il titolo ha mostrato un andamento sostanzialmente costante dove, a fronte di una maggiore stabilità delle quotazioni, si è accompagnata tuttavia a una riduzione della liquidità, con volumi medi giornalieri in calo rispetto al trimestre precedente e allo stesso trimestre del 2025. A partire da aprile si è 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

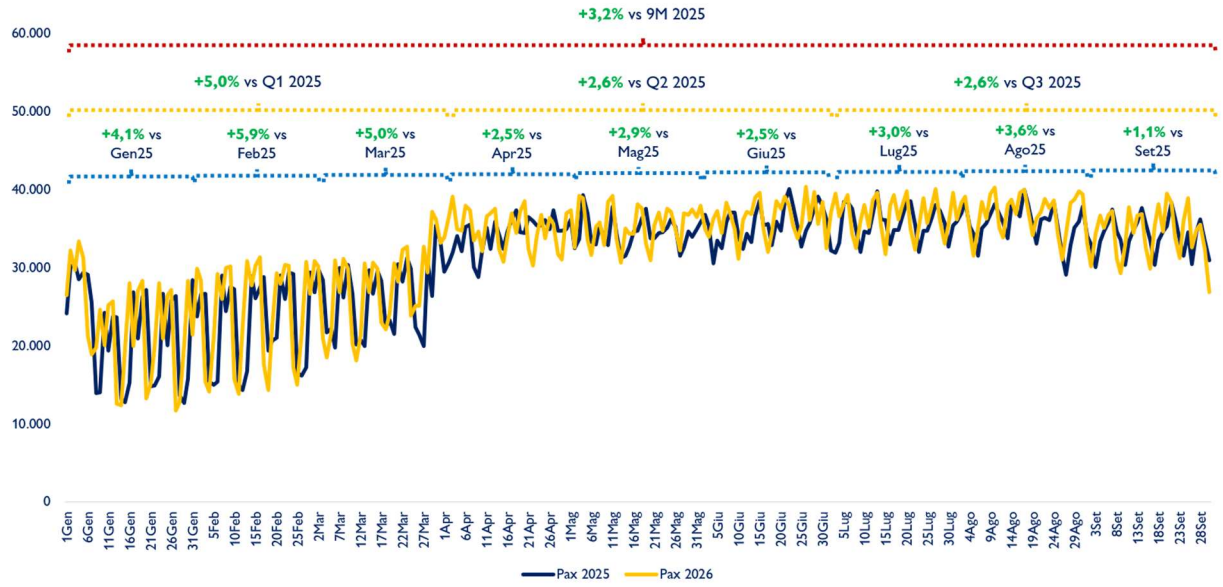
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2026 risultano complessivamente in crescita sullo stesso periodo del 2025. Il primo trimestre dell'anno ha registrato risultati 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% sia nel secondo che nel terzo trimestre) 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. Nei primi nove mesi i volumi sono risultati nel complesso resilienti, con una crescita del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2025, a fronte di movimenti in crescita del 2,6%. Il *load factor* rimane sostanzialmente stabile e pari all'84,4% rispetto all'84,7% del 2025.

Nonostante il panorama macroeconomico e geopolitico precedentemente descritto e le *disruptions* legate all'instabilità del contesto, sullo scalo bolognese si registra merce trasportata pari a 41.226 tonnellate, in crescita sullo stesso periodo del 2025 (+3,4%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Settembre 2026



	Gennaio - Settembre 2026	Gennaio - Settembre 2025	Var. % 2026 - 2025
Passeggeri	8.813.662	8.539.797	3,2%
Movimenti	66.494	64.804	2,6%
Tonnellaggio	4.636.059	4.513.033	2,7%
Merce	41.225.545	39.884.198	3,4%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Settembre 2026	% sul totale	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Linea	2.671.498	30,3%	2.687.346	31,5%	(0,6)%
Low cost	6.090.703	69,1%	5.805.599	68,0%	4,9%
Charter	33.860	0,4%	30.246	0,4%	11,9%
Transiti	9.252	0,1%	8.183	0,1%	13,1%
Totale Aviazione Commerciale	**8.805.313**	**99,9%**	**8.531.374**	**99,9%**	**3,2%**
Aviazione Generale	8.349	0,1%	8.423	0,1%	(0,9)%
Totale complessivo	**8.813.662**	**100,0%**	**8.539.797**	**100,0%**	**3,2%**

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 (+4,9% rispetto ai primi nove mesi del 2025), il traffico di linea mostra una leggera sofferenza (-0,6%), scontando gli effetti derivanti dalla parziale revisione dell'offerta di vettori operanti nelle tratte verso i paesi limitrofi alle zone di conflitto sullo scalo. Nonostante il complesso contesto descritto, il traffico internazionale mantiene stabile la propria incidenza sul volume totale dei passeggeri e registra un incremento rispetto ai primi nove mesi del 2025. Anche il traffico domestico beneficia della stagione estiva e registra un incremento del 4,2% sullo scalo a confronto con lo stesso periodo del 2025.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Settembre 2026	% sul totale	Gennaio - Settembre 2025	% sul totale	Var. % 2026 - 2025
Nazionale	2.193.019	24,9%	2.103.844	24,6%	4,2%
Internazionale	6.612.294	75,0%	6.427.530	75,3%	2,9%
Totale Aviazione Commerciale	**8.805.313**	**99,9%**	**8.531.374**	**99,9%**	**3,2%**
Aviazione Generale	8.349	0,1%	8.423	0,1%	(0,9)%
Totale complessivo	**8.813.662**	**100,0%**	**8.539.797**	**100,0%**	**3,2%**

Anche i primi nove mesi del 2026 beneficiano quindi di una domanda in crescita, con sette città estere tra le dieci principali destinazioni, la prima delle quali è Tirana con più di 371 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio - Settembre 2026	Gennaio - Settembre 2025	Var. % 2026 - 2025
Catania	445.958	440.198	1,3%
Tirana	371.398	376.621	(1,4)%
Barcellona	315.145	343.957	(8,4)%
Palermo	249.627	235.780	5,9%
Parigi CGD	300.228	249.705	20,2%
Istanbul	241.498	235.755	2,4%
Madrid	230.618	220.384	4,6%
Bucarest OTP	234.753	216.155	8,6%
Londra LHR	223.357	194.753	14,7%
Cagliari	210.085	200.880	4,6%

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

A partire dalla fine di febbraio, come già illustrato, le incertezze del contesto macroeconomico e geopolitico si sono aggravate, generando ulteriori pressioni al ribasso di cui rimane difficile prevederne l'evoluzione. Il settore cargo continua a risentire di shock esterni derivanti da molteplici fattori, non ultimo il permanere delle criticità connesse all'introduzione dei dazi sul trasporto di merci. Nonostante il compromesso panorama degli interscambi mondiale che sconta l'acuirsi di conflitti in corso ed il permanere di situazioni di pressione sui margini dei vettori a causa del rincaro delle materie prime, 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 settembre si registra una crescita del settore del 7,7% e si conferma positivo anche sul periodo (+5,0% rispetto ai primi nove mesi del 2025 - Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, settembre 2026). Il traffico merci del Gruppo non è esente dal registrare un andamento erratico che sconta il complesso contesto citato. Il calo registrato dalla merce via aerea (-3,2%), principalmente per la sospensione temporanea dei voli verso il Medio Oriente ed una capacità di carico non ancora pienamente recuperata, beneficia tuttavia degli eventi fieristici programmati, registrando una significativa ripresa delle merci scambiate via superficie (+33%).

(in KG)	Gennaio - Settembre 2026	Gennaio - Settembre 2025	Var. % 2026 - 2025
Merce via aerea di cui:	31.656.416	32.694.244	(3,2)%
Merce	31.655.734	32.694.116	(3,2)%
Posta	682	128	432,8%
Merce via superficie	9.569.129	7.189.954	33,1%
Totale	**41.225.545**	**39.884.198**	**3,4%**

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 30.09.2026	per l'esercizio chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi da Passeggeri	50.866	43.870	6.996	15,9%
Ricavi da Vettori	31.753	28.880	2.873	9,9%
Ricavi da Operatori aeroportuali	5.748	4.186	1.562	37,3%
Incentivi al traffico	(25.304)	(20.246)	(5.058)	25,0%
Ricavi per Servizi di Costruzione	22.879	16.321	6.558	40,2%
Altri Ricavi	1.548	2.039	(491)	(24,1)%
Totale Ricavi SBU AVIATION	**87.490**	**75.050**	**12.440**	**16,6%**

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.
Nei primi nove mesi del 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 16,6% rispetto al 2025. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+15,9%): i ricavi da Passeggeri crescono, rispetto allo stesso periodo del 2025, in misura superiore alla crescita del traffico passeggeri (+3,2%), per effetto di tariffe unitarie per diritti passeggeri e sicurezza passeggeri in aumento;
- Ricavi da Vettori (+9,9%): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti (+2,6%) e tonnellaggio (+2,7%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2025;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+37,3%): i ricavi crescono grazie al buon andamento del servizio carburante della controllata Tag, alla variazione dei volumi di traffico e 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 (+25%): l'aumento degli incentivi rispetto ai primi nove mesi del 2025 è determinato sia dalla crescita del traffico incentivato, che dall'incremento dell'incentivo a passeggero;
- Ricavi per Servizi di Costruzione (+40,2%): la crescita di questa voce è da collegare ai maggiori investimenti realizzati nel periodo.
- Altri Ricavi: la contrazione rispetto al 2025 (-24,1%) è determinata dai minori ricavi derivanti dal credito per Terminal Value che dipendono dagli interventi a utilizzo del fondo di rinnovo del periodo.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 30.09.2026	per l'esercizio chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Retail e Advertising	17.658	16.132	1.526	9,5%
Parcheggi	18.050	16.979	1.071	6,3%
Real Estate	2.264	2.228	36	1,6%
Servizi ai passeggeri	5.148	5.362	(214)	(4,0)%
Ricavi per Servizi di Costruzione	17.291	13.271	4.020	30,3%
Altri Ricavi	2.083	2.309	(226)	(9,8)%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	**62.494**	**56.281**	**6.213**	**11,0%**

Il totale dei ricavi della business unit non aviation registra nel periodo un incremento dell'11% rispetto al 2025.

Retail e Advertising

La crescita (+9,5%) è determinata principalmente dal business Retail, che ha beneficiato del completamento delle aree commerciali interessate dai lavori nel 2025, della rinegoziazione di alcuni contratti con Minimi Garantiti più elevati e delle positive performance dei nuovi format introdotti.
Anche il comparto Duty Free registra un incremento rispetto al 2025, anche grazie ad un miglioramento delle vendite registrate nel punto vendita Extra Schengen. Il segmento Food & Beverage evidenzia una crescita grazie ai maggiori Minimi Garantiti previsti dai nuovi accordi contrattuali e alle buone performance dei punti vendita airside. Complessivamente, l'andamento dei ricavi conferma gli effetti positivi delle iniziative di sviluppo commerciale e delle rinegoziazioni contrattuali attuate nel corso degli ultimi esercizi. Anche il business Advertising evidenzia un miglioramento rispetto allo scorso anno, sostenuto principalmente dalle positive performance di IGP Decaux e dall'efficace collaborazione commerciale con Aeroporto, che ha permesso di sviluppare iniziative congiunte finalizzate all'acquisizione di nuovi investimenti pubblicitari e al rinnovo di contratti esistenti.

Parcheggi

Il risultato rispetto al 2025 (+6,3%) 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 4% 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.

