

# Bilancio 2025



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



**Bilancio Consolidato**  
**Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e**  
**Bilancio Esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.**  
**Al 31 Dicembre 2025**

## Sommario

Lettera agli Azionisti.....	4
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa .....	6
Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale.....	6
Società di revisione.....	6
Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2025 .....	7
Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi dell'art. 81-ter, comma 1, del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni .....	188
Relazione della Società di Revisione alla Rendicontazione di Sostenibilità .....	189
Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2025.....	195
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata.....	196
Conto Economico Consolidato .....	197
Conto Economico Complessivo Consolidato .....	198
Rendiconto Finanziario Consolidato .....	199
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato .....	200
Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 .....	201
Attestazione del Bilancio Consolidato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F. ....	264
Relazione della Società di Revisione al Bilancio Consolidato .....	265
Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2025.....	275
Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria .....	276
Conto Economico.....	277
Conto Economico Complessivo .....	278
Rendiconto Finanziario .....	279
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto .....	280
Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 .....	281
Attestazione del Bilancio d'Esercizio ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F. ....	327
Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio d'Esercizio .....	328
Relazione della Società di Revisione al Bilancio d'Esercizio .....	341

## Signori Azionisti,

il 2025 si è confermato un anno di crescita e di consolidamento per l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, in un contesto macroeconomico e geopolitico complesso ma in cui la domanda di mobilità aerea ha continuato a mostrarsi resiliente.

Il nostro scalo ha accolto oltre 11,1 milioni di passeggeri, in aumento del 3,4% rispetto al 2024, mantenendo il 7° posto a livello nazionale e il 4° nel cargo per volumi movimentati.

Una rete sempre più ampia – 122 destinazioni dirette, quattro in più dell'anno precedente – ha ulteriormente rafforzato la connettività internazionale dello scalo confermando il ruolo del Marconi come porta d'accesso viva e dinamica per il territorio.

Il traffico internazionale continua, infatti, a rappresentare la componente prevalente, in crescita del 3,7%, mentre il *load factor* sale all'84,5% dall'83,4% del 2024, segnale della solidità della domanda e della capacità del nostro aeroporto di rispondere alle esigenze di mobilità di cittadini, imprese e visitatori.

Il Gruppo chiude l'esercizio con risultati positivi: i ricavi consolidati raggiungono 181,4 milioni di Euro (+9,2% rispetto al 2024), il Margine Operativo Lordo si attesta a 54,5 milioni di Euro, leggermente in flessione rispetto ai 55,1 milioni del 2024 e l'utile netto consolidato a 24,8 milioni di euro, in crescita rispetto ai 24,4 milioni del 2024.

L'indebitamento finanziario netto, pari a 26,3 milioni di euro, riflette principalmente il tiraggio del finanziamento BEI destinato allo sviluppo infrastrutturale, a conferma del nostro impegno nel sostenere un piano di crescita di lungo periodo.

Il 2025 è stato, infatti, un anno particolarmente rilevante sul fronte delle trasformazioni infrastrutturali con impatti sull'operatività dovuti ai cantieri superati grazie al lavoro di tutti i dipendenti, alla collaborazione con i nostri partner e al continuo supporto degli Enti di Stato.

Gli investimenti – oltre 51,9 milioni di Euro a cui si aggiungono 4,4 milioni di Euro di interventi a fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali – hanno dato forma a nuovi spazi, a servizi più efficienti e infrastrutture modernizzate, come il nuovo parcheggio multipiano con 1.000 nuovi posti auto già operativi e il potenziamento dell'area security, con otto nuove macchine radiogene più rapide e performanti.

Questi lavori anticipano il più ampio progetto di Ampliamento dell'Aerostazione, che proseguirà nel nuovo periodo regolatorio 2027-2030, attualmente in fase di avvio con ENAC così come la parallela adozione della strategia di finanziamento del relativo piano investimenti.

Al miglioramento percepito della qualità del servizio, ottenuto anche grazie a questi interventi, ha contribuito l'avvio della prima Summer Season in regime di aeroporto coordinato che ha consentito una distribuzione più omogenea dei movimenti aerei.

Il 2025 ha confermato, inoltre, la centralità della sostenibilità nella strategia del Gruppo. E' proseguita la realizzazione di attività di compensazione ambientale e decarbonizzazione, previste dal Masterplan, tra cui il completamento della fascia boscata a nord del sedime e la progettazione di un nuovo impianto fotovoltaico multi Megawatt su un'area di circa 30 ettari a nord della pista di volo. Sempre sul fronte della decarbonizzazione, il Marconi mantiene il livello 4+ "Neutrality" dell'Airport Carbon Accreditation ed è impegnato nel conseguimento dell'obiettivo Net Zero per Scope 1 e 2 entro il 2030, insieme alla riduzione del 27% delle emissioni Scope 3 entro lo stesso orizzonte temporale. Sono rilevanti anche le iniziative in ambito sociale e di governance quali il rinnovo della certificazione UNI/PdR 125 sulla parità di genere, la nuova Policy Diversità, Inclusione e Diritti Umani, la definizione di un framework di risk assessment ESG per i fornitori e partner commerciali e l'ampliamento del Protocollo Aggressioni a tutta la comunità aeroportuale.

E' proseguito, infine, il nostro impegno nella gestione responsabile del rumore aeroportuale, attraverso un monitoraggio costante, il dialogo con le autorità competenti e l'avanzamento del nuovo Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR\_BAR), con l'obiettivo di ridurre l'esposizione delle comunità locali e garantire uno sviluppo sostenibile dello scalo.

Puntando lo sguardo ai primi mesi del 2026 si conferma un trend di crescita del traffico (+5%) sul quale permangono tuttavia rischi legati allo scenario internazionale – in particolare le tensioni in Medio Oriente – che potranno influire sull'andamento del settore e sui costi energetici.

Sul piano competitivo, infine, la recente esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale per gli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma potrebbe generare effetti sulla dinamica del traffico regionale, richiedendo un costante monitoraggio delle evoluzioni di mercato.

In sintesi, il 2025 consegna un Gruppo solido, capace di crescere anche in un contesto sfidante, grazie alle competenze delle proprie persone, alla collaborazione con istituzioni e partner industriali, e a un piano di investimenti che guarda con decisione al futuro.

In questo contesto entriamo nel 2026 con la volontà di continuare a costruire uno scalo moderno, sostenibile e capace di crescere con il territorio per rafforzare ulteriormente il ruolo del Marconi come infrastruttura strategica per l'Emilia-Romagna e per l'intero sistema economico nazionale.

## **Signori Azionisti,**

il bilancio dell'esercizio 2025, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, evidenzia un utile di esercizio pari a € 23.478.775,23, di cui il Consiglio di Amministrazione, pur valutando il contesto macroeconomico ed il piano investimenti pluriennale della Società, propone la seguente destinazione:

- a) a riserva legale per il 5% - sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 codice civile - per un importo pari a Euro 1.173.938,76,
- b) agli azionisti per Euro 12.643.982,75 corrispondente ad un dividendo di Euro 0,35 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data dello stacco cedola, e
- c) il residuo, per Euro 9.660.853,72, a riserva straordinaria, di cui Euro 2.609.500,00 a riserva variazioni fair value dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express s.p.a. non distribuibile ai Soci fino alla realizzazione del maggiore valore tramite l'incasso dei flussi di cassa dello strumento finanziario partecipativo stesso, ma disponibile per copertura perdite – previa utilizzazione delle altre riserve disponibili – o per aumento di capitale sociale.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
(Enrico Postacchini)

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia

REA Bologna 268716

Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376

Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

## Premessa

Il Bilancio consolidato e Bilancio di esercizio di Aeroporto G. Marconi s.p.a. al 31 dicembre 2025 (di seguito anche "Bilancio Annuale") sono stati redatti ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché ai sensi del Regolamento emittenti emanato dalla Consob. Il Bilancio Annuale è composto dalla Relazione sulla Gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività, compresa la Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi del D.Lgs. 125/2024, dal Bilancio annuale consolidato e separato AdB al 31 dicembre 2025.

## Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche la "Capogruppo" o "AdB") con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 dicembre 2025 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	44,06% (*)
MUNDYS S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	5,80% (*)

(\*) In data 21 gennaio 2025 F2i Fondi Italiani per le Infrastrutture SGR S.p.A. ha venduto la propria quota azionaria (pari a 3.609.343 azioni o il 9,99% del capitale sociale di AdB) a rispettivamente la Camera di Commercio di Bologna, la quale ha conseguentemente aumentato la propria quota di possesso da 39,57% a 44,06%, e alla Camera di Commercio di Modena, la quale ha acquistato 1.986.912 azioni con un conseguente aumento della quota di possesso da 0,30% a 5,80%.

Al fine della rappresentazione della composizione del Capitale Sociale della Capogruppo vengono considerate:

- Le quote del Dichiarante della partecipazione, ovvero del Soggetto posto al vertice della catena di controllo della partecipazione medesima
- Le quote derivanti dalle comunicazioni rese dagli azionisti ovvero quelle relative a partecipazioni rilevanti ai sensi dell'art. 152 del Regolamento Emittenti CONSOB.

## Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale

Per la composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, si rimanda a quanto indicato successivamente all'interno della Rendicontazione di sostenibilità ai sensi del D.Lgs. 125/2024, al cap. 1 Informazioni Generali.

## 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 l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2025

*Indice*

<b>PREMESSA</b> .....	<b>9</b>
<b>1 ANDAMENTO DEL SETTORE E DEL TITOLO</b> .....	<b>12</b>
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	12
1.2 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	13
<b>2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE</b> .....	<b>15</b>
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION.....	15
2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO.....	15
2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI.....	19
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION .....	20
2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI .....	20
<b>3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE</b> .....	<b>21</b>
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI.....	21
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	23
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE.....	25
3.4 PRINCIPALI INDICI.....	26
3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI .....	26
3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI .....	26
3.5.2 GLI INVESTIMENTI.....	27
3.6 IL PERSONALE.....	29
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE.....	30
<b>4 IL QUADRO NORMATIVO</b> .....	<b>31</b>
4.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026.....	31
4.2 LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI ....	32
4.3 FONDO ANTINCENDI .....	33
4.4 PRIVACY COMPLIANCE .....	33
4.5 ENTRY EXIT SYSTEM.....	33
4.6 SANZIONI PER LE VIOLAZIONI RELATIVE AI CARBURANTI SOSTENIBILI .....	34
4.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV .....	34
4.8 AGGIORNAMENTI SULLA CONFORMITÀ DEGLI APPARATI PER IL CONTROLLO DEI LAGS.....	35
4.9 PACCHETTO OMNIBUS.....	35
<b>5 IL CONTENZIOSO</b> .....	<b>36</b>
<b>6 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE</b> .....	<b>36</b>
<b>7 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO</b> .....	<b>38</b>
7.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO .....	38
7.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO.....	40
7.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO.....	40
<b>8 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO</b> .....	<b>41</b>
<b>9 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE</b> .....	<b>41</b>
<b>10 GARANZIE PRESTATE</b> .....	<b>42</b>
<b>11 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO</b> .....	<b>42</b>
<b>12 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI</b> .....	<b>42</b>
<b>13 REGIME DI OPT-OUT</b> .....	<b>42</b>
<b>14 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b> .....	<b>43</b>
<b>15 LA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITA' AI SENSI DEL D.LGS.125/2024</b> ...	<b>46</b>

## 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 l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, nel presentare l’andamento del Gruppo fornisce indirettamente l’analisi dell’andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell’Aeroporto di Bologna fino a dicembre 2046, in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31 dicembre 2025 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



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

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

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

## Descrizione del Business

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

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

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

## SBU Aviation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SBU Non Aviation

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

### Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 4.550 posti auto (medi annui), che risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. Nel mese di luglio è stato inaugurato il nuovo parcheggio multipiano P6 Smart, con l'apertura al pubblico del primo blocco che mette a disposizione oltre 1.000 posti auto aggiuntivi distribuiti su 8 livelli da circa 3.300 mq ciascuno. La nuova struttura comoda, sostenibile e all'avanguardia amplia in modo significativo la capacità di sosta dell'aeroporto. In ottica di miglioramento del servizio offerto ai passeggeri, inoltre, il Gruppo è attivo in opere di riqualifica e manutenzione che interessano i parcheggi già esistenti, con possibili impatti temporanei sull'offerta complessiva di posti auto.