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

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 (-9,8%) è principalmente riconducibile alla minore maturazione di contributi relativi a progetti finanziati ed ai minori ricavi derivanti dal credito per Terminal Value che dipendono dagli interventi a utilizzo del fondo di rinnovo del periodo.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

in migliaia di euro	Per il periodo chiuso al 30.09.2026	Per il periodo chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi per servizi aeronautici	63.342	56.942	6.400	11,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	45.266	42.942	2.324	5,4%
Ricavi per servizi di costruzione	40.170	29.591	10.579	35,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.206	1.856	(650)	(35,0)%
RICAVI	**149.984**	**131.331**	**18.653**	**14,2%**
Materiali di consumo e merci	(4.102)	(2.685)	(1.417)	52,8%
Costi per servizi	(19.625)	(19.439)	(186)	1,0%
Costi per servizi di costruzione	(38.257)	(28.182)	(10.075)	35,7%
Canoni, noleggi e altri costi	(9.448)	(8.767)	(681)	7,8%
Oneri diversi di gestione	(2.972)	(2.860)	(112)	3,9%
Costo del personale	(29.846)	(27.487)	(2.359)	8,6%
COSTI	**(104.250)**	**(89.420)**	**(14.830)**	**16,6%**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**45.734**	**41.911**	**3.823**	**9,1%**
Ammortamento diritti di concessione	(9.124)	(7.728)	(1.396)	18,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(944)	(836)	(108)	12,9%
Ammortamento attività materiali	(2.511)	(1.838)	(673)	36,6%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	**(12.579)**	**(10.402)**	**(2.177)**	**20,9%**
Riprese di valore (sval. Nette) dei crediti comm. e diversi	(180)	(254)	74	(29,1)%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.971)	(3.240)	1.269	(39,2)%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(315)	(489)	174	(35,6)%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI	**(2.466)**	**(3.983)**	**1.517**	**(38,1)%**
TOTALE COSTI	**(119.295)**	**(103.805)**	**(15.490)**	**14,9%**
RISULTATO OPERATIVO	**30.689**	**27.526**	**3.163**	**11,5%**
Proventi finanziari	784	1.633	(849)	(52,0)%
Oneri finanziari	(3.254)	(1.378)	(1.876)	136,1%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**28.219**	**27.781**	**438**	**1,6%**
IMPOSTE DEL PERIODO	(7.882)	(8.017)	135	(1,7)%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	**20.337**	**19.764**	**573**	**2,9%**
Utile (Perdita) del periodo - Terzi	**0**	**0**	**0**	**n.s.**
Utile (Perdita) del periodo- Gruppo	**20.337**	**19.764**	**573**	**2,9%**

I primi nove mesi del 2026 si chiudono con un utile consolidato di 20,3 milioni di Euro contro 19,8 milioni dello stesso periodo del 2025.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 14,2%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono dell'11,2% rispetto al 2025, per effetto dell'andamento positivo del traffico e dell'aumento delle tariffe;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si incrementano (+5,4%) per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+35,8%) per maggiori investimenti realizzati, sia nel settore aviation che in quello non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: la contrazione rispetto al 2025 (-35%) è principalmente riconducibile alla minore maturazione di contributi relativi a progetti finanziati ed ai minori ricavi derivanti dal credito per Terminal Value che dipendono dagli interventi a utilizzo del fondo di rinnovo del periodo.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 16,6% rispetto al 2025.

Analizzando nel dettaglio:

- i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento del 52,8%, 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 superiori al 2025 (+1%) principalmente come risultato di:
  - 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;

  - 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;
  - più che compensati da maggiori costi per utenze, pulizie, consulenze e prestazioni professionali, manutenzioni, pubblicità e promozione, sgombero neve ed assicurazioni;
- i **costi per servizi di costruzione** crescono (+35,7%) per maggiori investimenti realizzati nel periodo;
- l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+7,8%) 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 3,9% per maggiori oneri tributari conseguenti principalmente 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.

I primi nove mesi del 2026 evidenziano un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** in crescita del 9,1% e pari a **45,7 milioni di Euro** contro un margine di 41,9 milioni di Euro del 2025.

Passando ai **costi di struttura**, la voce "**ammortamenti e svalutazioni**" si attesta a 12,6 milioni di Euro in aumento del 20,9% rispetto al medesimo periodo 2025 per effetto della crescita degli investimenti realizzati in particolare in diritti di concessione mentre gli **accantonamenti** presentano un decremento da 4 a 2,5 milioni di Euro prevalentemente per i minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta pertanto a **30,7 milioni di Euro** contro 27,5 milioni al 30 settembre 2025, evidenziando una crescita dell'11,5%.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 2,5 milioni di Euro** contro un saldo positivo di 0,3 milioni di Euro del 2025 a causa, prevalentemente, dei maggiori interessi passivi sui finanziamenti per l'aumento dell'indebitamento legato ai tiraggi effettuati nel 2025 del finanziamento BEI e del differenziale di fair value dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express tra i due periodi in esame (+1,3 milioni al 30 settembre 2025 e -0,2 milioni di Euro al 30 settembre 2026).

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del periodo si attesta a **28,2 milioni di Euro** contro 27,8 milioni al 30 settembre 2025 che, al netto della stima delle **imposte sul reddito** di **7,9 milioni di Euro** (8 milioni al 30 settembre 2025), determina un **utile consolidato di 20,3 milioni di Euro** contro 19,8 milioni del 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:

in migliaia di euro	Per il periodo chiuso al 30.09.2026	Per il periodo chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Ricavi per servizi aeronautici	63.342	56.942	6.400	11,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	45.266	42.942	2.324	5,4%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.040	1.229	(189)	(15,4)%
RICAVI RETTIFICATI	**109.648**	**101.113**	**8.535**	**8,4%**
Materiali di consumo e merci	(4.102)	(2.685)	(1.417)	52,8%
Costi per servizi	(19.625)	(19.439)	(186)	1,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(9.448)	(8.767)	(681)	7,8%
Oneri diversi di gestione	(2.972)	(2.860)	(112)	3,9%
Costo del personale	(29.846)	(27.487)	(2.359)	8,6%
COSTI RETTIFICATI	**(65.993)**	**(61.238)**	**(4.755)**	**7,8%**
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	**43.655**	**39.875**	**3.780**	**9,5%**
Ricavi per servizi di costruzione	40.170	29.591	10.579	35,8%
Costi per servizi di costruzione	(38.257)	(28.182)	(10.075)	35,7%
Margine Servizi di Costruzione	**1.913**	**1.409**	**504**	**35,8%**
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	166	627	(461)	(73,5)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**45.734**	**41.911**	**3.823**	**9,1%**

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita dell'8,4% sul 2025, mentre i **costi rettificati** sono in crescita del 7,8%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 43,7 milioni di Euro** contro 39,9 milioni di Euro del 2025 (+9,5%).
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	3° TRIM 2026	Var % vs 2025
Traffico Passeggeri	2.241.454	5,0%	3.249.174	2,6%	3.323.051	2,6%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)						
RICAVI RETTIFICATI	**27.468**	**3,8%**	**35.835**	**6,8%**	**38.436**	**10,8%**
Ricavi per servizi aeronautici	15.045	7,3%	19.643	9,9%	21.080	10,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.109	-0,5%	15.902	7,2%	16.770	9,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	314	12,5%	290	-66,2%	586	71,8%
COSTI RETTIFICATI	**(18.411)**	**3,6%**	**(20.533)**	**8,0%**	**(20.980)**	**5,7%**
Costo del personale	(8.934)	8,3%	(9.809)	9,1%	(9.688)	7,3%
Altri costi operativi	(9.477)	-0,5%	(10.724)	7,0%	(11.292)	4,4%
MOL RETTIFICATO	**9.057**	**4,2%**	**15.302**	**5,2%**	**17.456**	**17,7%**
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	**33,0%**	**n.s.**	**42,7%**	**n.s.**	**45,4%**	**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 dei primi nove mesi 2026 e 2025:

in migliaia di Euro	al 30.09.2026	al 30.09.2025	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	**44.781**	**40.579**	**4.202**
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	**33.866**	**17.699**	**16.167**
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	**(55.253)**	**(31.856)**	**(23.397)**
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	**(18.449)**	**64.002**	**(82.451)**
Variazione finale di cassa	**(39.836)**	**49.845**	**(89.681)**
Disponibilità liquide inizio periodo	**81.164**	**41.079**	**40.085**
Variazione finale di cassa	**(39.836)**	**49.845**	**(89.681)**
Disponibilità liquide fine periodo	**41.328**	**90.924**	**(49.596)**

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante** ha prodotto cassa per **44,8 milioni di Euro** contro 40,6 milioni di Euro nello stesso periodo del 2025.

I **flussi di cassa del capitale circolante** del periodo hanno assorbito cassa per **10,9 milioni di Euro** contro 22,9 milioni dei primi nove mesi del 2025. La variazione di 12 milioni di Euro rispetto allo stesso periodo del 2025 è prevalentemente dovuta alle minori uscite per il pagamento delle imposte e per utilizzo di fondi oltre alle variazioni dei crediti e debiti correnti.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **33,9 milioni di Euro** contro un flusso di cassa sempre positivo di 17,7 milioni del 2025 (+16,2 milioni di Euro).

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento per 55,3 milioni di Euro**, contro 31,9 milioni del 2025, è determinato prevalentemente dall'assorbimento di risorse per:

- le **attività di investimento in immobilizzazioni materiali e immateriali**, prevalentemente diritti di concessione per **54,2 milioni di Euro** contro 31 milioni del 2025;
- l'impiego temporaneo di liquidità in Time Deposit per 1,1 milioni di Euro (0,7 milioni al 30 settembre 2025).

Il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo **per 18,4 milioni di Euro** contro 64 milioni al 30 settembre 2025 prevalentemente per:

- il pagamento dei dividendi a valere sull'utile 2025 per (12,6 milioni di Euro contro 17 milioni del 2025);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza e di altri finanziamenti (5,5 milioni di Euro contro 9,3 milioni);
- assenza di tiraggi di finanziamenti che nel 2025 avevano inciso positivamente per 90,5 milioni di Euro.

Per quanto sopra esposto, il **flusso di cassa netto** del periodo è stato **negativo per 39,8 milioni di Euro,** contro un flusso di cassa positivo di 49,8 milioni nel 2025 ed ha diminuito le disponibilità liquide al 30 settembre 2026 a 41,3 milioni di Euro contro 81,2 milioni di Euro del saldo di inizio anno.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2026 a confronto con il 31 dicembre 2025 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

in migliaia di euro		Per il periodo chiuso al 30.09.2026	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per il periodo chiuso al 30.09.2025	Variazione 30.09.2026 31.12.2025	Variazione 30.09.2026 30.09.2025
A	Disponibilità liquide	40.928	80.464	90.224	(39.536)	(49.296)
B	Mezzi equivalenti a disponibilità	400	700	700	(300)	(300)
C	Altre attività finanziarie correnti	1.100	0	700	1.100	400
D	**Liquidità (A+B+C)**	**42.428**	**81.164**	**91.624**	**(38.736)**	**(49.196)**
E	Debito finanziario corrente	(4.884)	(4.913)	(13.036)	29	8.152
F	Parte corrente dell'indebitamento	(5.154)	(6.421)	(7.965)	1.267	2.811
G	**Indebitamento finanziario**	**(10.038)**	**(11.334)**	**(21.001)**	**1.296**	**10.963**
H	**Indebitamento finanziario**	**32.390**	**69.830**	**70.623**	**(37.440)**	**(38.233)**
I	Debito finanziario non corrente	(90.759)	(94.998)	(95.900)	4.239	5.141
J	Strumento di debito	0	0	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti	(998)	(1.172)	(1.196)	174	198
L	**Indebitamento finanziario**	**(91.757)**	**(96.170)**	**(97.096)**	**4.413**	**5.339**
M	**Totale indebitamento**	**(59.367)**	**(26.340)**	**(26.473)**	**(33.027)**	**(32.894)**

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 30 settembre 2026 è pari a **59,4 milioni di Euro** contro un indebitamento di 26,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2025.

Rispetto al 31 dicembre 2025 dal lato della **liquidità** la variazione negativa di 38,7 milioni di Euro è dovuta principalmente al cash flow negativo delle attività di investimento per 55,3 milioni di Euro e delle attività di finanziamento per 5,5 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 33,9 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 5,5 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 30.09.2026	al 31.12.2025	al 30.09.2025	Variazione 30.09.2026 31.12.2025	Variazione 30.09.2026 30.09.2025
- Crediti commerciali	21.567	19.691	21.785	1.876	(218)
- Crediti tributari	665	845	552	(180)	113
- Altri Crediti	9.420	7.247	9.717	2.173	(297)
- Rimanenze di magazzino	957	865	835	92	122
Subtotale	**32.609**	**28.648**	**32.889**	**3.961**	**(280)**
- Debiti commerciali	(32.959)	(44.657)	(31.153)	11.698	(1.806)
- Debiti tributari	(6.053)	(1.206)	(5.002)	(4.847)	(1.051)
- Altri debiti	(42.616)	(40.448)	(41.175)	(2.168)	(1.441)
Subtotale	**(81.628)**	**(86.311)**	**(77.330)**	**4.683**	**(4.298)**
Capitale circolante netto	**(49.019)**	**(57.663)**	**(44.441)**	**8.644**	**(4.578)**
- Immobilizzazioni	333.482	304.843	288.508	28.639	44.974
- Attività fiscali differite	5.471	4.776	4.784	695	687
- Altre attività non correnti	31.437	29.309	27.479	2.128	3.958
Totale immobilizzazioni	**370.390**	**338.928**	**320.771**	**31.462**	**49.619**
- Fondi rischi, oneri e TFR	(25.565)	(26.146)	(26.172)	581	607
-Altre passività non correnti	(32)	(41)	(57)	9	25
Subtotale	**(25.597)**	**(26.187)**	**(26.229)**	**590**	**632**
Capitale fisso operativo	**344.793**	**312.741**	**294.542**	**32.052**	**50.251**
Totale Impieghi	**295.774**	**255.078**	**250.101**	**40.696**	**45.673**

FONTI	al 30.09.2026	al 31.12.2025	al 30.09.2025	Variazione 30.09.2026 31.12.2025	Variazione 30.09.2026 30.09.2025
Posizione finanziaria netta	**(59.367)**	**(26.340)**	**(26.473)**	**(33.027)**	**(32.894)**
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(125.756)	(113.582)	(113.550)	(12.174)	(12.206)
-Risultato del periodo	(20.337)	(24.842)	(19.764)	4.505	(573)
Tot. Patrimonio Netto di Gruppo	**(236.407)**	**(228.738)**	**(223.628)**	**(7.669)**	**(12.779)**
Totale Patrimonio Netto	**(236.407)**	**(228.738)**	**(223.628)**	**(7.669)**	**(12.779)**
Totale Fonti	**(295.774)**	**(255.078)**	**(250.101)**	**(40.696)**	**(45.673)**

(*) 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 settembre 2026 è pari a **295,8 milioni di Euro** contro 255,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2025 e 250,1 milioni al 30 settembre 2025 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione al netto degli ammortamenti del periodo. Il **capitale circolante netto** è negativo per 49 milioni di Euro, in calo di 8,6 milioni rispetto al 31 dicembre 2025 per effetto di:

- crescita dei crediti correnti legata prevalentemente ai maggiori volumi di attività del secondo e terzo trimestre 2026 che ha 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 in parte compensata 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 59,4 milioni di Euro contro 26,3 milioni al 31 dicembre 2025, si rileva un **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo,** pari a **236,4 milioni di Euro** contro 228,7 milioni al 31 dicembre 2025. La diminuzione di 7,7 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 periodo.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2026.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti realizzati** dal Gruppo al **30 settembre 2026** è pari a **40,9 milioni di Euro**[1]. In particolare, **25,7 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e **15,2 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:** completati 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; l'inaugurazione e apertura al pubblico è avvenuta il 15 settembre 2026.
- **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 primo trimestre; per il lotto 2 proseguono i lavori avviati ad inizio anno con la realizzazione delle opere idrauliche e l'esecuzione delle nuove pavimentazioni.
- **Ampliamento Terminal Building**: è stato completato ed approvato il Progetto Esecutivo, unitamente alla relativa attività di verifica. Parallelamente, sono proseguite le interlocuzioni con ENAC finalizzate all'ottenimento dell'approvazione del progetto.
- **Nuove gateroom Schengen e ampliamento edificio BHS:** proseguono i lavori relativi alla 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:** sono stati completati a giugno i lavori per la riqualifica di un parcheggio di lunga sosta avviati a gennaio con l'apertura del parcheggio e il rilascio del numero totale di posti auto pari a 1.675.
- **Riconfigurazione area check-in:** l'intervento, avviato a giugno 2026, si prefigge di aumentare la capacità complessiva, portando i banchi di accettazione da 62 a 73 e ottimizzando i relativi spazi di accodamento. È inoltre prevista la riallocazione delle aree commerciali e una parziale ristrutturazione dell'attuale impianto di gestione bagagli (BHS). L'opera sarà completata da un *restyling* totale delle finiture, dal rinnovo degli impianti di illuminazione e dal potenziamento della segnaletica (*way-finding*).

[1] Rif. Cap. 8 *Indicatori alternativi di performance*

- **Riqualifica piazzale 3 lotto:** in fase conclusiva gli ultimi interventi di ridefinizione del layout del Piazzale TAG finalizzati alla nuova operatività.
- **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.
- **Realizzazione APOC**: il nuovo APOC (*AirPort Operations Center*), realizzato nell'ambito di un importante intervento di riqualificazione degli spazi e di potenziamento delle infrastrutture tecnologiche e dei servizi aeroportuali, rappresenta un passo fondamentale nel percorso di innovazione dello scalo, grazie all'integrazione di dati, sistemi e processi, contribuendo a migliorare le performance operative e la qualità del servizio, con benefici concreti anche per l'esperienza del passeggero.

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**: in fase di completamento 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.
- **Impianto di laminazione**: completata l'attività di rinaturalizzazione dell'area Cava Olmi a seguito della realizzazione di una nuova vasca di laminazione.
- **Realizzazione zona a traffico controllato**: proseguono i lavori per la realizzazione di un sistema di controllo accessi per l'accesso all'aeroporto, costituito da un sistema di varchi di ingresso e uscita e da apparati di rilevamento dei transiti e della relativa durata, finalizzato alla regolarizzazione della viabilità e al miglioramento del servizio per l'utenza.
- **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 (Passeggeri Ridotta Mobilità) 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 settembre 2026 è pari a **2,5 milioni di Euro**, di cui 1 milione di Euro per interventi vari airside, 0,8 milioni di Euro su impianti e 0,7 milioni di Euro per interventi landside destinati al mantenimento dell'operatività.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il periodo chiuso al 30.09.2026	il periodo chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Organico medio Addetti	**658**	**640**	**18**	**3%**
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	44	46	(2)	(4)%
Impiegati	487	471	16	3%
Operai	118	114	4	4%

	per il periodo chiuso al 30.09.2026	il periodo chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Organico medio Equivalenti Full Time	**581**	**577**	**4**	**1%**
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	44	46	(2)	(4)%
Impiegati	417	414	3	1%
Operai	111	108	3	3%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2025 (+ 4 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 periodo chiuso al 30.09.2026	il periodo chiuso al 30.09.2025	Var. ass. vs 2025	Var. % vs 2025
Costo del Lavoro	29.846	27.487	2.359	8,6%

Fonte: Elaborazione della Società

Il costo del personale si incrementa dell'8,6% 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 2026 sono stati sottoscritti gli accordi attuativi del rinnovo del CCNL Trasporto Aereo, Parte Specifica Gestori Aeroportuali, con l'aggiornamento del sistema di inquadramento professionale e delle relative tempistiche di attestazione. Per il personale del settore security è stato inoltre adeguato l'accordo di secondo livello, confermando condizioni di miglior favore rispetto a quelle previste dal contratto nazionale.

È proseguito il confronto con le Organizzazioni Sindacali e le società di handling sul Protocollo di Sostenibilità, finalizzato al rafforzamento della continuità occupazionale, alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e alla promozione di iniziative condivise in ambito ESG.

A livello locale è continuato l'impegno congiunto sul tema della prevenzione delle aggressioni nei confronti degli operatori aeroportuali, con risultati positivi in termini di riduzione degli episodi registrati. In tale ambito è stato inoltre introdotto in via sperimentale l'utilizzo di dispositivi bodycam per il personale impiegato in attività a contatto con il pubblico e nelle attività di ispezione e manutenzione.

Nel corso dell'esercizio è stato altresì sottoscritto un accordo per la regolamentazione del trattamento e della conservazione dei metadati della posta elettronica, con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza informatica aziendale. Particolare attenzione è stata infine dedicata alla tutela della salute dei lavoratori durante il periodo estivo, attraverso specifici tavoli di confronto finalizzati all'individuazione di misure per la gestione dell'emergenza caldo, in particolare per il personale operante nelle aree airside.

La formazione del personale

Nel corso del 2026 è proseguito l'investimento nello sviluppo delle competenze del personale, attraverso un articolato programma formativo volto a sostenere la crescita professionale, l'aggiornamento specialistico e l'evoluzione organizzativa del Gruppo. Le iniziative hanno interessato in particolare le aree della leadership e dello sviluppo manageriale, dell'innovazione digitale, del project management, della sicurezza operativa e aeroportuale, della salute e sicurezza sul lavoro e dell'aggiornamento tecnico-normativo.
Tra gli interventi più significativi si segnalano l'avvio del percorso manageriale Leading through Uncertainty and Change rivolto ai dirigenti, la prosecuzione di attività di coaching e sviluppo delle competenze relazionali e collaborative, nonché la conclusione del programma di empowerment Let's Develop 2026 dedicato ai giovani dipendenti. Parallelamente sono stati realizzati percorsi specialistici in ambito project management, intelligenza artificiale, innovazione aeroportuale e sostenibilità, oltre a numerose attività di aggiornamento professionale in materia normativa, aeronautica e tecnica.

Particolare attenzione è stata inoltre dedicata alle competenze safety critical, attraverso programmi formativi in materia di safety, security, gestione delle emergenze e salute e sicurezza sul lavoro, nonché allo sviluppo delle competenze linguistiche e trasversali. Sono infine proseguite le iniziative a supporto della sostenibilità e del benessere delle persone, inclusi i percorsi di sostegno alla genitorialità.
L'attività formativa ha contribuito non solo al presidio degli obblighi normativi e delle competenze specialistiche necessarie allo svolgimento delle attività aeroportuali, ma anche al rafforzamento delle capacità manageriali, della collaborazione organizzativa e della preparazione del Gruppo alle sfide legate all'innovazione tecnologica e all'evoluzione del contesto operativo.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

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

Al 30 settembre 2026 la società operava con 17 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 periodo gennaio-settembre 2026 ha gestito 14.489.981 Kg. di merce evidenziando una crescita dell'1% rispetto al 2025, risultato positivo nonostante lo scenario economico-politico del periodo, caratterizzato dal perdurare della guerra Russia-Ucraina e dal nuovo conflitto bellico in Iran iniziato a fine febbraio, che ha di fatto interrotto completamente per alcuni mesi il trasporto di merce via aerea operato da Emirates Airlines, principale cliente.
Per effetto di quanto sopra, il traffico via aerea ha registrato una flessione del 31% mentre è stato positivo l'andamento del traffico via superficie (+33%).

I **ricavi** complessivi del periodo sono calati dell'11,5% rispetto ai valori del medesimo periodo 2025 per l'andamento dei volumi suesposto vista la minor redditività del traffico via superficie rispetto a quello via aerea mentre i **costi** si sono mantenuti sostanzialmente allineati al medesimo periodo del 2025 (+0,2%). Al 30 settembre 2026 FFM ha registrato un **Margine Operativo Lordo** in forte contrazione (-70,9% sul 2025) attestatosi a 130 mila Euro contro 446 mila al 30 settembre 2025 e il **Risultato Netto** del periodo, a 108 mila Euro contro 280 mila (-61,3%).

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 settembre 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 IFRS.
Nei primi nove mesi del 2026 Tag ha registrato una flessione dei movimenti del 5,6% rispetto allo stesso periodo del 2025 e del traffico passeggeri dell'1% mentre il tonnellaggio degli aeromobili si è mantenuto sostanzialmente invariato rispetto al 2025 (+0,8%).

I **ricavi** complessivi del periodo superano del 38,7% i valori del 2025 grazie al positivo andamento della vendita del carburante avio e di alcuni servizi aggiuntivi. I **costi** rilevano un aumento del 45,3% 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 del 23,6% attestandosi a 1,7 milioni di Euro contro 1,4 milioni al 30 settembre 2025 e il **Risultato Netto** del periodo a 1,1 milioni di Euro, anche quest'ultimo in crescita (+32,4%) rispetto al periodo di confronto.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITÀ

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

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

Sempre in ambito ambientale, è in fase di conclusione il piano di adattamento ai cambiamenti climatici e in occasione della Settimana Europea della Mobilità, AdB ha valorizzato diverse attività nell'ambito della mobilità, come l'organizzazione di una giornata dedicata, con l'obiettivo costante di diffondere la cultura della mobilità sostenibile e incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi a quelli privati.