### Retail

Il *retail* presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e di brand e marchi iconici legati al territorio per fornire unicità e distintività all'offerta commerciale. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.800 mq e 36 punti vendita alla fine del mese di dicembre. I lavori di ammodernamento della sala imbarchi Schengen, iniziati già a partire dal 2023, hanno interessato progressivamente alcuni punti vendita presenti nell'area, di cui si prevede la completa riapertura entro la fine di marzo 2026.

### Advertising

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

### Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri comprendono l'offerta di un servizio di *business lounge*, gestito direttamente dalla Capogruppo fino a fine maggio 2025. Per poter rispondere in modo migliore alle richieste dei propri passeggeri e in ottica di miglioramento della qualità del servizio offerto, AdB ha selezionato nel corso del 2024 un operatore caratterizzato da specifiche competenze nella gestione dell'*Hospitality* e dei servizi premium, attraverso *Beauty Contest*, in allineamento con la tendenza di mercato e cogliendo l'opportunità per rinnovare il proprio modello di business. Il 25 maggio 2025 sono quindi stati consegnati i locali al nuovo operatore che ha avviato i lavori di ristrutturazione degli spazi, con apertura della nuova sala (*Prima Vista Lounge*) il 15 settembre 2025. La sala è riservata e confortevole ed utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. In questo contesto, verrà fornito il servizio "*You First*", grazie al quale i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al *gate*.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 12 compagnie rappresentanti un totale di 19 marchi specializzati, con un totale di 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

A seguito del recente attacco di Stati Uniti e Israele all'Iran del 28 febbraio 2026, l'attuale scenario macroeconomico e geopolitico si presenta ulteriormente aggravato dall'aumento dell'incertezza, con effetti complessivi al ribasso sulle prospettive di crescita e sviluppo e ricadute trasversali su numerosi settori, a partire dal traffico marittimo e aereo. La chiusura immediata dello spazio aereo iraniano e i successivi attacchi ai Paesi limitrofi (tra cui Emirati Arabi Uniti e Giordania) hanno generato impatti diretti sul trasporto di merci e passeggeri, contribuendo a una significativa correzione dei mercati. Il settore risulta particolarmente penalizzato sia per la forte esposizione all'area, sia per i timori legati a un possibile indebolimento della domanda. Le tensioni geopolitiche, tuttavia, potrebbero favorire nel breve periodo un temporaneo riallocaimento dei flussi turistici verso destinazioni percepite come più sicure, con potenziali effetti positivi limitati nel tempo sul comparto. Parallelamente, un protratto deterioramento delle rotte commerciali marittime potrebbe amplificare l'utilizzo del trasporto aereo per lo scambio di merci. Sul fronte energetico, le prospettive precedenti all'attacco delineavano un possibile ampliamento dell'offerta di greggio grazie a un maggiore sfruttamento dei giacimenti venezuelani, sebbene con esiti ancora incerti. Le recenti tensioni e le pressioni sulle catene di approvvigionamento stanno però già contribuendo a un incremento dei prezzi delle materie prime. Lo stretto di Hormuz rimane un punto nevralgico, poichè da esso dipendono volumi significativi di commercio e trasporto di risorse energetiche ed un'eventuale chiusura avrebbe ripercussioni rilevanti sulle *supply chain* globali.

Alla luce di quanto sopra esposto, si segnala che le ricerche di mercato menzionate di seguito riportano considerazioni e stime antecedenti ai recenti accadimenti e sviluppi.

A livello globale, i rischi continuano a generare significative pressioni sulle prospettive di crescita, principalmente a causa i) delle crescenti preoccupazioni riguardo alla sostenibilità della finanza pubblica in alcune economie avanzate, ii) delle recenti tensioni commerciali e iii) dell'ulteriore aggravarsi della difficile situazione in Medio Oriente. Nel 2025 negli Stati Uniti l'attività economica ha proseguito su un sentiero di espansione significativa, sostenuta soprattutto dai consumi e dagli investimenti legati allo sviluppo dell'intelligenza artificiale, pur in presenza di un graduale deterioramento delle condizioni del mercato del lavoro. In Cina la domanda interna rimane debole, risentendo del protrarsi della crisi nel settore immobiliare e, più recentemente, della flessione degli investimenti. Nonostante l'aumento dei dazi e l'elevata incertezza sulle politiche commerciali, il commercio mondiale ha mostrato un'accelerazione nel 2025. Le più recenti proiezioni dell'OCSE, indicano che nel 2026 la crescita del PIL globale (+2,9%) sarebbe solo marginalmente inferiore a quella attesa per il 2025 (+3,2%, in lieve riduzione rispetto al 3,3% del 2024), sostenuta dall'orientamento favorevole delle politiche di bilancio e monetarie nelle principali economie.

Nella seconda metà del 2025 il PIL dell'Area Euro è aumentato a un ritmo moderato, con dinamiche molto differenziate tra i maggiori paesi membri. Secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema, dopo una crescita dell'1,4% nel 2025, l'espansione del PIL si attesterebbe all'1,2% nel 2026, per poi risalire all'1,4% sia nel 2027 sia nel 2028.

In Italia il PIL ha registrato un lieve aumento nel terzo e nel quarto trimestre del 2025. La crescita degli investimenti è proseguita, sostenuta dagli incentivi fiscali e dal PNRR, mentre l'attività è tornata a espandersi nel terziario e nell'industria. Secondo le stime della Banca d'Italia, il PIL sarebbe cresciuto dello 0,6% nel 2025 e aumenterebbe allo stesso ritmo nel 2026, con una lieve accelerazione prevista nel biennio 2027-2028. Lo scenario resta tuttavia caratterizzato da elevata incertezza, legata soprattutto all'evoluzione del quadro internazionale: un ulteriore irrigidimento delle politiche commerciali o brusche correzioni dei mercati azionari globali potrebbero frenare l'attività economica, mentre una politica di bilancio più espansiva, anche alla luce dei recenti annunci di aumento della spesa per la difesa, potrebbe favorire una crescita più sostenuta.

Sul fronte energetico, dopo un temporaneo rialzo a fine ottobre dovuto all'introduzione di nuove sanzioni statunitensi sul settore petrolifero russo, i prezzi del greggio sono diminuiti tra novembre e dicembre, riflettendo soprattutto l'incremento della produzione dell'OPEC+. A metà gennaio sono risaliti fino a 65 dollari al barile in seguito all'acuirsi delle tensioni in Iran.

Nel mercato del gas, dalla metà di ottobre i prezzi europei al TTF (*Title Transfer Facility*) sono diminuiti principalmente grazie all'aumento dell'offerta di GNL (Gas Naturale Liquefatto), in particolare dagli Stati Uniti. I contratti *futures* sul TTF segnalano aspettative di prezzi sostanzialmente stabili e coerenti con l'andamento stagionale. I contratti con scadenza dicembre 2026 si attestano intorno a 27 euro/MWh.

Nel quarto trimestre del 2025 l'inflazione al consumo, pari al 2,7% a dicembre, e quella di fondo sono diminuite negli Stati Uniti; un calo è stato osservato anche nel Regno Unito, mentre in Giappone l'inflazione è rimasta pressoché stabile. Le pressioni sui prezzi alla produzione continuano a essere moderate e, secondo le proiezioni dell'Eurosistema (dicembre), l'inflazione nell'Area dell'euro diminuirebbe all'1,9% nel 2026 (dal 2,1% nel 2025), per scendere all'1,8% nel 2027. Tornerebbe al 2,0% nel 2028, in seguito all'aumento dei costi energetici legato alla prevista attuazione dell'ETS2, il nuovo sistema europeo di scambio delle quote di emissione.

Le proiezioni per l'economia italiana nel periodo 2025-2028 assumono un rallentamento del commercio mondiale nel 2026, riconducibile all'inasprimento dei dazi, e un calo dei prezzi delle materie prime energetiche. L'inflazione potrebbe risentire di pressioni al ribasso determinate da una domanda aggregata più debole, da un apprezzamento del tasso di cambio e dal maggior afflusso verso l'Europa di beni a basso costo dalle economie asiatiche. Al contrario, nuove tensioni geopolitiche e commerciali potrebbero tradursi in rialzi delle materie prime e in nuove strozzature nelle catene globali del valore, alimentando pressioni inflazionistiche (Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, gennaio 2026).

In questo quadro, secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri nel 2025 ha fatto registrare una crescita del traffico che si attesta a +5,3% rispetto al 2024, a fronte di una crescita dell'offerta di *seats* del 4,1%, con un impatto sul *load factor* globale che segna una sostanziale stazionarietà rispetto all'anno precedente. Il traffico internazionale guida la crescita (+7,1% rispetto al 2024), a fronte di un traffico domestico che cresce in misura minore (+2,4% al 2024). Il traffico merci mondiale del 2025 risulta in crescita rispetto al 2024 (+3,4%), beneficiando in modo significativo di un effetto anticipatorio sugli acquisti legato all'introduzione dei dazi da parte dell'amministrazione statunitense nei primi mesi dell'anno. La *performance* del mercato si conferma quindi solida e sostenuta dall'*e-commerce*, dalla riconfigurazione delle catene di fornitura e da una continua preferenza per i trasporti *time-critical*, evidenziando una particolare capacità di adattamento e flessibilità, da parte delle imprese, al rapido evolversi dello scenario delle politiche commerciali nel corso dell'anno, anche anticipando le consegne. (Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, dicembre 2025).