Lato filiera, è proseguito il percorso di sensibilizzazione della catena del valore ai temi ESG, avviato nel 2025 con un risk assessment ESG e un primo workshop. Nel periodo in esame è stato realizzato un secondo workshop rivolto ad altri attori della filiera. 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.

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. Il processo di consultazione si è concluso, a 120 giorni dall'avvio, il 14 ottobre 2026. I contributi ricevuti sono in corso di analisi per poter finalizzare la proposta di *Balanced Approach* da trasmettere ad ENAC entro le tempistiche stabilite.

Infine, nel periodo di riferimento sono state completate le attività preliminari per l'implementazione di un software ESG che verrà utilizzato come principale strumento per la Rendicontazione di Sostenibilità 2026.

4.2 LA QUALITÀ

L'analisi dei principali indicatori di qualità relativi al periodo gennaio–settembre 2026 restituisce un quadro complessivamente positivo.

La percezione della pulizia e della funzionalità delle toilette si conferma su valori alti, pari al 97,5%, sostanzialmente in linea con l'anno precedente. Particolarmente rilevante è il miglioramento della disponibilità di postazioni per la ricarica di dispositivi elettronici, che raggiunge il 98,2%, anche grazie alle nuove sedute installate nella sala imbarchi Schengen.

Si rafforzano inoltre i servizi di orientamento al passeggero: l'efficacia e l'accessibilità delle informazioni al pubblico raggiungono il 99,1%, mentre la percezione della chiarezza della segnaletica interna sale al 99,5%, confermando l'impatto positivo degli interventi di riqualificazione.

Sul fronte operativo, migliora sensibilmente il tempo di attesa al check-in, che scende a 16'44". I tempi ai controlli di sicurezza si mantengono contenuti e coerenti con i target previsti. Il servizio dedicato ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) continua inoltre a garantire buoni livelli di efficienza, con tempi complessivamente stabili e inferiori ai target di riferimento.

I tempi di riconsegna bagagli risultano sostanzialmente stabili, mentre migliora il tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero, a conferma dell'efficacia del coordinamento tra AdB e gli handler operativi.

Nel complesso, i dati dei primi nove mesi del 2026 confermano il percorso di miglioramento della qualità dei servizi offerti con performance molto positive.

INDICATORI	Gennaio - Settembre 2026	Gennaio – Settembre 2025
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	97,5%	98,2%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle	98,2%	85,8%
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,1%	98%
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99.5%	98,7%
Tempo di attesa al check-in	16'44"	19'12"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	04'51"	04'32'
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	10'25"	08'47"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	03'25"	03'26"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	22'59"	22'46"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	27'59"	27'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	05'06"	05'20"

5 IL QUADRO NORMATIVO

Si riportano nel seguito gli aggiornamenti normativi di interesse intervenuti nel periodo rimandando alla Relazione semestrale al 30 giugno 2026 per i temi non oggetto di ulteriori modifiche e integrazioni.

Contratto di Programma e dinamica tariffaria per il periodo 2027-2030

Il 2026 rappresenta l'ultimo anno del periodo regolatorio 2023-2026.
In relazione al nuovo periodo regolatorio 2027-2030, è stato avviato ufficialmente con ENAC nel mese di settembre il procedimento di definizione del Contratto di Programma 2027-2030, propedeutico alla definizione della dinamica tariffaria per il prossimo quadriennio.
L'avvio ufficiale del processo ha fatto seguito ad interlocuzioni informali con ENAC, nei mesi precedenti, anche tenuto conto del contesto di incertezza sulle prospettive per il settore e per lo scalo.
Tenuto conto del procedimento attualmente in corso, che non permetterà l'entrata in vigore delle nuove tariffe a partire dal 1° gennaio 2027, il gestore ha richiesto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti di mantenere invariate le tariffe 2026, in attesa del suo completamento. E' attualmente in corso la valutazione di tale istanza da parte dell'Autorità.
In data 21 ottobre 2026 si è svolta l'Audizione Annuale degli Utenti dello scalo "Guglielmo Marconi" di Bologna, avente ad oggetto il monitoraggio annuale relativo alla consuntivazione 2025 e la determinazione del corrispettivo PRM per il 2027. Il corrispettivo proposto dal gestore non ha ottenuto l'approvazione della maggioranza degli utenti ed è attualmente in corso l'istruttoria da parte di ENAC.

Diritti dei Passeggeri Aerei

Il Regolamento (UE) 2026/2202, pubblicato il 2 ottobre 2026 ed entrato in vigore il 22 ottobre 2026, introduce una significativa riforma della tutela dei passeggeri del trasporto aereo, modificando i regolamenti (CE) n. 261/2004 e n. 2027/97. Le nuove disposizioni saranno applicabili dal 23 ottobre 2027. La disciplina attribuisce espressamente specifici obblighi anche ai gestori aeroportuali, prevedendo, per gli aeroporti con un volume annuo superiore a 4 milioni di passeggeri per almeno tre anni consecutivi, la predisposizione di piani di emergenza coordinati con vettori, prestatori di assistenza a terra e altri soggetti aeroportuali essenziali, al fine di gestire situazioni caratterizzate da molteplici cancellazioni o ritardi e assicurare adeguata informazione e assistenza ai passeggeri. Obblighi di coordinamento e informazione sono previsti anche per gli aeroporti sotto tale soglia. Sul piano patrimoniale, la nuova disciplina conferma espressamente il diritto del vettore aereo di agire nei confronti dell'aeroporto per il risarcimento o il rimborso dei costi sostenuti, secondo la normativa applicabile e ricorrendone i relativi presupposti di responsabilità. È inoltre previsto uno specifico obbligo di rimborso a carico del gestore aeroportuale qualora il mancato adempimento degli obblighi di assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta determini la perdita del volo.

Decreto Interministeriale sugli Aeroporti Doganali

Con decreto dell'8 settembre 2026, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 238 del 13 ottobre 2026 e con efficacia dal 12 novembre 2026, è stato aggiornato l'elenco degli aeroporti doganali nazionali. Il provvedimento conferma l'Aeroporto di Bologna tra gli aeroporti doganali, assicurando la continuità delle operazioni relative ai flussi di passeggeri e merci da e verso Paesi extra-UE e dei relativi controlli e formalità doganali, svolti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e dalla Guardia di Finanza secondo le rispettive competenze.

Rendicontazione di Sostenibilità: modifiche al D.Lgs. 125/2024

L'art. 10 del recente Decreto-Legge n. 193 del 23/10/2026, che va ad integrare il D.Lgs. 125/2024 (decreto di recepimento CSRD) dispone che "All'articolo 17 del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125, è aggiunto, in fine, il seguente comma: "3-bis." In deroga ai commi precedenti, per gli esercizi finanziari aventi inizio tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2027, il presente decreto non si applica in ogni caso alle imprese che, su base individuale o, ove applicabile, su base consolidata, presentano ricavi netti delle vendite e delle prestazioni non superiori a euro 450.000.000 ovvero un numero medio di dipendenti occupati durante l'esercizio non superiore a 1.000. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 5 del presente decreto per le imprese di paesi terzi.».

In sintesi, in caso di recepimento del Decreto-Legge sopra menzionato, il Gruppo sarebbe esonerato dagli obblighi CSRD, potendo redigere la Rendicontazione di Sostenibilità in maniera volontaria già con riferimento all'anno fiscale 2026. Il Gruppo sta valutando gli impatti di tale modifica normativa.

6 IL CONTENZIOSO

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

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

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

Per le informazioni relative alla gestione dei rischi finanziari si rimanda al paragrafo "Tipologia e gestione dei rischi finanziari" della Nota 27 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 ripresa dell'inflazione, dipenderà dalla durata delle tensioni e da possibili ulteriori denegate e*scalation*. 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.
  - l'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.
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 settembre 2026, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 55,1%.

Nel solco della pluriennale intesa di successo AdB e Ryanair hanno consolidato la partnership, avviata nel 2008, con un nuovo accordo di 6 anni siglato a febbraio 2023. Particolarmente, AdB e Ryanair hanno sottoscritto l'intesa, nell'ambito dei rispettivi obiettivi di sviluppo, al fine di assicurare il mantenimento di una rete articolata e varia di collegamenti nell'ambito delle aree servite dal vettore ed altresì assicurare uno sviluppo del network in linea con la capacità ed in coerenza con i progetti di sviluppo infrastrutturale del Marconi. L'accordo persegue obiettivi di sostenibilità complessiva nel lungo termine e prevede uno schema di incentivazione collegato alla policy di sviluppo del traffico dell'aeroporto. 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 aerei ivi basati presso altri scali limitrofi e di recente beneficiati dall'iniziativa regionale e quindi dall'approvazione in sede parlamentare della L. 199/2025 (Legge di Bilancio 2026) che ha previsto, ai co. 481-484, l'esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco per gli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma a decorrere dal 1° gennaio 2026, con contestuale trasferimento dell'intero onere in capo alla Regione Emilia-Romagna per un importo complessivo pari a 1,9 milioni di Euro annui. Sono in corso da parte del management tutte le iniziative necessarie ed opportune atte a monitorare ed a rafforzare progressivamente l'andamento della partnership.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza molto importante del segmento low cost, è proattivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale progressivamente più positivo. Ciò anche in considerazione del piano degli investimenti che la Capogruppo 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. Avviata 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 presìdi 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 all'implementazione di una piattaforma completa per l'analisi della postura Cyber delle terze parti e alla preparazione della procedura di gara per il nuovo Security Operation Center (SOC) che sarà aggiudicata entro l'anno.

Nei primi nove mesi 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 catastrofali

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato al 30 settembre 2026, non essendosi manifestati indicatori di impairment così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2026-2046 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di impairment per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, non sono stati compiuti test di impairment.

Stagionalità dei ricavi

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

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

Nella presente relazione sulla gestione vengono presentati alcuni indicatori di performance al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economica e della situazione patrimoniale e finanziaria.
In merito a tali indicatori, il 3 dicembre 2015, Consob ha emesso la Comunicazione n. 92543/15 che rende applicabili gli Orientamenti emanati il 5 ottobre 2015 dall'European Security and Markets Authority (ESMA) circa la loro presentazione nelle informazioni regolamentate diffuse o nei prospetti pubblicati a partire dal 3 luglio 2016. Questi Orientamenti, che aggiornano la precedente Raccomandazione CESR (CESR/05-178b), sono volti a promuovere l'utilità e la trasparenza degli indicatori alternativi di performance inclusi nelle informazioni regolamentate o nei prospetti rientranti nell'ambito d'applicazione della Direttiva 2003/71/CE, al fine di migliorarne la comparabilità, l'affidabilità e la comprensibilità.
Nel seguito sono forniti, in linea con le comunicazioni sopra citate, i criteri utilizzati per la costruzione di tali indicatori:

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

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

- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
  - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
  - i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione) e
- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.
- **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 Bilancio consolidato.

10 REGIME DI OPT-OUT

In data 13 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, ai sensi degli articoli 70, comma 8 e 71, comma 1-bis, del Regolamento Emittenti ha deliberato di aderire al regime di opt-out previsto dai predetti articoli avvalendosi della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi previsti dall'Allegato 3B del Regolamento Emittenti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

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

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 settembre.

Andamento del traffico

Ad ottobre i passeggeri hanno registrato un calo del 6,4% sullo stesso mese del 2025, per un totale di 972.939 passeggeri mensili. Nel dettaglio, i passeggeri su voli nazionali, 240.829, sono diminuiti del 5,3%, mentre quelli su voli internazionali, 732.110, hanno segnato un calo del 6,7%. Quello che si evidenzia è un andamento molto diversificato per modello di business: i voli low cost hanno registrato un decremento di passeggeri dell'11,1%, mentre i passeggeri su voli di linea sono aumentati del 4,3%. I movimenti aerei di ottobre 2026 sono stati 6.890, in calo del 6,2% sul 2025 (-11,6% i voli low cost), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.803 tonnellate, con un decremento del 7,6% sullo stesso mese del 2025.

Nei primi dieci mesi dell'anno i passeggeri complessivi sono stati 9.778.252, in aumento del 2,2% sul periodo corrispondente del 2025. I movimenti del periodo gennaio-ottobre sono stati 69.006, in crescita del 2,0%, mentre le merci trasportate per via aerea sono state 35.459 tonnellate, in calo del 3,7% sul 2025.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo CAPA, l'economia globale continua a mostrare una buona capacità di tenuta, ma il quadro resta caratterizzato da forti elementi di incertezza. Le previsioni indicano una crescita del PIL mondiale dal 3,1% nel 2026 al 3,4% nel 2027, mentre inflazione, tensioni geopolitiche e andamento disomogeneo delle diverse economie continuano a condizionare le prospettive. Nel trasporto aereo, a una domanda ancora resiliente si affianca una maggiore prudenza delle compagnie: nella settimana al 19 ottobre la capacità globale programmata è cresciuta di appena lo 0,7% rispetto all'anno precedente, con una progressiva revisione dei programmi di espansione e differenze significative tra le diverse aree geografiche. Parallelamente, l'aumento delle consegne di nuovi aeromobili sta gradualmente allentando i vincoli sul fronte dell'offerta, ma rende ancora più importante calibrare la crescita della capacità rispetto alla domanda effettiva e alla sostenibilità economica dei collegamenti. Sullo scenario pesa, inoltre, il forte incremento del costo del carburante per l'aviazione, in un contesto in cui le tensioni in Medio Oriente continuano a rappresentare un fattore rilevante per prezzi energetici e operatività. Anche la domanda presenta segnali più articolati: i consumatori mostrano una maggiore sensibilità ai prezzi, mentre nei viaggi d'affari le esigenze di contenimento dei costi si affiancano agli obiettivi di sostenibilità, favorendo scelte più selettive. Nel complesso, il settore non si trova di fronte a un arresto della crescita, quanto piuttosto a una fase in cui flessibilità, disciplina nell'offerta e capacità di adattamento diventano sempre più determinanti per cogliere le opportunità di sviluppo in uno scenario globale più complesso. L'avvio del 2027 si prospetta, quindi, caratterizzato da maggiore cautela, con tariffe aeree elevate a sostegno dei ricavi, a fronte di una domanda più sensibile ai prezzi e di una persistente pressione sui costi operativi (CAPA, "*Growth under pressure: aviation's new test is capacity discipline*", 26 ottobre 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 anche sull'attività cargo. Gli eventuali effetti indiretti sulla domanda, riconducibili a possibili incrementi delle tariffe aeree e a pressioni inflazionistiche, continueranno a dipendere dalla durata e dall'evoluzione del contesto internazionale. Le prospettive di recupero della connettività verso il Medio Oriente restano pertanto condizionate dall'evoluzione dei conflitti e dalla programmazione dei vettori.

In tale scenario, nei primi nove mesi del 2026 lo scalo bolognese ha registrato una crescita del traffico passeggeri del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2025, raggiungendo circa 8,8 milioni di passeggeri. Dopo la crescita più sostenuta del primo trimestre, la dinamica del traffico si è mantenuta positiva, ma su ritmi più moderati, in un contesto macroeconomico e geopolitico instabile. Gli effetti delle criticità internazionali sono stati parzialmente mitigati dalla progressiva redistribuzione dei flussi verso destinazioni non interessate dai conflitti.

Rispetto alla dinamica positiva osservata fino a settembre, la programmazione degli slot per la stagione invernale evidenzia una contrazione rispetto alla stagione precedente, delineando prospettive più prudenti sull'andamento del traffico nei prossimi mesi. In questa direzione si inserisce anche la flessione dei volumi registrata in ottobre, che rappresenta un primo segnale di discontinuità rispetto al trend dei primi nove mesi dell'esercizio.

In questo contesto, il Gruppo proseguirà il monitoraggio della situazione geo-politica e l'attuazione degli investimenti già previsti dal Contratto di Programma 2023–2026, finalizzati al superamento dei vincoli di capacità infrastrutturale. Parallelamente, proseguirà l'istruttoria per la definizione e la 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, 13 novembre 2026

Prospetti contabili consolidati al 30 settembre 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

in migliaia di euro	*Note*	al 30.09.2026	al 31.12.2025
Diritti di concessione	1	312.826	283.512
Altre attività immateriali	2	2.382	2.577
Attività immateriali		**315.208**	**286.089**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	16.657	17.137
Investimenti Immobiliari	4	1.617	1.617
Attività materiali		**18.274**	**18.754**
Partecipazioni	5	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	6	31.228	28.722
Attività fiscali differite	7	5.471	4.776
Altre attività non correnti	8	208	586
Altre attività non correnti		**36.908**	**34.085**
ATTIVITA' NON CORRENTI		**370.390**	**338.928**
Rimanenze di magazzino	9	957	865
Crediti commerciali	10	21.567	19.691
Altre attività correnti	11	10.085	8.092
Attività finanziarie correnti	12	1.100	0
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	41.328	81.164
ATTIVITA' CORRENTI		**75.037**	**109.812**
TOTALE ATTIVITA'		**445.427**	**448.740**
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		125.756	113.582
Risultato del periodo		20.337	24.842
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	14	**236.407**	**228.738**
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		**0**	**0**
TOTALE PATRIMONIO NETTO	14	**236.407**	**228.738**
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	15	3.004	2.941
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	13.337	15.246
Fondi per rischi e oneri futuri	17	3.766	3.853
Passività finanziarie non correnti	18	91.757	96.170
Altri debiti non correnti		32	41
PASSIVITA' NON CORRENTI		**111.896**	**118.251**
Debiti commerciali	19	32.959	44.657
Altre passività	20	48.669	41.654
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	16	5.458	4.106
Passività finanziarie correnti	18	10.038	11.334
PASSIVITA' CORRENTI		**97.124**	**101.751**
TOTALE PASSIVITA'		**209.020**	**220.002**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		**445.427**	**448.740**

Conto Economico Consolidato

in migliaia di euro	*Note*	per il periodo chiuso al 30.09.2026	per il periodo chiuso al 30.09.2025
Ricavi per servizi aeronautici		63.342	56.942
Ricavi per servizi non aeronautici		45.266	42.942
Ricavi per servizi di costruzione		40.170	29.591
Altri ricavi e proventi della gestione		1.206	1.856
RICAVI	**21**	**149.984**	**131.331**
Materiali di consumo e merci		(4.102)	(2.685)
Costi per servizi		(19.625)	(19.439)
Costi per servizi di costruzione		(38.257)	(28.182)
Canoni, noleggi e altri costi		(9.448)	(8.767)
Oneri diversi di gestione		(2.972)	(2.860)
Costo del personale		(29.846)	(27.487)
COSTI	**22**	**(104.250)**	**(89.420)**
Ammortamento diritti di concessione		(9.124)	(7.728)
Ammortamento altre attività immateriali		(944)	(836)
Ammortamento attività materiali		(2.511)	(1.838)
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	**23**	**(12.579)**	**(10.402)**
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi		(180)	(254)
Accant. fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.971)	(3.240)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(315)	(489)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	**24**	**(2.466)**	**(3.983)**
TOTALE COSTI		**(119.295)**	**(103.805)**
RISULTATO OPERATIVO		**30.689**	**27.526**
Proventi finanziari	**25**	784	1.633
Oneri finanziari	**25**	(3.254)	(1.378)
RISULTATO ANTE IMPOSTE		**28.219**	**27.781**
IMPOSTE DEL PERIODO	**26**	**(7.882)**	**(8.017)**
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		**20.337**	**19.764**
Utile (Perdita) del periodo - Terzi		0	0
Utile (Perdita) del periodo - Gruppo		20.337	19.764
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,56	0,55
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,56	0,55

Conto Economico Complessivo Consolidato

in migliaia di euro	per il periodo chiuso al 30.09.2026	per il periodo chiuso al 30.09.2025
Utile (perdita) di period (A)	**20.337**	**19.764**
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di period	**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	**0**	**0**
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	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 +	**20.313**	**19.764**
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	20.313	19.764

Rendiconto Finanziario Consolidato

in migliaia di euro	al 30.09.2026	al 30.09.2025
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di periodo ante imposte	28.219	27.781
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.913)	(1.409)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. imp. e macchinari e attività	12.579	10.402
+ Accantonamento fondi	2.466	3.983
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	(52)	(1.164)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	2.555	909
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	814	(11)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	113	88
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	**44.781**	**40.579**
Variazione rimanenze di magazzino	(93)	(23)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.945)	(5.009)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/non correnti	(1.372)	(3.540)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	1.029	(565)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.397	3.121
Interessi pagati	(3.129)	(1.015)
Interessi incassati	68	146
Imposte pagate	(3.693)	(11.055)
TFR pagato	(160)	(211)
Utilizzo fondi per pagamenti	(3.017)	(4.729)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette	**33.866**	**17.699**
Acquisto di attività materiali	(1.973)	(2.583)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	20	20
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(52.219)	(28.390)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(222)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	3
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(1.082)	(684)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento	**(55.253)**	**(31.856)**
Dividendi corrisposti	(12.643)	(17.015)
Finanziamenti ricevuti	0	90.500
Finanziamenti rimborsati	(5.514)	(9.345)
Pagamenti per passività per diritti d'uso	(291)	(138)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	**(18.449)**	**64.002**
Variazione finale di cassa	**(39.836)**	**49.845**

Disponibilità liquide inizio periodo	**81.164**	**41.079**
Variazione finale di cassa	**(39.836)**	**49.845**
Disponibilità liquide fine periodo	**41.328**	**90.924**

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

in migliaia di euro	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 31.12.2025	**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**	**13.693**	**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)**	**20.337**	**20.313**	**20.313**
Patrimonio netto al 30.09.2026	**90.314**	**25.683**	**12.777**	**107.350**	**(3.272)**	**(16.097)**	**(686)**	**20.337**	**236.407**	**236.407**

in migliaia di euro	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**	**19.764**	**19.764**	**19.764**
Patrimonio netto al 30.09.2025	**90.314**	**25.683**	**11.603**	**97.374**	**(3.272)**	**(17.145)**	**(694)**	**19.764**	**223.628**	**223.628**

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 settembre 2026

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

- la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito AdB o Capogruppo) è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come handler e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna in virtù della subconcessione, originariamente di durata ventennale e quindi con scadenza dicembre 2028, prorogata al 31 dicembre 2030 da Enac, a seguito di AdB.. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

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

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 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 periodo 1° gennaio – 30 settembre 2025, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2026 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2026.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 30 settembre presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2025 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2025 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2026, che non hanno avuto impatto sul periodo in esame. Il presente resoconto intermedio sulla gestione non è stato assoggettato a revisione contabile.

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.
Il Gruppo ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.
Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS.
Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

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

SOCIETA' CONTROLLATE	Capitale sociale (in migliaia di euro)	al 30.09.2026	al 31.12.2025
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l'andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore aviation rispetto a quelli riconducibili al settore non aviation.
La voce "Altro, in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.
Nella gestione del Gruppo proventi ed oneri finanziari e imposte non sono allocati ai singoli settori operativi.