Il traffico passeggeri europeo nel 2025 è cresciuto del 4,4% rispetto all'anno precedente. Il traffico merci rimane stabile rispetto all'anno precedente (+3,2%) risentendo di un generale contesto di incertezza relativamente alle variabili macroeconomiche e geopolitiche attuali (Fonte: ACI Europe, dicembre 2025).

Il traffico passeggeri italiano continua crescere rispetto all'anno precedente (+5,0%), beneficiando della programmazione estiva dei voli e della stagionalità della domanda. La crescita rimane guidata dal traffico internazionale (+7,6%), a fronte di un traffico domestico che rimane sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, dicembre 2025).

Con un maggior focus sull'area geografica in cui AdB si inserisce fornendo a persone e imprese i propri servizi di connettività nazionale e internazionale (definita "*catchment area*"), si rileva che la stessa ha registrato un aumento dei passeggeri nel 2025 rispetto all'anno precedente (+5,0%), con differenze sensibili fra gli scali. Nel singolo mese di dicembre si registra una crescita significativa rispetto ai valori dell'anno precedente, segnando un +7,9% rispetto al 2024 (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, dicembre 2025).

L'Aeroporto di Bologna ha il 2025 in crescita rispetto al 2024 (+3,4%). L'andamento risulta guidato dal traffico internazionale (+3,7%) e beneficia anche di una crescita del domestico (+2,4%), con una sostanziale stabilità dell'incidenza sul volume totale. Nel 2025 lo scalo bolognese si posiziona al settimo posto in Italia per numero di passeggeri e al quarto posto per volume di merce movimentata (Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, dicembre 2025).

## 1.2 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 2025 fino al 31 dicembre 2025;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

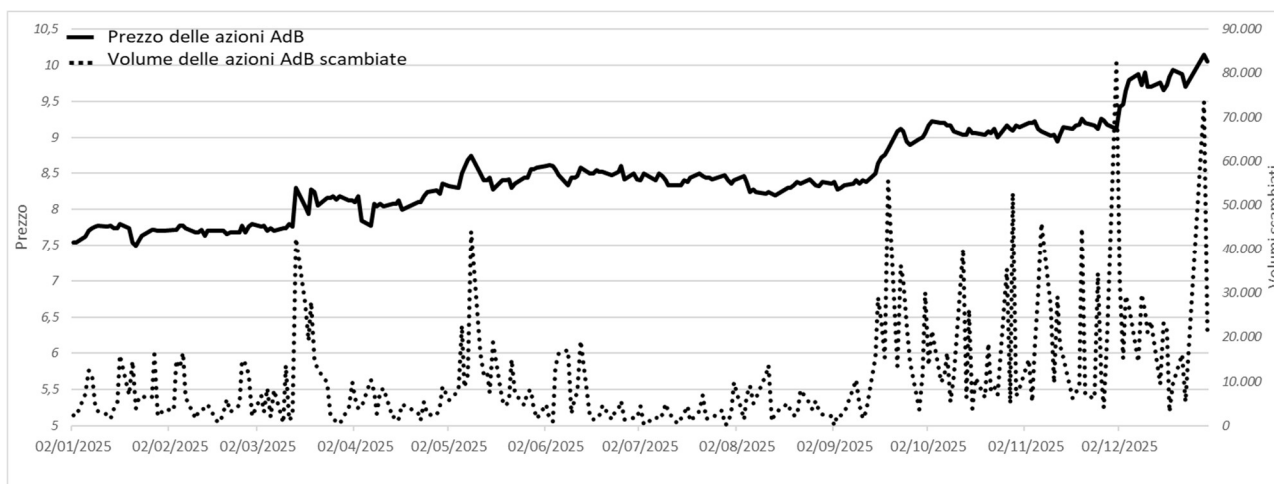
Alla data del 30 dicembre 2025 (ultimo giorno delle negoziazioni nel mese di dicembre) si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 10,05 per azione, che porta, a tale data, la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 363 milioni di Euro.

### Andamento titolo AdB (01/01/2025-31/12/2025)



### Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2025-31/12/2025)



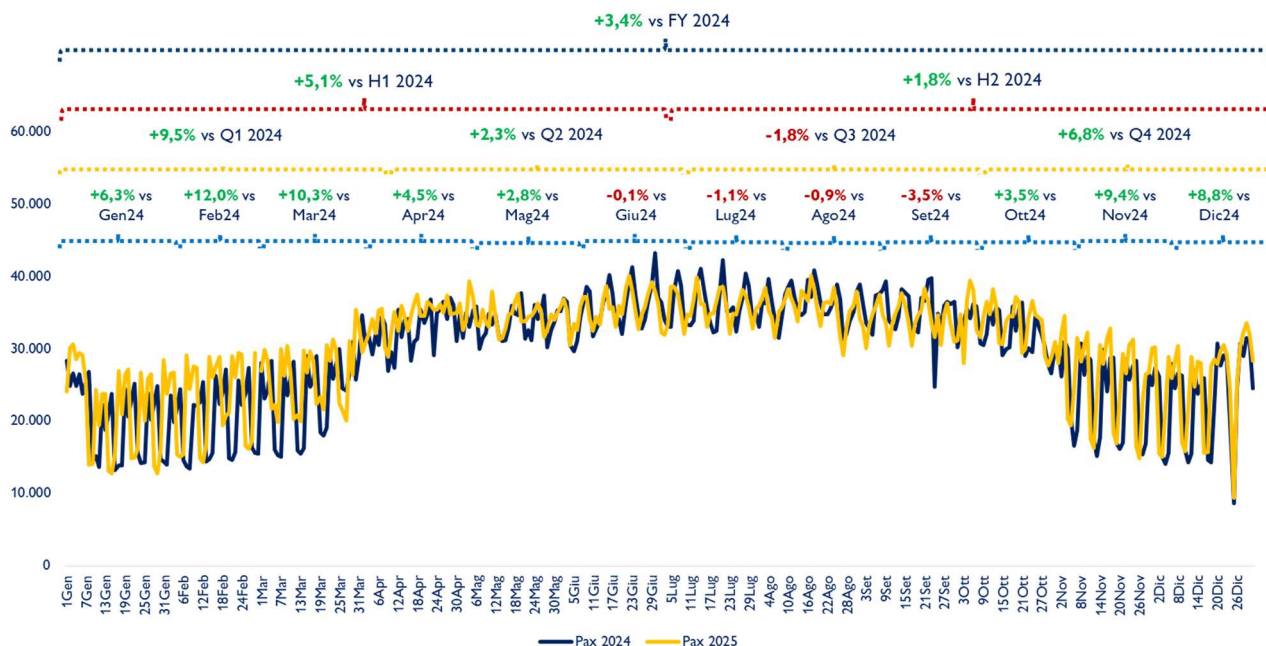
**Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2025-31/12/2025)**

L'andamento del titolo nel corso del 2025 mostra resilienza rispetto agli shock esterni sia macroeconomici che geopolitici, segnando una sostanziale stazionarietà a seguito di una fase ciclica di raffreddamento della prima metà dell'anno. Nonostante il contesto macroeconomico e geopolitico fortemente instabile, a partire dal terzo trimestre il titolo segna una crescita significativa in contrasto rispetto all'andamento in calo che ha caratterizzato lo stesso periodo dell'anno precedente. Dopo i primi due trimestri in cui l'andamento del titolo si è quindi progressivamente scostato dal trend di mercato, il quale mostrava un andamento erratico, si delinea ora una crescita più stabile nel terzo e quarto trimestre dell'anno rispetto ai valori di apertura, dove titolo beneficia delle performance positive del Gruppo e registra un picco nel prezzo e nel volume di azioni scambiate nella fase rialzista che ha chiuso il 2025.

**2 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE****2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION****2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO**

Il 2025 è stato un anno complessivamente in crescita rispetto al 2024. A fronte di un significativo incremento registrato nel primo semestre, l'andamento del terzo trimestre ha risentito di una breve fase di assestamento, per poi chiudere l'anno nuovamente in crescita rispetto al quarto trimestre del 2024. I passeggeri transitati sullo scalo nel 2025 sono stati 11.138.013, in aumento del 3,4% sul 2024. I movimenti, pari a 84.658, sono cresciuti dell'1,7% rispetto all'anno precedente e la merce trasportata si è attestata a 53.720 tonnellate, in calo rispetto al 2024 (-4,7%). Il *load factor* medio risulta in crescita con l'84,5% nel 2025 rispetto all'83,4% del 2024.

## Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Dicembre 2025



	Gennaio - Dicembre 2025	Gennaio - Dicembre 2024	Var. % 2025 - 2024
Passeggeri	11.138.013	10.775.972	3,4%
Movimenti	84.658	83.264	1,7%
Tonnellaggio	5.900.337	5.796.741	1,8%
Merce	53.720.308	56.371.050	(4,7)%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio - Dicembre 2025	% sul totale	Gennaio - Dicembre 2024	% sul totale	Var. % 2025 - 2024
Linea	3.510.281	31,5%	3.397.236	31,5%	3,3%
Low cost	7.571.076	68,0%	7.323.956	68,0%	3,4%
Charter	36.617	0,3%	38.964	0,4%	(6,0)%
Transiti	8.985	0,1%	4.531	0,0%	98,3%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>11.126.959</b>	<b>99,9%</b>	<b>10.764.687</b>	<b>99,9%</b>	<b>3,4%</b>
Aviazione Generale	11.054	0,1%	11.285	0,1%	(2,0)%
<b>Totale complessivo</b>	<b>11.138.013</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.775.972</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,4%</b>

La composizione del traffico aereo sullo scalo si consolida e rimane invariata rispetto all'anno precedente, registrando una crescita delle componenti principali moderata ed omogenea.

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

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	<b>Gennaio - Dicembre 2025</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2024</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Var. % 2025 - 2024</b>
Nazionale	2.720.209	24,4%	2.657.532	24,7%	2,4%
Internazionale	8.406.750	75,5%	8.107.155	75,2%	3,7%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>11.126.959</b>	<b>99,9%</b>	<b>10.764.687</b>	<b>99,9%</b>	<b>3,4%</b>
Aviazione Generale	11.054	0,1%	11.285	0,1%	(2,0)%
<b>Totale complessivo</b>	<b>11.138.013</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.775.972</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,4%</b>

Sebbene il traffico UE abbia mostrato una buona crescita rispetto al 2024, è il traffico Extra UE a registrare un importante aumento sull'anno precedente (+6,3%) per effetto della crescita di alcuni importanti collegamenti da/per lo scalo bolognese (es. Albania e Turchia).

<i>Composizione traffico passeggeri</i>	<b>Gennaio - Dicembre 2025</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2024</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Var. % 2025 - 2024</b>
UE	8.557.385	76,8%	8.346.788	77,5%	2,5%
Extra UE	2.569.574	23,1%	2.417.899	22,4%	6,3%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>11.126.959</b>	<b>99,9%</b>	<b>10.764.687</b>	<b>99,9%</b>	<b>3,4%</b>
Aviazione Generale	11.054	0,1%	11.285	0,1%	(2,0)%
<b>Totale complessivo</b>	<b>11.138.013</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.775.972</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,4%</b>

Tra le destinazioni internazionali, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 13,9% sul totale. Seguono Germania, con il 6,7% dei passeggeri totali, Regno Unito con il 5,8%, Romania con il 5,3% e Albania con il 4,5%. Tra le prime 10 nazioni troviamo tre Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi sono anche l'Albania e la Turchia.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	<b>Gennaio - Dicembre 2025</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2024</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Var. % 2025 - 2024</b>
Italia	2.720.304	24,4%	2.657.532	24,7%	2,4%
Spagna	1.550.324	13,9%	1.604.109	14,9%	(3,4)%
Germania	742.123	6,7%	750.021	7,0%	(1,1)%
Regno Unito	645.931	5,8%	686.155	6,4%	(5,9)%
Romania	588.085	5,3%	519.651	4,8%	13,2%
Albania	499.555	4,5%	469.311	4,4%	6,4%
Francia	471.383	4,2%	517.729	4,8%	(9,0)%
Turchia	465.501	4,2%	422.905	3,9%	10,1%
Grecia	405.573	3,6%	362.988	3,4%	11,7%
Polonia	402.836	3,6%	321.873	3,0%	25,2%
Altri paesi	2.646.398	23,8%	2.463.698	22,9%	7,4%
<b>Totale complessivo</b>	<b>11.138.013</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.775.972</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,4%</b>

Nel 2025 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 122 destinazioni, in crescita rispetto al 2024.

<i>Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna</i>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	122	118

Il 2025 beneficia di una domanda sostenuta, con sette città estere tra le dieci principali destinazioni, la prima delle quali è Tirana con quasi 500 mila passeggeri.

<b>Principali tratte per traffico passeggeri</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2025</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2024</b>	<b>Var. % 2025 - 2024</b>
Catania	592.910	614.149	(3,5)%
Tirana	499.555	469.311	6,4%
Barcellona	451.235	459.876	(1,9)%
Palermo	331.685	335.543	(1,1)%
Parigi CGD	319.266	291.414	9,6%
Istanbul	314.370	286.568	9,7%
Madrid	302.634	290.816	4,1%
Bucarest OTP	293.254	267.454	9,6%
Londra LHR	274.542	268.696	2,2%
Cagliari	267.477	232.056	15,3%

<b>L'evoluzione dell'offerta</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Compagnie aeree	55	53

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 54,1% del traffico totale seguita da Wizz Air (10,1%), in crescita del 12,2% rispetto al 2024. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

<b>Traffico passeggeri per compagnia</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2025</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2024</b>	<b>% sul totale</b>	<b>Var. % 2025 - 2024</b>
Ryanair	6.028.542	54,1%	5.802.108	53,8%	3,9%
Wizz Air	1.126.601	10,1%	1.004.398	9,3%	12,2%
Air Dolomiti	356.227	3,2%	221.067	2,1%	61,1%
Air France	318.380	2,9%	291.069	2,7%	9,4%
Turkish Airlines	313.567	2,8%	285.750	2,7%	9,7%
British Airways	274.520	2,5%	268.696	2,5%	2,2%
Klm Royal Dutch Airlines	247.039	2,2%	230.341	2,1%	7,2%
ITA Airways	228.745	2,1%	243.229	2,3%	(6,0)%
Air Nostrum	177.776	1,6%	190.155	1,8%	(6,5)%
Emirates	176.471	1,6%	161.049	1,5%	9,6%
Altri	1.890.145	17,0%	2.078.110	19,3%	(9,0)%
<b>Totale complessivo</b>	<b>11.138.013</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.775.972</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,4%</b>

## Traffico Merci

Nel corso del 2025 l'andamento del settore cargo ha risentito dell'elevata incertezza del contesto macroeconomico e geopolitico: a fronte di una contrazione dei consumi e della stagnazione economica, il settore sconta le criticità connesse all'introduzione dei dazi sul trasporto di merci, presentando un andamento erratico nel corso dell'anno. Ciononostante, il traffico merci mondiale registra complessivamente nell'anno una crescita dei volumi del 3,4% rispetto al 2024. Anche a livello europeo si registra un livello sostanzialmente stabile dello scambio di merci (+2,9% - Fonte: IATA, *Air Passenger and Air Freight Market Analysis*, dicembre 2025). In questo contesto, il traffico merci Italiano sconta un rallentamento nella spinta dei mercati, registrando una lieve crescita rispetto all'anno precedente (+1,7%).

Relativamente al traffico merci del Gruppo, nel 2025 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 53.720.308 Kg, in decremento (-4,7%) rispetto al 2024 dovuto prevalentemente ad un andamento in forte calo del traffico merce via superficie (-10,4%) che risente maggiormente del contesto di incertezza suesposto. Anche la merce via aerea risulta in calo, anche se più modesto, per effetto di un rallentamento di tutte le componenti (*courier, all cargo e combi*). Le incertezze del contesto macroeconomico e geopolitico si sono ulteriormente aggravate a partire dalla fine di febbraio 2026, generando ulteriori pressioni al ribasso e rendendone difficilmente prevedibile l'evoluzione.

<i>(in KG)</i>	Gennaio - Dicembre 2025	Gennaio - Dicembre 2024	Var. % 2025 - 2024
Merce via aerea di cui:	43.950.949	45.466.048	(3,3)%
Merce	43.950.800	45.465.884	(3,3)%
Posta	149	164	(9,1)%
Merce via superficie	9.769.359	10.905.002	(10,4)%
<b>Totale</b>	<b>53.720.308</b>	<b>56.371.050</b>	<b>(4,7)%</b>

## 2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi da Passeggeri	57.472	54.817	2.655	4,8%
Ricavi da Vettori	37.969	36.521	1.448	4,0%
Ricavi da Operatori aeroportuali	5.581	5.324	257	4,8%
Incentivi al traffico	(24.830)	(23.741)	(1.089)	4,6%
Ricavi per Servizi di Costruzione	26.142	22.434	3.708	16,5%
Altri Ricavi	2.555	2.109	446	21,1%
<b>Totale Ricavi SBU AVIATION</b>	<b>104.889</b>	<b>97.464</b>	<b>7.425</b>	<b>7,6%</b>

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

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

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla Strategic Business Unit Aviation registrano un **incremento del 7,6%** rispetto al 2024. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- **Ricavi da Passeggeri (+4,8%)**: i ricavi da Passeggeri del 2025 crescono, rispetto al 2024, in misura superiore alla crescita del traffico passeggeri (+3,4%) per effetto di tariffe unitarie in aumento per diritti passeggeri e diritti sicurezza passeggeri e bagagli;
- **Ricavi da Vettori (+4,0%)**: i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti (+1,7%) e tonnellaggio (+1,8%) e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2024;
- **Ricavi da Operatori Aeroportuali (+4,8%)**: i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e anche grazie alla crescita delle tariffe per la subconcessione degli spazi operativi, per la messa a disposizione dei banchi check-in e per il servizio di fueling;
- **Incentivi (+4,6%)**: l'aumento degli incentivi rispetto al 2024 è determinato dall'andamento del traffico incentivato, ma anche dall'incremento dell'incentivo a passeggero;
- **Ricavi per Servizi di Costruzione (+16,5%)**: la crescita di questa voce è da collegare ai maggiori investimenti realizzati nel periodo;
- **Altri Ricavi (+21,1%)**: l'incremento di questa categoria di ricavi è determinato dai ricavi da Terminal Value maturati sugli interventi di utilizzo del Fondo di Rinnovo.

## 2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

### 2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Retail e Advertising	21.381	19.977	1.404	7,0%
Parcheggi	22.350	21.203	1.147	5,4%
Real Estate	2.968	2.989	(21)	(0,7)%
Servizi ai passeggeri	6.881	8.654	(1.773)	(20,5)%
Ricavi per Servizi di Costruzione	19.881	13.248	6.633	50,1%
Altri Ricavi	3.061	2.518	543	21,6%
<b>Totale Ricavi SBU NON AVIATION</b>	<b>76.522</b>	<b>68.589</b>	<b>7.933</b>	<b>11,6%</b>

Il totale dei ricavi della Business Unit Non Aviation registra un **incremento dell'11,6%** rispetto al 2024.

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

#### Retail e Advertising

Nel 2025 la crescita di questa categoria di ricavi (+7,0%) è superiore a quella del traffico ed è dovuta al business Retail, principalmente grazie alle performance del segmento food & beverage, ma con un buon contributo anche del Duty Free e dell'altro retail. Il business Advertising, di contro, è in contrazione rispetto al 2024 per il venir meno di alcuni contratti gestiti direttamente da AdB, in quanto la performance del subconcessionario è stata in linea con quella dell'anno precedente.

#### Parcheggi

Nel 2025 il business dei parcheggi ed accessi viari mostra, rispetto al 2024, una crescita (+5,4%) superiore a quella del traffico (+3,4%) grazie in particolare all'apertura del primo blocco del nuovo parcheggio multipiano, inaugurato a metà del mese di luglio, che determina un incremento del ricavo a passeggero attraverso la crescita dello scontrino medio.

#### Real Estate

I ricavi Real Estate non presentano discontinuità rispetto al 2024.

#### Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri vedono un calo del 20,5% rispetto al 2024 per effetto del passaggio da gestione diretta ad affidamento a terzi specializzati dell'attività della Business Lounge, con conseguente chiusura della sala dal 25 maggio per tre mesi e mezzo, a seguito della consegna dei locali al nuovo operatore al fine di avviare il progetto di riqualifica della Business Lounge. Gli autonoleggi presentano invece ricavi in crescita. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

#### Servizi premium

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

#### Subconcessione autonoleggiatori

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

#### Ricavi per Servizi di Costruzione

La sensibile crescita di questa voce è da collegare agli investimenti destinati alla business unit non aviation rispetto allo scorso anno.

## Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2024 (+21,6%) è dovuto principalmente alla maturazione di contributi in conto esercizio per progetti relativi ad iniziative di sostenibilità.