Le attività di settore sono quelle impiegate dal settore nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.
Le attività di settore presentate sono valutate utilizzando gli stessi criteri contabili adottati per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

in migliaia di euro	Aviation al 30.09.2026	Non Aviation al 30.09.2026	Altro al 30.09.2026	Totale consolid
Ricavi	87.490	62.494	0	149.984
Costi	(74.771)	(29.479)	0	(104.250)
di cui costi per servizi	*(15.500)*	*(4.125)*	*0*	*(19.625)*
di cui costi per servizi di costruzione	*(21.790)*	*(16.467)*	*0*	*(38.257)*
di cui canoni di noleggio e altri costi	*(6.055)*	*(3.393)*	*0*	*(9.448)*
di cui costo del personale	*(25.697)*	*(4.149)*	*0*	*(29.846)*
Margine Operativo Lordo	**12.719**	**33.015**	**0**	**45.734**
Ammortamenti e svalutazioni	(7.927)	(4.652)	0	(12.579)
Accantonamenti	(2.096)	(370)	0	(2.466)
Risultato operativo	**2.696**	**27.993**	**0**	**30.689**
Proventi finanziari	0	0	784	784
Oneri finanziari	0	0	(3.254)	(3.254)
Risultato ante imposte	**2.696**	**27.993**	**(2.470)**	**28.219**
Imposte del periodo	0	0	(7.882)	(7.882)
Utile (perdita) del periodo	**2.696**	**27.993**	**(10.352)**	**20.337**
Utile (perdita) di terzi	**0**	**0**	**0**	**0**
Utile (perdita) di gruppo	**0**	**0**	**0**	**20.337**

in migliaia di euro	Aviation al 30.09.2025	Non Aviation al 30.09.2025	Altro al 30.09.202	Totale consolidato
Ricavi	75.050	56.281	0	131.331
Costi	(63.992)	(25.428)	0	(89.420)
di cui costi per servizi	*(15.170)*	*(4.269)*	*0*	*(19.439)*
di cui costi per servizi di costruzione	*(15.543)*	*(12.639)*	*0*	*(28.182)*
di cui canoni di noleggio e altri costi	*(5.376)*	*(3.391)*	*0*	*(8.767)*
di cui costo del personale	*(23.521)*	*(3.966)*	*0*	*(27.487)*
Margine Operativo Lordo	**11.058**	**30.853**	**0**	**41.911**
Ammortamenti e svalutazioni	(6.429)	(3.973)	0	(10.402)
Accantonamenti	(3.408)	(575)	0	(3.983)
Risultato operativo	**1.221**	**26.305**	**0**	**27.526**
Proventi finanziari	0	0	1.633	1.633
Oneri finanziari	0	0	(1.378)	(1.378)
Risultato ante imposte	**1.221**	**26.305**	**255**	**27.781**
Imposte del periodo	0	0	(8.017)	(8.017)
Utile (perdita) del periodo	**1.221**	**26.305**	**(7.762)**	**19.764**
Utile (perdita) di terzi	**0**	**0**	**0**	**0**
Utile (perdita) di gruppo	**0**	**0**	**0**	**19.764**

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

in migliaia di euro	Aviation al 30.09.2026	Non Aviation al 30.09.2026	Altro al 30.09.2026	Totale consolidato
Attività non correnti	**260.502**	**73.094**	**36.794**	**370.390**
Attività immateriali	**250.769**	**64.439**	**0**	**315.208**
Diritti di concessione	249.067	63.759	0	312.826
Altre attività immateriali	1.702	680	0	2.382
Attività materiali	**9.635**	**8.639**	**0**	**18.274**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.635	7.022	0	16.657
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	**98**	**16**	**36.794**	**36.908**
Partecipazioni	0	0	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	31.228	31.228
Attività fiscali differite	0	0	5.471	5.471
Altre attività non correnti	98	16	94	208
Attività correnti	**24.645**	**6.455**	**43.937**	**75.037**
Rimanenze di magazzino	567	390	0	957
Crediti commerciali	15.950	5.617	0	21.567
Altre attività correnti	8.128	448	1.509	10.085
Attività finanziarie correnti	0	0	1.100	1.100
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	41.328	41.328
Totale attività	**285.147**	**79.549**	**80.731**	**445.427**

in migliaia di euro	Aviation al 30.09.2025	Non Aviation al 30.09.2025	Altro al 30.09.2025	Totale consolidato
Attività non correnti	**227.656**	**60.921**	**32.192**	**320.771**
Attività immateriali	**219.113**	**53.445**	**0**	**272.560**
Diritti di concessione	217.700	52.399	0	270.099
Altre attività immateriali	1.414	1.046	0	2.461
Attività materiali	**8.480**	**7.468**	**0**	**15.948**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.480	5.851	0	14.331
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
Altre attività non correnti	**63**	**8**	**32.192**	**32.263**

in migliaia di euro	Aviation al 30.09.2025	Non Aviation al 30.09.2025	Altro al 30.09.2025	Totale consolidato
Partecipazioni	0	0	263	263
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	27.039	27.039
Attività fiscali differite	0	0	4.784	4.784
Altre attività non correnti	63	8	106	177
Attività correnti	**23.188**	**7.759**	**93.566**	**124.513**
Rimanenze di magazzino	485	350	0	835
Crediti commerciali	14.715	7.070	0	21.785
Altre attività correnti	7.988	339	1.942	10.269
Attività finanziarie correnti	0	0	700	700
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	90.924	90.924
Totale attività	**250.844**	**68.680**	**125.759**	**445.284**

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

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

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

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le previsioni di cui alla delibera n.38/2023 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con riferimento al Modello A - Aeroporti con traffico superiore ad un milione di passeggeri, e delle più recenti "Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria per il settore aeroportuale" aggiornate il 6 novembre 2025.

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÁ

1-2 ATTIVITÁ IMMATERIALI

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti di concessione	312.826	283.512	29.314
Software, licenze e diritti simili	1.295	1.531	(236)
Altre attività immateriali	27	30	(3)
Altre attività immateriali in corso	1.060	1.016	44
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**315.208**	**286.089**	**29.119**

1. Diritti di concessione

Al 30 settembre 2026, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 38,4 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti di periodo (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e delle anticipazioni lavori.
Tale crescita è principalmente dovuta ad investimenti entrati in funzione nei primi nove mesi del 2026 tra cui il nuovo parcheggio multipiano (park B), quota parte delle opere air side relative all'ampliamento terminal I° lotto, la riqualifica del parcheggio lunga sosta P4 e la riconfigurazione della sala partenze Schengen, oltre all'avanzamento di interventi in corso di realizzazione al 30 settembre 2026 tra cui:

- progettazioni e lavori volti all'ampliamento del terminal;
- adeguamento della pavimentazione delle aree di manovra airside;
- adeguamento sismico terminal est;
- nuove gaterooms per l'imbarco di voli verso destinazioni area Schengen e ampliamento edificio ed impianto BHS;
- alcuni interventi collegati al piazzale Apron 3.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 9,1 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 settembre 2026, non essendosi manifestati indicatori di impairment così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2026-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ed utilizzate per l'effettuazione del test di impairment dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, non sono stati compiuti test di impairment.

2. Altre attività immateriali

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 0,7 milioni di Euro che riguarda principalmente acquisti di licenze.

3-4 ATTIVITÁ MATERIALI

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.400	3.479	(79)
Macchinari, attrezzature e impianti	8.078	8.644	(566)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.798	2.168	630
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	373	730	(357)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	17.041	17.413	(372)
Diritti d'uso terreni	844	883	(39)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	17	0	17
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	135	222	(87)
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di	237	236	1
TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI	1.233	1.341	(108)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	**18.274**	**18.754**	**(480)**

3. Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 30 settembre 2026 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 2 milioni di Euro al lordo dei relativi ammortamenti e riguarda prevalentemente la realizzazione del sistema multimediale presso il nuovo APOC (AirPort Operations Centre), l'acquisto di una spazzatrice aeroportuale e di una navetta elettrica per PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità), di sedute di attesa per la sala partenze Schengen, di 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 e di alcune attrezzature. Il valore iscritto al 30 settembre 2026 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

4. Investimenti immobiliari

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo del compendio immobiliare di proprietà della Capogruppo destinato alla realizzazione di investimenti immobiliari. Tale investimento è stato iscritto inizialmente al costo di acquisto, valutato successivamente al fair value, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate dalla Società.

La nuova perizia effettuata da un terzo indipendente riferita al 2025, conferma il valore di iscrizione in bilancio di tale compendio immobiliare in quanto risulta invariata la disciplina urbanistica ad esso afferente così come gli altri parametri di valutazione.

5. Partecipazioni

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

in migliaia di euro	Quota	al 30.09.2026	al 31.12.2025	Variazione
Consorzio Esperienza Energia	0,18%	1	1	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		**1**	**1**	**0**

La Capogruppo detiene, inoltre, una partecipazione dello 0,07% nel CAAF dell'Industria Spa e del 5,56% in Urban V Spa, società che si occupa dal 2022 dello sviluppo internazionale della urban air mobility, il cui valore è stato svalutato al 31 dicembre 2025.

6. Altre attività finanziarie non correnti

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

in migliaia di euro	Al 31.12.2025	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Al 30.09.2026
Credito per Terminal Value	14.114	2.657	0	16.771
Strumenti Finanziari Partecipativi	13.483	0	(169)	13.314
Polizze di capitalizzazione	1.125	18	0	1.143
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	**28.722**	**2.675**	**(169)**	**31.228**

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

- 16,8 milioni di Euro dal credito da Terminal Value sugli investimenti in diritti di concessione e sugli interventi a fondo di rinnovo sulle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione e per gli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 13,3 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo (di seguito anche SFP) in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, in applicazione del criterio del *fair value through profit or loss* ai sensi dell'IFRS 9, è stato decrementato nel periodo in esame di 0,2 milioni di Euro. Si rimanda per approfondimenti al Bilancio 2025;
- 1,1 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al f*air value through profit or loss.*

7. Attività fiscali differite

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

in migliaia di euro	al 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2026
Imposte differite attive	7.704	1.359	(663)	8.400
Imposte differite passive	(2.928)	9	(8)	(2.929)
Attività fiscali differite	**4.776**	**1.350**	**(655)**	**5.471**

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

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

La variazione della voce "imposte differite attive" include principalmente l'effetto legato ai fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi in particolare fondo rinnovo beni in concessione, fondo svalutazione crediti e fondi rischi e oneri.
In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è

attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.
Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione", come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. L'aumento del periodo è da attribuire alle scritture IAS 19.

8. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025, sostanzialmente invariati.

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Credito da cessione partecipazioni	0	304	(304)
Ratei e risconti attivi non correnti	114	188	(74)
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	3	3	0
TOTALE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	**208**	**586**	**(378)**

Questa voce rileva un decremento prevalentemente per l'azzeramento del credito da cessione partecipazioni in conseguenza dell'incasso delle relative rate al 30 settembre 2026. Le rate residue sono iscritte alla nota 11 Altre attività correnti.

9. Rimanenze di magazzino

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	673	680	(7)
Rimanenze di Prodotti finiti	284	185	99
RIMANENZE DI MAGAZZINO	**957**	**865**	**92**

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi.

10. Crediti commerciali

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Crediti commerciali	24.428	21.483	2.945
Fondo svalutazione crediti commerciali	(2.861)	(1.792)	(1.069)
CREDITI COMMERCIALI	**21.567**	**19.691**	**1.876**

Al 30 settembre 2026 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 24,4 milioni di Euro ed evidenziano un incremento di 3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2025.
I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo di svalutazione dei crediti alimentato dalle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso e dalle svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix)*. Gli incrementi del periodo ammontano a 1,1 milioni di Euro, di cui 0,9 milioni portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi relativi a servizi erogati nel periodo.
La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata pertanto la seguente:

n migliaia di euro	Al 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	Al 30.09.2026
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	**(1.792)**	**(1.073)**	**4**	**0**	**(2.861)**

Al 31 ottobre 2026 il 54% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) del Gruppo esposti al 30 settembre è stato incassato.

11. Altre attività correnti

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Crediti tributari	665	845	(180)
Crediti verso il personale	65	42	23
Altri crediti	9.355	7.205	2.150
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	**10.085**	**8.092**	**1.993**

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Crediti per addizionale comunale	7.968	6.178	1.790
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.421)	(1.411)	(10)
Ratei e Risconti attivi	1.594	643	951
Altri crediti correnti	308	537	(229)
Anticipi a fornitori	72	513	(441)
Credito da cessione partecipazioni	418	471	(53)
Crediti vs. clienti per IRESA	270	187	83
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	145	87	58
TOTALE ALTRI CREDITI	**9.355**	**7.205**	**2.150**

L'aumento è legato principalmente alla crescita del credito per addizionale comunale sui diritti d'imbarco, crescita legata all'aumento del traffico, e della voce "ratei e risconti attivi" che accoglie costi rilevati anticipatamente vista la stagionalità del periodo in esame.
La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero.