### 3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

#### 3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	76.488	73.407	3.081	4,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	56.685	55.833	852	1,5%
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340	29,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	2.216	1.131	1.085	95,9%
<b>RICAVI</b>	<b>181.411</b>	<b>166.053</b>	<b>15.358</b>	<b>9,2%</b>
Materiali di consumo e merci	(3.705)	(3.800)	95	(2,5)%
Costi per servizi	(26.838)	(24.027)	(2.811)	11,7%
Costi per servizi di costruzione	(43.831)	(33.983)	(9.848)	29,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(11.565)	(10.924)	(641)	5,9%
Oneri diversi di gestione	(3.739)	(3.829)	90	(2,4)%
Costo del personale	(37.270)	(34.396)	(2.874)	8,4%
<b>COSTI</b>	<b>(126.948)</b>	<b>(110.959)</b>	<b>(15.989)</b>	<b>14,4%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>54.463</b>	<b>55.094</b>	<b>(631)</b>	<b>(1,1)%</b>
Ammortamento diritti di concessione	(10.645)	(9.589)	(1.056)	11,0%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.285)	(1.150)	(135)	11,7%
Ammortamento attività materiali	(2.753)	(2.220)	(533)	24,0%
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>(14.683)</b>	<b>(12.959)</b>	<b>(1.724)</b>	<b>13,3%</b>
Riprese di valore (sval. Nette) dei crediti comm. e diversi	(89)	(95)	6	(6,3)%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.843)	(6.923)	2.080	(30,0)%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(658)	(169)	(489)	289,3%
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>(5.590)</b>	<b>(7.187)</b>	<b>1.597</b>	<b>(22,2)%</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(147.221)</b>	<b>(131.105)</b>	<b>(16.116)</b>	<b>12,3%</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>34.190</b>	<b>34.948</b>	<b>(758)</b>	<b>(2,2)%</b>
Proventi finanziari	3.117	1.739	1.378	79,2%
Oneri finanziari	(2.545)	(2.353)	(192)	8,2%
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>34.762</b>	<b>34.334</b>	<b>428</b>	<b>1,2%</b>
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(9.920)	(9.897)	(23)	0,2%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>24.842</b>	<b>24.437</b>	<b>405</b>	<b>1,7%</b>
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	24.842	24.437	405	1,7%

L'esercizio 2025 si chiude con un **utile consolidato di 24,8 milioni di Euro** contro i 24,4 milioni del 2024.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 9,2%.

Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 4,2% rispetto al 2024, per effetto dell'andamento positivo del traffico e delle tariffe;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono dell'1,5% per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+29,0%) per maggiori investimenti realizzati;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: a determinare la crescita rispetto al 2024 (+95,9%) sono stati la maturazione di contributi per progetti finanziati in misura superiore al 2024 e i ricavi da Terminal Value maturati sugli interventi di utilizzo del Fondo di Rinnovo.

I **costi** si incrementano complessivamente del 14,4% rispetto al 2024.

Analizzando nel dettaglio:

- i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un calo del 2,5% rispetto al 2024 in conseguenza di minori acquisti di materiale di consumo e di liquido de-icing pista e aeromobili, grazie al clima mite che ha interessato il primo trimestre, solo in parte compensati da maggiori consumi di carburanti;
- i **costi per servizi** sono superiori al 2024 (+11,7%) per effetto di maggiori costi per prestazioni professionali e consulenze, manutenzioni, servizio navetta per parcheggi remoti, pulizie, utenze, oltre che per pubblicità, promozione e sviluppo, organi statutari e assicurazioni, solo parzialmente compensati dai minori costi per contributo al servizio de-icing, servizi di sicurezza e servizi MBL. Questi ultimi sono venuti a mancare a partire dal 25 maggio 2025 a seguito del passaggio dell'attività della Business Lounge da gestione diretta ad operatore esterno;
- l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+5,9%) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza e all'incremento dei canoni per elaborazione dati. Ad attenuare la variazione contribuisce il venir meno del canone di affitto del terreno dedicato al parcheggio remoto Long Stay (P4), oggetto di esproprio nell'ambito del Master Plan aeroportuale a partire dalla metà del mese di giugno 2024;
- gli oneri diversi di gestione sono tendenzialmente in linea con il 2024.

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

Al 31 dicembre 2025 si evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) leggermente in flessione: 54,5 milioni di Euro** contro 55,1 milioni di Euro del 2024.

Passando ai **costi di struttura**, la voce "**ammortamenti e svalutazioni**" si attesta a 14,7 milioni di Euro contro circa 13 milioni dell'esercizio di confronto: la crescita del 13,3% è coerente con l'avanzamento del piano investimenti del Gruppo. Al contrario gli **accantonamenti** presentano un decremento del 22,2% passando da 7,2 a 5,6 milioni di Euro prevalentemente per i minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali solo parzialmente compensati da maggiori accantonamenti ai fondi oneri futuri. Nel complesso non si rilevano scostamenti significativi nei costi di struttura dei due esercizi a confronto (20,3 milioni nel 2025 contro 20,1 milioni di Euro nel 2024).

Per quanto descritto sopra, il **Risultato Operativo (EBIT)** conferma la leggera flessione del Margine Operativo Lordo attestandosi a **34,2 milioni di Euro** contro 35 milioni del 2024 (-2,2%).

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo positivo di 0,6 milioni di Euro** contro un saldo negativo del medesimo importo del 2024. Dal lato dei **proventi finanziari**, aumentati da **1,7 a 3,1 milioni di Euro**, la crescita è dovuta prevalentemente a:

- valutazione al *fair value through profit and loss* dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express Spa che ha determinato una rivalutazione di 1,5 milioni di Euro contro 1,1 milioni del 2024;
- plusvalenze da cessione di partecipazioni per 0,8 milioni di Euro relative prevalentemente all'aggiustamento prezzo del corrispettivo di vendita della partecipazione in Marconi Handling (ora GH Bologna) in esito a sottoscrizione a dicembre 2025 di un atto transattivo con l'acquirente GH Itala che ne ha formalizzato l'ammontare e le condizioni di incasso;

Dal lato degli **oneri finanziari**, sostanzialmente invariati da 2,4 a **2,5 milioni di Euro**, si rilevano maggiori oneri finanziari dovuti alla crescita dell'indebitamento del Gruppo mentre gli interessi passivi da attualizzazione dei fondi evidenziano un calo legato all'andamento dei tassi di interesse.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** si attesta a **34,8 milioni di Euro** contro 34,3 milioni al 31 dicembre 2024 (+1,2%) e le **imposte sul reddito** si attestano a 9,9 milioni di Euro, importo sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente.

Il **risultato netto** al 31 dicembre 2025, interamente di competenza del Gruppo, è in crescita dell'1,7% attestandosi a **24,8 milioni di Euro** contro 24,4 milioni del 2024.

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

<i>in migliaia di euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	76.488	73.407	3.081	4,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	56.685	55.833	852	1,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.523	933	590	63,2%
<b>RICAVI</b>	<b>134.696</b>	<b>130.173</b>	<b>4.523</b>	<b>3,5%</b>
Materiali di consumo e merci	(3.705)	(3.800)	95	(2,5)%
Costi per servizi	(26.838)	(24.027)	(2.811)	11,7%
Canoni, noleggi e altri costi	(11.565)	(10.924)	(641)	5,9%
Oneri diversi di gestione	(3.739)	(3.829)	90	(2,4)%
Costo del personale	(37.270)	(34.396)	(2.874)	8,4%
<b>COSTI</b>	<b>(83.117)</b>	<b>(76.976)</b>	<b>(6.141)</b>	<b>8,0%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO</b>	<b>51.579</b>	<b>53.197</b>	<b>(1.618)</b>	<b>(3,0)%</b>
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340	29,0%
Costi per servizi di costruzione	(43.831)	(33.983)	(9.848)	29,0%
<b>Margine Servizi di Costruzione</b>	<b>2.191</b>	<b>1.699</b>	<b>492</b>	<b>29,0%</b>
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	693	198	495	250,0%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>54.463</b>	<b>55.094</b>	<b>(631)</b>	<b>(1,1)%</b>

(\*) per approfondimento sul Terminal Value si rimanda alla nota sui principi contabili del Bilancio alla voce attività immateriali

I **ricavi rettificati** evidenziano una crescita del 3,5% sul 2024, mentre i **costi rettificati** sono in crescita dell'8,0%, determinando un **Margine Operativo Lordo rettificato di 51,6 milioni di Euro** contro 53,2 milioni di Euro del 2024 (-3,0%).

### 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 degli esercizi 2025 e 2024:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>52.486</b>	<b>53.927</b>	<b>(1.441)</b>
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>30.275</b>	<b>49.409</b>	<b>(19.134)</b>
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>(43.165)</b>	<b>(40.267)</b>	<b>(2.898)</b>
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>52.975</b>	<b>(12.397)</b>	<b>65.372</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>40.085</b>	<b>(3.255)</b>	<b>43.340</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>41.079</b>	<b>44.334</b>	<b>(3.255)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>40.085</b>	<b>(3.255)</b>	<b>43.340</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>81.164</b>	<b>41.079</b>	<b>40.085</b>

**Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 52,5 milioni di Euro contro 53,9 milioni di Euro nel 2024 (-1,4 milioni di Euro).**

I **flussi di cassa del capitale circolante** dell'esercizio hanno assorbito cassa per 22,2 milioni di Euro per il pagamento di:

- interessi e utilizzo dei fondi per circa 7,8 milioni di Euro;
- saldo imposte 2024 e acconti 2025 per 17,2 milioni di Euro,

al netto dei flussi di cassa in entrata per le variazioni dei crediti e debiti per 2,8 milioni di Euro.

Per effetto di quanto sopra il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** risulta positivo per **30,3 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 49,4 milioni del 2024.

Il flusso di cassa negativo delle **attività di investimento** per **43,2 milioni di Euro** - contro una variazione negativa di 40,3 milioni del 2024 - è determinato prevalentemente:

- dall'assorbimento di risorse per **investimenti** in immobilizzazioni materiali e immateriali, prevalentemente diritti di concessione per **43 milioni di Euro** contro 45,1 milioni nell'esercizio di confronto;
- dall'assorbimento di risorse per 0,2 milioni di Euro per la ricapitalizzazione della società partecipata Urban V;

Il flusso di cassa generato dall'**attività di finanziamento** è stato positivo per 53 milioni di Euro contro una variazione negativa di 12,4 milioni del 2024 per:

- l'incasso in due differenti tranches per un totale di 80 milioni di Euro del finanziamento BEI;
- il pagamento dei dividendi a valere sull'utile 2024 (17 milioni di Euro);
- il rimborso delle rate dei mutui in scadenza (9,8 milioni di Euro);
- il tiraggio ad aprile e giugno di due differenti finanziamenti a breve termine rimborsati entro l'esercizio per un totale di 10,5 milioni di Euro.

Conseguentemente, la variazione finale complessiva di cassa del periodo è stata positiva per 40,1 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 dicembre 2025 a confronto con il 31 dicembre 2024 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
A Disponibilità liquide	80.464	40.379	40.085
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	0
C Altre attività finanziarie correnti	0	0	0
<b>D Liquidità (A+B+C)</b>	<b>81.164</b>	<b>41.079</b>	<b>40.085</b>
E Debito finanziario corrente	(4.913)	(3.614)	(1.299)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.421)	(9.795)	3.374
<b>G Indebitamento finanziario corrente (E+F)</b>	<b>(11.334)</b>	<b>(13.409)</b>	<b>2.075</b>
<b>H Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)</b>	<b>69.830</b>	<b>27.670</b>	<b>42.160</b>
I Debito finanziario non corrente	(94.998)	(21.400)	(73.598)
J Strumento di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.172)	(920)	(252)
<b>L Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)</b>	<b>(96.170)</b>	<b>(22.320)</b>	<b>(73.850)</b>
<b>M Totale indebitamento finanziario (H+L)</b>	<b>(26.340)</b>	<b>5.350</b>	<b>(31.690)</b>

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 31 dicembre 2025 è di **26,3 milioni di Euro** contro una posizione finanziaria netta positiva pari a 5,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2024.

Rispetto al 31 dicembre 2024 dal lato della **liquidità** la variazione positiva di 40,1 milioni di Euro è dovuta principalmente al flusso di cassa operativo al netto della variazione del Capitale Circolante Netto, positivo per 30,3 milioni di Euro ed ai flussi in entrata per 90,5 milioni di Euro di finanziamenti che hanno consentito di coprire:

- le attività di investimento per 43,2 milioni di Euro;
- il pagamento di dividendi per 17 milioni di Euro;
- la restituzione di rate di mutui e finanziamenti a breve per 20,2 milioni di Euro.

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

- al maggior indebitamento per il tiraggio del finanziamento BEI residuo per 80 milioni di Euro;
- al pagamento delle rate dei mutui in scadenza per 9,8 milioni di Euro e alla restituzione di finanziamenti a breve per 10,5 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” per il biennio 2025-2024:

<b>IMPIEGHI (in migliaia di Euro)</b>	<b>al 31.12.2025</b>	<b>al 31.12.2024</b>	<b>Variazione Assoluta 2025 - 2024</b>	<b>Variazione % 2025 - 2024</b>
- Crediti commerciali	19.691	17.134	2.557	13,0%
- Crediti tributari	845	754	91	10,8%
- Altri Crediti	7.247	6.595	652	9,0%
- Rimanenze di magazzino	865	812	53	6,1%
<b>Subtotale</b>	<b>28.648</b>	<b>25.295</b>	<b>3.353</b>	<b>11,7%</b>
- Debiti commerciali	(44.657)	(31.716)	(12.941)	29,0%
- Debiti tributari	(1.206)	(8.033)	6.827	(566,1)%
- Altri debiti	(40.448)	(38.565)	(1.883)	4,7%
<b>Subtotale</b>	<b>(86.311)</b>	<b>(78.314)</b>	<b>(7.997)</b>	<b>9,3%</b>
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(57.663)</b>	<b>(53.019)</b>	<b>(3.053)</b>	<b>5,3%</b>
- Immobilizzazioni	304.843	271.415	33.428	11,0%
- Attività fiscali differite	4.776	4.587	189	4,0%
- Altre attività non correnti	29.309	19.794	9.515	32,5%
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>338.928</b>	<b>295.796</b>	<b>43.132</b>	<b>12,7%</b>
- Fondi rischi, oneri e TFR	(26.146)	(27.184)	1.038	(4,0)%
-Altre passività non correnti	(41)	(64)	23	(56,1)%
<b>Subtotale</b>	<b>(26.187)</b>	<b>(27.248)</b>	<b>1.061</b>	<b>(4,1)%</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>312.741</b>	<b>268.548</b>	<b>44.193</b>	<b>14,1%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>255.078</b>	<b>215.529</b>	<b>39.549</b>	<b>15,5%</b>

<b>FONTI (in migliaia di Euro)</b>	<b>al 31.12.2025</b>	<b>al 31.12.2024</b>	<b>Variazione Assoluta 2025 - 2024</b>	<b>Variazione % 2025 - 2024</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(26.340)</b>	<b>5.350</b>	<b>(31.690)</b>	<b>120,3%</b>
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(113.582)	(106.128)	(7.454)	6,6%
-Risultato dell'esercizio	(24.842)	(24.437)	(405)	1,6%
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>(228.738)</b>	<b>(220.879)</b>	<b>(7.859)</b>	<b>3,4%</b>
<b>Totale Fonti</b>	<b>(255.078)</b>	<b>(215.529)</b>	<b>(39.549)</b>	<b>15,5%</b>

Il **capitale investito netto** al 31 dicembre 2025 è pari a **255,1 milioni di Euro** in crescita di 39,5 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per la crescita degli investimenti prevalentemente in diritti di concessione - il **capitale fisso** aumenta infatti di 44,2 milioni di Euro attestandosi a **312,7 milioni di Euro** contro i 268,5 milioni del 31 dicembre 2024.

Il **capitale circolante netto operativo** aumenta (+3,1 milioni di Euro) in quanto la crescita complessiva dei crediti (+3,5 milioni di Euro), per l'aumento del volume di attività è più che compensata dal:

- significativo aumento dei debiti commerciali principalmente per le fatture per investimenti effettuati nella parte finale dell'esercizio (+12,9 milioni di Euro) e degli altri debiti (+1,9 milioni di Euro);
- decremento dei debiti tributari (-6,8 milioni di Euro) per il pagamento del saldo 2024 e degli acconti 2025 e la rilevazione di una posizione a credito verso l'Erario per l'esercizio 2025.

Sul lato delle fonti, al 31 dicembre 2025 si registra un indebitamento finanziario netto di 26,3 milioni di Euro contro un valore positivo di 5,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2024, mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo**, pari a **228,7 milioni di Euro** contro 220,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2024 si incrementa per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio al netto della distribuzione dei dividendi per 17 milioni di Euro a valore sull'utile 2024.

### 3.4 PRINCIPALI INDICI

Di seguito si mostrano i principali indici di bilancio consolidato nel biennio.

PRINCIPALI INDICI		2025	2024
ROE	Risultato Netto/ Patrimonio Netto Medio	11,1%	11,4%
ROI	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto Medio	13,3%	16,0%
ROS	Risultato Operativo Rettificato/ Ricavi rettificati	23,1%	25,4%
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto	12,3%	15,3%
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Debiti verso le banche	2,1%	4,6%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Margine Operativo Lordo Rettificato	4,2%	2,7%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	1,08	0,68
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/ Attività non correnti	1,02	0,89
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,51	0,61

I giorni medi di incasso da clienti e di pagamento dei fornitori, calcolati sulle partite clienti e fornitori dell'anno e non sui saldi di bilancio come fatto fino al Bilancio 2024, sono esposti nella tabella seguente:

DSO e DPO	2025	2024	Variazione
Giorni medi di incasso clienti	50	44	6
Giorni medi pagamento fornitori	88	61	27

I giorni medi di incasso dei crediti verso clienti evidenziano un aumento da 44 giorni a 50 medi del 2025 mentre i giorni medi di pagamento dei fornitori mostrano un incremento, da 61 a 88 giorni medi, dovuto alla crescita dei debiti commerciali per il rilevante ammontare degli investimenti effettuato nella parte finale dell'esercizio che ha determinato un importante aumento dei debiti a scadere (+11,6 milioni di Euro in valore assoluto; dal 72% all'82% in termini percentuali) tra il 31 dicembre 2024 e 2025.

### 3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

#### 3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso del 2025 lo sviluppo delle infrastrutture è proseguito con l'avanzamento di progetti chiave nei vari ambiti airside, terminal e landside, in linea con quanto approvato all'interno del "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30" ("PSA") e con il "Piano per lo sviluppo dell'area terminal 2024-2026", strumento programmatico allegato al Contratto di Programma 2023-2026 ("CDP") per gli interventi di breve termine.

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

I lavori di ammodernamento del Terminal prevedono una progressiva riqualifica degli spazi, tra cui l'intervento in sala partenze Schengen che si concluderà con le ultime aperture dei punti vendita a fine marzo 2026, e proseguiranno per tutto il periodo residuo del Contratto di Programma vigente.

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

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

### 3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati dal Gruppo al **31 Dicembre 2025** è pari a **51,9 milioni di Euro**. In particolare **29,6 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti di natura infrastrutturale e **22,3 milioni di Euro** sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale, all'innovazione tecnologica, alla sostenibilità e alla qualità del servizio offerto.

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

- **nuovo Parcheggio Multipiano (P6)**: è stata completata la realizzazione del primo corpo del nuovo parcheggio multipiano con 1.000 nuovi posti auto (complessivi 2.218 posti auto) distribuiti su 8 livelli (piano terra e 7 piani) con apertura al pubblico a metà luglio; avviato a settembre il cantiere per la realizzazione del secondo corpo;
- **riqualifica funzionale e strutturale di un tratto della pista di volo e due taxiway**: sono stati completati i lavori di riqualifica funzionale e strutturale di un tratto della pista di volo e di due taxiway, i quali hanno comportato la chiusura notturna (dalle 23.55 alle 05.55) dello scalo per 29 gg consecutivi;
- **riconfigurazione Sala Partenze Schengen**: in corso di completamento i lavori di ampliamento e ammodernamento della sala imbarchi Schengen con il completamento della sala e dei gate di imbarco, oltre alla realizzazione di un nuovo corpo scala verso gli stand aeromobili, l'inserimento di nuove sedute e l'ultimo punto *food&beverage*, la cui apertura avverrà entro la fine di marzo 2026;
- **riqualifica area security e controllo passaporti**: completati i lavori di ampliamento dell'area dei controlli di sicurezza con l'installazione di 8 nuove macchine radiogene più veloci e performanti; conclusi i lavori di riqualifica della pavimentazione delle aree circostanti;
- **riqualifica sala arrivi Extra Schengen**: sono stati completati i lavori finalizzati a dotare il controllo passaporti extra Schengen di un'area di accodamento addizionale di circa 400 mq situata al primo piano e piano terra, con l'utilizzo di entrambe le sale a partire dal mese di agosto;
- **riqualifica parcheggio Staff Ovest**: completati i lavori di riqualifica del parcheggio con apertura agli utenti nel mese di agosto;
- **ampliamento terminal airside**: in corso di completamento i lavori relativi al lotto 1 dell'ampliamento terminal in area *airside*;
- **ampliamento Terminal Building**: in corso di completamento la progettazione esecutiva; successivamente il progetto esecutivo verrà affidato all'esterno per il servizio di verifica.

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

- completato l'intervento di realizzazione di schermature sui parcheggi P3 e P2;
- copertura pensiline e camminamenti: completato l'intervento di realizzazione di pensiline e camminamenti per offrire all'utenza un percorso pedonale protetto per raggiungere il terminal;
- completata la riconfigurazione della linea di separazione tra il nucleo Elicotteristi Polizia di Stato e l'area *airside* mediante la realizzazione di una recinzione dematerializzata che si avvale di telecamere e impianto di videosorveglianza;
- nuova area PET: completato l'intervento di realizzazione di un'area adibita all'accoglienza degli animali domestici e cani-guida per utenti con diverse abilità in partenza e in arrivo dallo scalo;
- riqualifica stand Apron 2: completato l'intervento di allargamento degli stand dal 209 al 216 per ottemperare alla normativa in ambito *safety*;
- adeguamento sismico e riprotezione manufatti aeronautici: proseguono i lavori finalizzati a dotare l'aeroporto di maggiori e più efficienti spazi dedicati al personale, in particolare, ai manufatti aeronautici e a garantire la sicurezza strutturale dal punto di vista sismico dell'intero edificio Terminal Est;

- acquisto di n.3 mezzi de-icer per la rimozione di ghiaccio e neve a terra;
- espropri e acquisizioni: completato l'iter definitivo in capo a terna arbitrale per l'integrazione dell'indennità di esproprio del parcheggio P4 a seguito di richiesta di procedura di arbitraggio dalla proprietà.