12. Attività finanziarie correnti

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Conti vincolati/denaro freddo/buoni risparmio > 3 mesi	1.100	0	1.100
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**1.100**	**0**	**1.100**

Al 30 settembre 2026 questa voce è costituita da Time Deposit acquistati ad aprile e luglio 2026 e in scadenza a gennaio e aprile 2027. La movimentazione del periodo è la seguente:

in migliaia di euro	al 31.12.2025	Acquisizioni	Altri incrementi / Riclassifiche	Decrementi / Cessioni	al 30.09.2026
Time deposit	0	32.200	0	(31.100)	1.100
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**0**	**32.200**	**0**	**(31.100)**	**1.100**

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Depositi bancari e postali	41.290	81.131	(39.841)
Denaro e valori in cassa	38	33	5
DISPONIBILITA' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	**41.328**	**81.164**	**(39.836)**

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre ai quali la Capogruppo detiene una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro. In questa voce è inoltre presente un Time Deposit di 400 mila Euro scaduto nel corrente mese di ottobre.

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

PASSIVITÁ

14. Patrimonio netto

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	125.756	113.582	12.174
Risultato dell'esercizio	20.337	24.842	(4.505)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**236.407**	**228.738**	**7.669**

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 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:

in unità di euro	al 30.09.2026	al 30.09.2025
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	20.312.079	19.764.074
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	**0,56**	**0,55**
Utile/(Perdita) Diluito per azione	**0,56**	**0,55**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 settembre 2026 così come al 30 settembre 2025 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

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

in migliaia di euro	30.09.2026	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	107.350	97.374	9.976
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/perdite portati a nuovo si movimentano per effetto del risultato d'esercizio 2025 al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci di AdB del 23 aprile 2026 per 12,6 milioni di Euro.
La riserva utili/perdite portati a nuovo si movimenta anche per effetto del risultato dell'esercizio precedente derivante dalle scritture IFRS delle società controllate.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, al netto del relativo effetto fiscale.

15. Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 settembre 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
TFR	2.580	2.623	(43)
Altri fondi relativi al personale	424	318	106
FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI	**3.004**	**2.941**	**63**

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

in migliaia di euro	Al 31.12.2025	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	Al 30.09.2026
TFR	2.623	14	71	(160)	32	2.580
Altri fondi relativi al personale	318	99	7	0	0	424
FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI	**2.941**	**113**	**78**	**(160)**	**32**	**3.004**

La voce "altri fondi relativi al personale" riguarda la passività al 30 settembre 2026 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale.

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2026, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

in migliaia di euro	al 31.12.2025	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2026
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	15.246	1.931	0	(3.840)	13.337
Fondo rinnovo infrastrutture corrente	4.106	0	(2.487)	3.840	5.458
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	**19.351**	**1.931**	**(2.487)**	**0**	**18.795**

Gli utilizzi riguardano interventi vari sui raccordi delle aree airside e sugli impianti e infrastrutture landside destinati al mantenimento dell'operatività.

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 nel periodo chiuso al 30 settembre 2026 mentre non vi sono fondi per rischi e oneri correnti:

in migliaia di euro	al 31.12.2025	Accantonamenti	Utilizzi / Rilasci e riclassifiche	al 30.09.2026
Fondo rischi per contenziosi in corso	3.257	284	(526)	3.015
Altri fondi rischi e oneri	596	155	0	751
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	**3.853**	**439**	**(526)**	**3.766**

La voce "fondo rischi per contenziosi in corso" accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso. Al 30 settembre 2026 è costituita prevalentemente dagli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi dalla Capogruppo, oltre alla quota del 2026 per 284 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (24,1 milioni di Euro al 30 settembre 2026). Gli utilizzi/rilasci del periodo 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.
Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.
La voce "altri fondi rischi e oneri non correnti" è costituito dalla miglior stima dell'impegno assunto dalla Capogruppo ad istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico dei voli sulla città di Bologna nel quadro delle iniziative poste in essere per diminuire tale impatto acustico ed il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo "IRESA" sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento al periodo in esame la movimentazione di tale fondo è stata di 155 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 settembre 2026 confrontate con i dati al 31 dicembre 2025.

in migliaia di euro	al 30.09.2026	al 31.12.2025	Variazione
Mutui - parte non corrente	90.759	94.998	(4.239)
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	998	1.172	(174)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	**91.757**	**96.170**	**(4.413)**
Mutui - parte corrente	5.154	6.421	(1.267)
Passività finanziare correnti per diritti d'uso	316	294	22
Debiti per addizionale comunale e Iresa	4.346	4.066	280
Altri debiti finanziari correnti	222	553	(331)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**10.038**	**11.334**	**(1.296)**
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	**101.795**	**107.504**	**(5.709)**

Le passività finanziarie complessive al 30 settembre 2026 ammontano a 101,8 milioni di Euro in calo di 5,7 milioni. Le principali variazioni rispetto al 31 dicembre 2025 sono dovute principalmente al pagamento delle rate dei mutui in scadenza (5,5 milioni di Euro).

Dettaglio Mutui:

in migliaia di euro	al 30.09.2026	al 31.12.2025	Variazione
Mutui - parte non corrente	90.759	94.998	(4.239)
Mutui - parte corrente	5.154	6.421	(1.267)
TOTALE MUTUI	**95.913**	**101.419**	**(5.506)**

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 settembre 2026 tale finanziamento è classificato per 3 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 3 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui – parte corrente. Nel periodo sono state rimborsate rate per complessivi 2,3 milioni di Euro;
- mutuo sottoscritto a dicembre 2021 con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro completamente incassato al 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 87,8 milioni e tra le passività correnti per 2,2 milioni di Euro.

Infine, nei primi nove mesi del 2026 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 settembre 2026:

Istituto finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	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	Sì
BEI (Banca Europea Investimenti) - II tranche	Mutuo	Tasso fisso del 3,987%	Trimestrali	2043	Sì
BEI (Banca Europea Investimenti) - III tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,042%	Trimestrali	2043	Sì

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali. Il contratto di finanziamento BEI presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *change of control*) del controllo di AdB. Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 settembre 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 segnala, infine, che nel mese di settembre la Capogruppo ha ottenuto un finanziamento di 700 mila Euro da Banco BPM della durata di 39 mesi, non ancora tirato e collegato alla partecipazione al bando di gara per il progetto "Alternative Fuels Infrastructure Facility under the Connecting Europe Facility – Transport (the "CEF-T-AFIF")".

Nella tabella seguente si espongono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente per il diritto d'uso dei beni iscritti nell'attivo immobilizzato alla nota 3.

Dettaglio Passività finanziarie per diritti d'uso:

in migliaia di euro	al 30.09.2026	al 31.12.2025	Variazione
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	998	1.172	(174)
Passività finanziare correnti per diritti d'uso	316	294	22
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO	**1.314**	**1.466**	**(152)**

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

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

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

in migliaia di euro	31.12.2025	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	30.09.2026
Mutui - quota corrente	6.421	(5.514)	0	4.247	5.154
Passività per diritti d'uso - quota corrente	294	(291)	46	266	316
Mutui - quota non corrente	94.998	0	0	(4.239)	90.759
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	1.173	0	53	(228)	998
Totale	**102.886**	**(5.805)**	**99**	**46**	**97.226**

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 30 settembre 2026 e riversata agli Enti creditori nel mese di ottobre al netto dell'incremento sui voli internazionali disposto dalla Legge Finanziaria 2025 il cui versamento è in attesa del decreto attuativo.

in migliaia di euro	al 30.09.2026	al 31.12.2025	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	4.346	4.066	280
DEBITI PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA	**4.346**	**4.066**	**280**

19. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 30.09.2026	al 31.12.2025	Variazione
Debiti commerciali	32.959	44.657	(11.698)
DEBITI COMMERCIALI	**32.959**	**44.657**	**(11.698)**

I debiti commerciali al 30 settembre 2026 ammontano a 33 milioni di Euro e sono esposti al netto dei debiti per incentivi commerciali, classificati a deconto dei relativi crediti verso clienti. I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

20. Altre Passività

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debiti tributari correnti	6.053	1.206	4.847
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	6.180	5.568	612
ENAC per canone di concessione e altri debiti vs stato	26.731	27.520	(789)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	9.705	7.360	2.345
ALTRE PASSIVITA'	**48.669**	**41.654**	**7.015**

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 settembre 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debiti per imposte dirette	4.632	16	4.616
Altri debiti tributari	1.398	1.190	208
Debiti IVA	23	0	23
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	**6.053**	**1.206**	**4.847**

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 settembre 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debiti verso personale per retribuzioni differite	2.894	2.551	343
Debiti verso Istituti di Previdenza	1.759	1.602	157
Debiti verso personale	1.527	1.415	112
TOTALE DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA	**6.180**	**5.568**	**612**

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento rispetto al 31 dicembre 2025 anche per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite.

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:

- 24,1 milioni di Euro (23 milioni al 31 dicembre 2025) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi;
- 2,6 milioni di Euro (contro 4,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2025) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla quota maturata nel periodo.

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 settembre 2026 confrontato con i dati al 31 dicembre 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Variazione 2026 - 2025
Debito addizionale diritti imbarco e Iresa	6.823	4.959	1.864
Altri debiti correnti	1.455	1.825	(370)
Ratei e risconti passivi correnti	1.427	576	851
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	**9.705**	**7.360**	**2.345**

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre 2026. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 18).

L'aumento della voce "ratei e risconti passivi correnti" è prevalentemente dovuto all'infrannualità del periodo in esame per la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione e altre tipologie di ricavi.
Infine, gli "altri debiti correnti" includono i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

21. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due periodi a confronto, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.
I ricavi dei primi nove mesi del 2026 ammontano a 150 milioni di Euro ed evidenziano una crescita di 18,7 milioni di Euro rispetto all'analogo periodo 2025 pari al 14,2%. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo e i ricavi da Terminal Value su Fondo di Rinnovo, i ricavi evidenziano una crescita dell'8,4% passando da 101,1 milioni del 2025 a 109,6 milioni al 30 settembre 2026.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Ricavi per servizi aeronautici	63.342	56.942	6.400
Ricavi per servizi non aeronautici	45.266	42.942	2.324
Ricavi per servizi di costruzione	40.170	29.591	10.579
Altri ricavi e proventi della gestione	1.206	1.856	(650)
RICAVI	**149.984**	**131.331**	**18.653**

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:

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti aeroportuali	54.275	49.691	4.584
Parcheggi	18.050	16.979	1.071
Ricavi per servizi di costruzione	40.170	29.591	10.579
Altro	10.819	11.397	(578)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**123.314**	**107.658**	**15.656**

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

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti aeroportuali	54.275	49.691	4.584
Parcheggi	18.050	16.979	1.071
Ricavi per servizi di costruzione	40.170	29.591	10.579
Altro	10.819	11.397	(578)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	**123.314**	**107.658**	**15.656**
Subconcessioni locali commerciali e non	26.602	23.600	3.002
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	**26.602**	**23.600**	**3.002**
Ricavi NO IFRS 15	68	73	(5)
TOTALE RICAVI	**149.984**	**131.331**	**18.653**

i. Ricavi per servizi aeronautici

Questa categoria di ricavi presenta una crescita dell'11,2% dovuta sia alla componente traffico (+3,2% traffico passeggeri) che alla dinamica tariffaria. Si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	865	812	53
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.388	1.160	228
Ricavi da diritti aeroportuali	76.249	67.323	8.926
Ricavi da corrispettivo PRM	3.104	2.407	697
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(25.304)	(20.246)	(5.058)
Servizi di handling	2.401	2.207	194
Altri ricavi aeronautici	4.639	3.279	1.360
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	**63.342**	**56.942**	**6.400**

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Diritti di imbarco passeggeri	35.076	29.477	5.599
Diritti di approdo, decollo e sosta	27.316	24.650	2.666
Diritti per sicurezza passeggeri	10.042	8.800	1.242
Diritti per controllo bagagli stiva	3.505	3.482	23
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.171	1.210	(39)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(861)	(296)	(565)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	**76.249**	**67.323**	**8.926**

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2026 e 2025. Questa classe di ricavi presenta una crescita del 5,4% dovuta all'aumento dei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali (+12,8%) e dei parcheggi (+6,3%) parzialmente compensato dalla diminuzione degli altri ricavi commerciali (-32,9%). Quest'ultima è legata prevalentemente al cambiamento nella gestione della Business Lounge che da gestione diretta fino a maggio 2025, con ricavi nella voce "altri ricavi commerciali", è passata a subconcessione di spazi, con ricavi inferiori a quelli della vendita dei servizi, ma contestualmente con il venir meno dei relativi costi di gestione.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Subconcessione locali e aree commerciali	24.179	21.443	2.736
Parcheggi	18.050	16.979	1.071
Altri ricavi commerciali	3.037	4.520	(1.483)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	**45.266**	**42.942**	**2.324**

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

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Marconi Business Lounge	0	1.501	(1.501)
Pubblicità	1.100	1.065	35
Ricavi commerciali diversi	1.937	1.954	(17)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	**3.037**	**4.520**	**(1.483)**

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 40,2 milioni di Euro contro 29,6 milioni del 2025; per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2026 e 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	702	515	187
Contributi conto esercizio e conto impianti	312	708	(396)
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	166	627	(461)
Plusvalenze patrimoniali	26	6	20
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	**1.206**	**1.856**	**(650)**

Questa categoria di ricavi è in contrazione del 35% prevalentemente per i minori contributi per progetti finanziati maturati nel periodo e minori ricavi da terminal value che dipendono dagli interventi a utilizzo del fondo di rinnovo del periodo.