Di seguito si riportano i principali interventi di Innovation, Quality ed Information Technology:

- avviate attività di progettazione e interlocuzioni con enti esterni per la realizzazione di una Zona a Traffico Controllato (ZTC) al fine di migliorare la viabilità sul viale di accesso e sulla rotonda interna dell'aeroporto;
- nuovi monitor info voli e TVCC;
- interventi IT di varia natura (*hardware, software, impianti speciali*) e sugli impianti tecnologici per il mantenimento dell'operatività;
- realizzazione di arredi, data center e dotazioni impiantistiche varie per nuovi uffici APOC (*Airport Operation Center*);
- proseguono gli interventi vari di *innovation technology* per migliorare la "passenger experience", tra cui:
  - interventi di innovazione tecnologica sulla viabilità di accesso al terminal,
  - riqualifica della sala arrivi Extra Schengen (piano terra e primo piano) con la predisposizione dei nuovi chioschi *Entry Exit* (il nuovo sistema automatizzato di controllo passaporti con dati biometrici e digitali dei passeggeri),
  - introduzione di un nuovo sistema informativo per la clientela (SIC),
  - sviluppo di una nuova app per sito aeroportuale e lo sviluppo di e-commerce,
  - progetto "AI Journey" per l'integrazione con AI dei processi aziendali al fine di efficientarne l'utilizzo,
  - attività di "Customer Care" con l'integrazione di nuove tecnologie per migliorare la qualità del servizio offerto.

Di seguito si riportano i principali interventi in ambito sostenibilità:

- **fascia Boscata/compensazioni ambientali:** sono state completate le attività di esproprio di ulteriori 10 ettari relativi alle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dello scalo, compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. Sono terminate le attività per la realizzazione del bosco con il completamento di 5 macro-aree, la realizzazione di recinzioni, piantumazioni e impianto di irrigazione. Per la realizzazione della pista ciclabile interna alla fascia boscata si registra ancora la sospensione dei lavori per revisione progetto anche alla luce di alcune richieste avanzate da enti esterni;
- **nuovi impianti fotovoltaici:** ottenuta approvazione da parte di ENAC del Progetto Esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico multi Megawatt con pannelli a terra situato a nord della pista di volo in zona *airside* che si estende per circa 30 ettari;
- **altri interventi di efficientamento e rinnovo:** continua la realizzazione di colonnine per la ricarica di auto elettriche, completato l'intervento di decarbonizzazione dell'edificio dei Vigili del Fuoco per l'utilizzo di centrali termiche a zero emissioni, completato il nuovo impianto per la produzione di caldo/freddo presso il terminal ad alta efficienza energetica finalizzato alla riduzione di emissioni climalteranti, acquistate nuove auto e mezzi elettrici per il rinnovo delle dotazioni aziendali.

## Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 31 dicembre 2025 è pari a **4,4 milioni di Euro**, di cui **1,9 milioni di Euro** per interventi in *airside* (completato l'intervento di riqualifica del raccordo A e di un tratto della *taxiway*), **1,5 milioni di Euro** per interventi vari su impianti (impianto di distribuzione acque, interventi su torri faro, ripristino porte e portoni, gruppi refrigeratori e ascensori) e **1 milione di Euro** per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività.

### 3.6 IL PERSONALE

#### Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
<b>Organico medio Equivalenti Full Time</b>	<b>573</b>	<b>541</b>	<b>32</b>	<b>6%</b>
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	46	45	1	2%
Impiegati	410	379	31	8%
Operai	108	108	0	0%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
<b>Organico medio</b>	<b>640</b>	<b>595</b>	<b>45</b>	<b>8%</b>
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	46	45	1	2%
Impiegati	471	427	44	10%
Operai	114	114	0	0%

Fonte: Elaborazione della Società

La variazione dell'organico rispetto al 2024 (+32 FTE) riguarda principalmente il personale operativo, al fine di migliorare la qualità del servizio, ma anche il personale di staff, in particolare dell'area Infrastrutture, per poter supportare lo sviluppo degli investimenti programmati, e dell'area IT e Innovazione, a seguito dell'internalizzazione del servizio help desk a partire da luglio 2025.

#### Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Costo del Lavoro	37.270	34.396	2.874	8,4%

Fonte: Elaborazione della Società

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

#### Le relazioni sindacali

Nel 2025 è continuato il dialogo con le OO.SS., con il supporto e la mediazione di Comune e Città Metropolitana di Bologna, sui temi legati alla Sostenibilità. In particolare AdB, a seguito delle interlocuzioni svoltesi nel corso del 2024, con il coinvolgimento delle società di handling dello scalo, ha sottoposto alle OO.SS. una proposta di Protocollo sulla Sostenibilità (come addendum al Protocollo di Sito già sottoscritto dalle parti). Il protocollo affronta tematiche rilevanti riguardanti la sicurezza sul lavoro, la stabilizzazione del mercato dei servizi di handling e il supporto alle iniziative di mobilità sostenibile per gli operatori aeroportuali. Attualmente le trattative sul protocollo sono ancora in corso.

Sempre sul tema della sicurezza del lavoro, è continuata la partecipazione di AdB al Tavolo Metropolitano Salute e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro, che coinvolge le OO.SS. ed Enti, Istituzioni, e le principali Organizzazioni del territorio, soprattutto del settore logistico. Le attività del Tavolo si sono focalizzate sulla possibile individuazione di un coordinamento tra gli RLS delle diverse società presenti nei grandi siti, come quello aeroportuale.

Il 7 febbraio le Associazioni datoriali Assaeroporti, Aeroporti 2030, Assaereo, Assocontrol, Assohandlers, Fairo, Federcatering e le Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti e Ugl Trasporto Aereo hanno sottoscritto la Parte Generale del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo, la cui efficacia decorre dal 1° gennaio 2025 per una durata di 3 anni. Obiettivo comune di questo rinnovo è stato quello di rilanciare il settore del trasporto aereo nel mercato del lavoro. In particolare è stata riservata particolare attenzione ai temi della sostenibilità, del welfare, della formazione e dell'impatto della digitalizzazione.

Nello specifico sul welfare è stato avviato un percorso per l'istituzione della cassa sanitaria di settore. E' stato inoltre aggiornato il tema del lavoro agile e sono state inserite le ferie solidali, l'agevolazione per percorsi universitari e specialistici, la tutela delle disabilità, la formazione del personale orientata alla sicurezza sui luoghi di lavoro, lo sviluppo di politiche antidiscriminatorie e a tutela della parità di genere.

Infine è stata posta attenzione sulle problematiche legate alle aggressioni nei confronti dei lavoratori aeroportuali che interessano sempre di più gli scali italiani.

Il 4 giugno si sono concluse le trattative ed è stato firmato da Assaeroporti e Aeroporti 2030 per la parte datoriale, e da FILT-CGIL, UILTrasporti e UGLTA per la parte sindacale, il rinnovo anche della Parte Specifica Gestori Aeroportuali del CCNL.

Il rinnovo prevede alcuni aspetti retributivi, tra cui l'incremento dei minimi tabellari (210 € mensili pro-capite al 4° livello nel triennio), l'incremento dell'indennità giornaliera di presenza, corrisposta anche nei giorni di ferie, l'incremento del valore della polizza sanitaria (in AdB già più alta rispetto a quanto previsto dal rinnovo), l'incremento del contributo aziendale al Fondo Prevaer e l'introduzione di un ulteriore scatto di anzianità.

Sul tema normativo si evidenziano:

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

Sempre sul piano normativo, è stato avviato un importante lavoro di aggiornamento del sistema professionale, con l'intento di includere tutte le figure attualmente operative nel comparto dei gestori aeroportuali, allineandole ai cambiamenti del settore aereo e del mercato del lavoro italiano ed internazionale.

Per quanto riguarda la contrattazione di secondo livello, è da segnalare il raggiungimento di un accordo per un nuovo Premio di Risultato per le tre Società del Gruppo AdB, basato su parametri di redditività, produttività, qualità del servizio e sostenibilità. L'accordo ha una durata triennale e si rivolge a tutti i dipendenti del gruppo (esclusi i dirigenti), compresi i lavoratori a tempo determinato e somministrati.

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

Infine, nel dicembre 2025 è stato firmato un accordo per l'introduzione delle bodycam a tutela della sicurezza dei dipendenti impiegati in specifiche mansioni a contatto con il pubblico (pattugliamento security, settore parcheggi), oppure impegnati nella manutenzione delle infrastrutture aeroportuali e nella safety aeroportuale. Le bodycam sono attivabili volontariamente dai dipendenti in situazioni di emergenza oppure nello svolgimento di sopralluoghi e attività manutentive.

### 3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

#### Fast Freight Marconi Spa

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

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

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

Nel 2025 il traffico merci in Italia registra una lieve crescita (+1,7%). FFM ha gestito 19.264.141 Kg di merce con una riduzione dell'11% rispetto al 2024 imputabile ad un generale ristagno del traffico, già intravisto a fine 2024, accentuato dall'incertezza economica dovuta all'inatteso rilancio dei dazi.

A fronte di questo andamento del traffico, il valore della produzione del 2025 presenta un calo del 10,5% principalmente rilevato nella componente handling. Sul versante dei costi della gestione caratteristica si registra un incremento dell'1,9% dovuto prevalentemente alla componente servizi legata ai costi di facchinaggio dei magazzini ed ai canoni di noleggino. Per effetto dei fattori sudesposti il margine operativo lordo (EBITDA) evidenzia un calo del 45,9% attestandosi a 0,6 milioni di Euro contro 1 milione di Euro del 2024 con conseguente calo del risultato operativo caratteristico (-49,4%) che si attesta a 498 mila Euro. Il risultato dell'esercizio 2025 infine, è pari a 317 mila Euro contro 796 mila Euro del 2024 (-60,2%).

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

## Tag Bologna Srl

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

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing riguardante l'area legale, del personale e l'Organismo di Vigilanza ed al 31 dicembre 2025 operava con 16 dipendenti, invariati rispetto al 31 dicembre 2024. Nel dicembre 2025 è stata finalizzata l'operazione di devoluzione anticipata alla Capogruppo, ai fini di demolizione, dell'impianto di carburante di Tag interferente con i lavori di realizzazione del III° lotto nell'ambito del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030. Il contratto di subconcessione AdB- Tag prevede che, al termine del contratto nel 2028, AdB riacquisisca la piena disponibilità, libera da pesi e limitazioni, degli immobili e delle opere realizzate a cura di Tag sul sedime aeroportuale tra i quali l'impianto di carburante suddetto. La devoluzione anticipata ad AdB ha comportato, per il valore dell'impianto risultante dalla perizia di un tecnico esterno indipendente (227 mila Euro), il saldo a carico di Tag della corrispondente parte del corrispettivo dovuto ad AdB per l'accordo di sub-concessione. Tale operazione intercompany non ha avuto impatti sul bilancio consolidato del Gruppo e ha avuto impatti netti non rilevanti sull'esercizio 2025 delle singole società. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 26 - Operazioni con parti correlate del Bilancio AdB.

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

A livello nazionale i movimenti di Aviazione Generale nel 2025 hanno fatto registrare un aumento del 5,7%, con passeggeri sostanzialmente stabili e pari a +0,5% rispetto all'anno precedente (Fonte Assaeroporti e Aeroporti2030). TAG ha registrato una sostanziale stabilità dei movimenti, un aumento in termini di tonnellaggio aeromobili dell'1% ed un traffico passeggeri in calo del 2,0% rispetto al 2024.

I ricavi complessivi del periodo sono stati superiori ai valori del 2024 (+9%) grazie all'aumento del tonnellaggio aeromobili che ha positivamente impattato anche sulle vendite di carburante oltre che al positivo andamento dei servizi di handling. I costi operativi crescono del 9,4% principalmente per il maggior acquisto di carburante e per l'aumento dei costi per servizi e del personale determinando un margine operativo lordo di 1,8 milioni di Euro contro 1,6 milioni del 2024 (+8,2%) Infine, il risultato di esercizio si attesta a 1.059 mila Euro contro 947 mila Euro del 2024 (+11,8%) grazie alla sostanziale stabilità dei costi di struttura.

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

## 4 IL QUADRO NORMATIVO

### 4.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA PER IL PERIODO 2023-2026

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

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

state, quindi, recepite integralmente dal gestore e, successivamente, in data 13 luglio 2023 ART ha adottato delibera di conformità definitiva.

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

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

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

## **4.2 LEGGE DI BILANCIO 2025: NOVITA' SU ADDIZIONALE AI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI**

### **Provvedimenti di carattere generale**

Il 24 giugno 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato la Circolare attuativa delle disposizioni di cui all'art. 1, co. 744, della L. 207/2024 (Legge di Bilancio 2025), che aveva posto in capo ai gestori aeroportuali l'obbligo di comunicare mensilmente allo stesso Ministero l'ammontare delle somme riscosse dai vettori a titolo di addizionale comunale. In ragione dell'analogo obbligo informativo già sussistente per la quota parte del tributo da riversare all'INPS (pari a 5 euro per passeggero), il Ministero ha optato per mutare il modello a tali fini già in uso nei confronti dello stesso Istituto. La Circolare precisa, inoltre, che il termine normativo per la trasmissione al MIT del numero dei passeggeri da parte di ENAC (entro il 15 di ogni mese) può essere considerato ordinario e non perentorio, fissando in ogni caso come termine inderogabile per la trasmissione delle informazioni l'ultimo giorno del mese.

In data 8 settembre 2025 il MIT, in risposta alle sollecitazioni ricevute da Assaeroporti, ha pubblicato una seconda Circolare recante indicazioni operative in merito all'attuazione dell'art. 1 co. 745, della Legge di Bilancio 2025, nella parte in cui dispone una maggiorazione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri da applicare ai voli extra UE presso gli aeroporti con movimentazioni di passeggeri pari o superiori a dieci milioni annui. Con tale atto il Ministero ha precisato che ai voli per la Norvegia, l'Islanda e la Svizzera non va applicato l'incremento dell'addizionale, in quanto tali Stati si considerano, ai fini dell'applicazione della norma, alla stregua dei paesi intra UE, avendo gli stessi stipulato i trattati della UE (TUE ed TFUE), i trattati istitutivi dello Spazio economico europeo (SEE), dell'Associazione Europea di libero scambio (EFTA) e l'Accordo tra Comunità Europea e Confederazione Svizzera.

Oltre ai predetti chiarimenti interpretativi, si segnala che ad oggi si è ancora in attesa che siano rese note le modalità di ripartizione dei 50 centesimi incrementali dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco introdotti dall'art. 1, co. 745, della Legge di Bilancio 2025.

AdB ha proceduto formalmente alla comunicazione al MIT dei dati a partire dal mese di gennaio 2025 e ha predisposto il flusso informatico interno necessario alla nuova tipologia di fatturazione avviata a partire dal 1° aprile 2025 ma non ha ancora potuto procedere al versamento di quanto riscosso in assenza dell'emanazione del Decreto Ministeriale attuativo.

### **Provvedimenti riguardanti alcuni scali**

L'art. 19-ter del DL 95/2025 (c.d. "DL Economia"), introdotto in sede di conversione della L. 118/2025, ha escluso gli aeroporti siciliani con traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri dall'applicazione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, a partire dal 1° gennaio 2026. Come previsto dallo stesso DL 95/2025, con L.R. 26/2025, la regione Sicilia ha assunto a proprio carico gli oneri dell'addizionale comunale, pari complessivamente a euro 6.172.388 annui.

Inoltre, la L. 199/2025 (Legge di Bilancio 2026) 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 euro 1.912.300 annui.

### 4.3 FONDO ANTINCENDI

Rinviando alle precedenti relazioni ai bilanci di esercizio per il dettaglio minuzioso inerente la complessa tematica inerente il cd. "Fondo Antincendi" istituito dall'art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) a carico delle società di gestione aeroportuale italiane con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all'erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi), finalità di seguito modificata dall'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29 gennaio 2009 il quale ha interrotto il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziate, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale, si tiene a partire dalla presente Relazione a precisare e periodicamente aggiornare sulle più recenti novità in materia, per quanto di interesse della Capogruppo AdB.

Da un punto di vista economico il valore complessivo a titolo di contribuzione annua al Fondo Antincendio a partire dal 1° gennaio 2007 sino al 31 dicembre 2025, in relazione all'aeroporto di Bologna, si può approssimare a circa 24,8 milioni di Euro. Come ben noto trattasi di importo privo di copertura tariffaria sino a tutto il 27 marzo 2011 in quanto solo successivamente è entrato in vigore il nuovo sistema tariffario a seguito della sottoscrizione, nel marzo 2011, del contratto di programma. Deve anche al riguardo altresì tenersi conto del versamento da parte della società, negli anni 2007 e 2008, prima della destinazione incoerente summenzionata, di un importo pari a complessivi 1,8 milioni di Euro.

Le annualità del Fondo Antincendio oggetto di contestazione sono ad oggi ben diciannove (dal 2007 al 2025) e si segnala che in relazione agli anni 2007, 2008, 2009, 2010, 2012 e 2014 (6 annualità) vi sono state delle apposite note di determinazione (provvedimenti ENAC), mentre le quote del tributo di scopo dovute per gli anni 2011, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024e 2025 (altre 13 annualità) non sono mai state richieste e neppure mai determinate da ENAC e dal Ministero dell'Interno. La tematica, ancora di interesse rilevante per la maggior parte degli aeroporti italiani, continua ad esser caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali e si ritiene opportuno continuare a mantenere un approccio prudenziale in relazione a tutte le somme del Fondo Antincendi Aeroportuale riscosse sotto copertura tariffaria.

Si informa al proposito che, recentemente, in sede parlamentare, è stato accolto come raccomandazione un ordine del giorno che impegna il Governo a valutare l'opportunità di *"prevedere alle società aeroportuali di ridurre il loro debito tributario attraverso un pagamento agevolato per le annualità dal 2007 al 2025, con la destinazione delle risorse recuperate principalmente a beneficio del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco"*.

Si rimanda per ulteriori informazioni di dettaglio al capitolo 28 Contenziosi della Nota al Bilancio Consolidato.

### 4.4 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata *compliance* aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di *privacy by design* e *privacy by default*, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta *compliance* alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al *Data Protection Officer* (DPO) nominato.

In relazione ai temi della *data protection*, dell'*utilizzo dell'intelligenza artificiale* ed alle misure di sicurezza nell'ambito del piano aziendale di *cybersecurity*, non da ultimo l'adempimento ai requisiti imposti dal decreto legislativo n.138 del 4 settembre, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.230 del 1 ottobre 2024, di recepimento della direttiva (UE) 2022/2555 – la Direttiva NIS 2 – relativa a misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione, la Società accorda sempre la massima attenzione, tenuto conto dei tanti progetti a forte componente innovativa nei quali è impegnata ed in considerazione, da una parte, della costante strategicità e dall'altra dei crescenti rischi.

### 4.5 ENTRY EXIT SYSTEM

A seguito di numerosi rinvii disposti a livello europeo, il 12 ottobre 2025 è entrato in funzione l'Entry/Exit System (EES), il nuovo sistema di controllo alle frontiere esterne dello spazio Schengen introdotto dai Regolamenti (UE) 2017/2225 e 2017/2226. Con il Regolamento (UE) 2025/1534 del 18 luglio 2025, in deroga a talune disposizioni dei sopracitati Regolamenti, è stata riconosciuta agli Stati Membri la facoltà di dare avvio all'EES in maniera graduale nel corso di un periodo transitorio di 180 giorni, per giungere alla piena operatività il 10 aprile 2026.

L'Italia, in ottemperanza a quanto disposto dal Regolamento (UE) 2025/1534, ha predisposto il proprio piano di implementazione nazionale che prevede: a) l'avvio dell'EES negli scali di Fiumicino, Malpensa e nei porti di Civitavecchia e Genova dal 12 ottobre 2025

e dal 20 ottobre 2025 in tutti i rimanenti punti di frontiera; b) percentuali crescenti di viaggiatori extra-UE da registrare a sistema (10% dalla prima decade di novembre 2025, 35% dalla prima decade di gennaio 2026; 50% dalla prima decade di marzo 2026); c) nella fase iniziale, la registrazione a sistema dei soli arrivi; d) meccanismi di flessibilità durante le Olimpiadi invernali Milano-Cortina negli scali interessati dalla manifestazione (Malpensa, Linate, Venezia, Verona).

L'EES, cui aderiscono 29 Paesi europei che applicano l'acquis comunitario, richiede la registrazione elettronica dei dati di ingresso e uscita dei cittadini di Paesi terzi che attraversano le frontiere esterne dell'area Schengen per soggiorni di breve durata. Il sistema va a sostituire il timbro manuale sul passaporto con una registrazione elettronica che raccoglie dati anagrafici, informazioni sul documento di viaggio e dati biometrici (impronte digitali e immagine facciale). La principale novità consiste nella possibilità di controllare automaticamente il rispetto