COSTI

I costi complessivi al 30 settembre 2026 evidenziano una crescita del 16,6% sul 2025 dovuta al rilevante aumento della voce "costi per servizi di costruzione", per effetto dei maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel periodo in esame. I costi complessivi, rettificati di tale voce, presentano infatti una crescita del 7,8% dovuta prevalentemente al maggior costo del personale e dei 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 nove mesi chiusi al 30 settembre 2026 e 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Carburanti e gasolio	3.181	1.884	1.297
Beni e materiali di consumo	752	634	118
Materiali di manutenzione	169	167	2
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	**4.102**	**2.685**	**1.417**

La crescita del 52,8% è dovuta prevalentemente alla voce "carburanti e gasolio" in particolare per i maggiori 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 periodi chiusi al 30 settembre 2026 e 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Spese di manutenzione	5.223	5.129	94
Prestazioni di terzi	3.300	4.264	(964)
Prestazioni professionali e consulenze	2.544	2.396	148
Utenze	3.483	2.805	678
Pulizie e servizi assimilati	2.432	2.218	214
Assicurazioni	942	861	81
Pubblicità, promozione e sviluppo	592	513	79
Compensi e rimborsi organi statutari	577	579	(2)
Altri costi per servizi	532	419	113
Servizi MBL	0	255	(255)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**19.625**	**19.439**	**186**

I costi per servizi presentano una crescita dell'1% prevalentemente per i maggiori costi delle utenze e dei servizi di pulizia mentre evidenziano risparmi le "prestazioni di terzi" il cui dettaglio è esposto nelle tabelle seguenti e l'assenza dei costi del servizio MBL come commentato alla voce "ricavi per servizi non aeronautici".

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	3.975	3.616	359
Spese di manutenzione Beni di proprietà	875	1.148	(273)
Spese di manutenzione Beni di terzi	373	365	8
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	**5.223**	**5.129**	**94**

Di seguito un dettaglio dei costi delle prestazioni di terzi, il cui decremento è legato all'interruzione del servizio navetta da/per il terminal per i lavori di riqualifica di un parcheggio remoto, ai risparmi della voce "servizi di sicurezza" dovuti anche all'internalizzazione del servizio di assistenza ai passeggeri (cd. "facilitatori") dal mese di marzo 2026 e all'internalizzazione dei servizi di help-desk, a partire da luglio 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Servizio di sicurezza	810	1.481	(671)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	455	846	(391)
Sgombero neve	342	267	75
Servizio de-icinge altri oneri servizio pubblico	65	76	(11)
Costi per servizi palestra	54	54	0
Altre prestazioni di terzi	1.574	1.540	34
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	**3.300**	**4.264**	**(964)**

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 nove mesi chiusi al 30 settembre 2026 e 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Canoni di concessione	7.405	7.037	368
Canoni elaborazione dati	1.863	1.575	288
Canoni di noleggio	125	120	5
Affitti passivi	22	16	6
Altri costi per godimento beni di terzi	33	19	14
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	**9.448**	**8.767**	**681**

La crescita di questa categoria di costi (7,8%) è prevalentemente dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato ed ai maggiori canoni per elaborazione dati.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione in crescita del 3,9% sul periodo gennaio-settembre 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Oneri tributari	1.246	1.098	148
Contributo servizio antincendio	1.120	1.131	(11)
Minusvalenze patrimoniali	1	31	(30)
Perdite su crediti	0	8	(8)
Altri oneri e spese di gestione	605	592	13
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	**2.972**	**2.860**	**112**

La crescita degli oneri tributari è legata principalmente all'ampliamento delle infrastrutture, in particolare al nuovo parcheggio multipiano.

vi. Costo del personale

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

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Salari e stipendi	20.882	19.263	1.619
Oneri sociali	5.761	5.480	281
Trattamento fine rapporto	1.370	1.296	74
Trattamento di quiescenza e simili	227	190	37
Altri costi del personale	1.606	1.258	348
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	**29.846**	**27.487**	**2.359**

La crescita del costo del personale (+8,6%) è dovuta all'aumento dell'organico (+18 risorse medie nei nove mesi; + 7 risorse al 30 settembre 2026 rispetto al 30 settembre 2025), al rinnovo del CCNL avvenuto a giugno 2025 ed al 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 del sistema Entry-Exit (rif. Relazione sulla gestione).

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Mensa dipendenti	597	585	12
Spese per aggiornamento e formazione del personale	182	206	(24)
Spese missioni dipendenti	165	182	(17)
Spese varie per il personale	563	504	59
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	99	(219)	318
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	**1.606**	**1.258**	**348**

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

Organico medio (n.ro risorse)	2026	2025	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	531	517	14
Operai	118	114	4
TOTALE PERSONALE	**658**	**640**	**18**

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

Organico (n.ro risorse)	al 30.09.2026	al 30.09.2025	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	544	540	4
Operai	120	117	3
TOTALE PERSONALE	**673**	**666**	**7**

23. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per il periodo chiuso al 30 settembre 2026 e 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Ammortamento/Svalutazione diritti di concessione	9.124	7.728	1.396
Ammortamento/Svalutazione altre attività immateriali	944	836	108
Ammortamento/Svalutazione attività materiali	2.511	1.838	673
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	**12.579**	**10.402**	**2.177**

Il costo degli ammortamenti del periodo, in crescita del 20,9% sul 2025, è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1-4).

La voce "ammortamento attività materiali" include 217 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio 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 il periodo chiuso al 30 settembre 2026 e 2025.

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	180	254	(74)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.971	3.240	(1.269)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	315	489	(174)
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	**2.466**	**3.983**	**(1.517)**

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 del 38,1% dovuto prevalentemente al minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Relativamente alla voce "riprese 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 periodo, come illustrato alla voce "ricavi per servizi aeronautici".

25. Proventi finanziari e oneri finanziari

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Incremento SFP	0	1.268	(1.268)
Proventi da attualizzazione fondi	310	156	154
Proventi finanziari diversi dai precedenti	456	193	263
Proventi da titoli e similari	18	16	2
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	**784**	**1.633**	**(849)**
Interessi passivi e oneri bancari	(2.911)	(890)	(2.021)
Decremento SFP	(169)	0	(169)
Altri oneri finanziari	(86)	(228)	142
Svalutazioni partecipazioni	0	0	0
Oneri da attualizzazione fondi	(59)	(236)	177
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(29)	(24)	(5)
TOTALE ONERI FINANZIARI	**(3.254)**	**(1.378)**	**(1.876)**
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(2.470)**	**255**	**(2.725)**

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 2,5 milioni di Euro contro un saldo positivo di 0,3 milioni del 2025, dovuto ai maggiori interessi passivi e oneri bancari per l'aumento dell'indebitamento legato ai tiraggi del finanziamento BEI effettuati nel 2025 oltre al decremento di fair value dell'SFP in Marconi Express che, al contrario, era positivo nel periodo di confronto.

26. Imposte del periodo

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

in migliaia di euro	30.09.2026	30.09.2025	Variazione 2026 - 2025
Imposte correnti	8.570	8.214	356
Imposte differite e anticipate	(688)	(197)	(491)
IMPOSTE DEL PERIODO	**7.882**	**8.017**	**(135)**
% imposte del periodo sul risultato ante imposte	**27,93%**	**28,86%**	**(0,93)%**

La stima delle imposte sul reddito del periodo in esame ammonta a 7,9 milioni di Euro contro 8 milioni del periodo di confronto.

La stima del carico fiscale IRES al 30 settembre 2026 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24%. L'aliquota IRAP è pari al 4,2%.

27. Operazioni con parti correlate

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

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

- AdR Engineering: al 30 settembre 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 871 mila Euro e debiti commerciali per 347 mila Euro;
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi, la Capogruppo ha debiti per 27 mila Euro e ha sostenuto costi per 75 mila Euro.

Si riportano le tabelle riepilogative dei rapporti intrattenuti al 30 settembre 2026 dal Gruppo con le parti correlate:

	30-set-26							
in migliaia di euro	Diritti di concessione	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività	Passività non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Totale passività
AdR Ingeneering	871	0	0	871	0	347	0	347
Telepass	0	0	0	0	0	27	0	27
Totale	**871**	**0**	**0**	**871**	**0**	**374**	**0**	**374**

	30-set-26							
in migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Telepass	0	0	0	0	(75)	0	0	(75)
Totale	**0**	**0**	**0**	**0**	**(75)**	**0**	**0**	**(75)**

28. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

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

Garanzie prestate

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

in migliaia di euro	30.09.2026	31.12.2025	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	17.736	17.935	(199)	(1)%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	(1)	(0)%
Lettere di patronage	0	139	(139)	(100)%
Totale garanzie prestate	**28.609**	**28.947**	**(338)**	**(101)%**

Nel dettaglio si riferiscono a:

- Fidejussioni prevalentemente 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 settembre 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 nel primo trimestre 2026.

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

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

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

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

il Gruppo ritiene limitati i **rischi finanziari** intendendo con questi, i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari.
L'IFRS 7 definisce i seguenti tre livelli di *fair value* al quale riferire la valutazione degli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria: (i) Livello 1: quotazioni rilevate su un mercato attivo; (ii) Livello 2: input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato; (iii) Livello 3: input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Nel corso del periodo non vi sono stati trasferimenti tra i tre livelli di *fair value* indicati nel IFRS 7. Le tabelle che seguono evidenziano le attività finanziarie per categoria di strumento finanziario, in accordo con l'IFRS 7, con indicazione del livello gerarchico di *fair value* al 30 settembre 2026 e 31 dicembre 2025. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

30 09 2026	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
(in migliaia di euro)	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	16.771	0	14.457	31.228	0	1.143	13.314	14.457
Attività finanziarie non correnti	**16.771**	**0**	**14.457**	**31.228**	**0**	**1.14**	**13.314**	**14.457**
Crediti commerciali	21.567	0	0	21.567	0	0	0	0
Altre attività correnti	10.085	0	0	10.085	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	1.100	0	0	1.100	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	41.328	0	0	41.328	0	0	0	0
Attività finanziarie correnti	**74.080**	**0**	**0**	**74.080**	**0**	**0**	**0**	**0**

31 12 2025	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
(in migliaia di euro)	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	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.
Si fa rinvio alle precedenti rendicontazioni e, da ultimo alla Relazione semestrale al 30 giugno 2026, per il dettaglio dei contenziosi in corso confermando che anche sulla scorta del parere dei legali incaricati, si continueranno 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

Si fa rinvio alla Relazione semestrale al 30 giugno 2026.

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

Si fa rinvio alla Relazione semestrale al 30 giugno 2026.

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 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

Si fa rinvio alla Relazione semestrale al 30 giugno 2026.

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 procedimentali 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)

Si fa rinvio alla Relazione semestrale al 30 giugno 2026.

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 settembre 2026 è di circa 3,5 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:

- é 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 che conferma l'asserita esistenza del credito, anche per supportare lo scambio dialettico e tecnico con i funzionari della Direzione regionale coinvolti nella procedura definitoria. Allo stato attuale sono ancora in corso i contraddittori con i funzionari preposti.

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 PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 settembre.
Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori dettagli e per le informazioni relative all'evoluzione prevedibile della gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 13 novembre 2026

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 settembre 2026

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

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

Aeroporto di Bologna

WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT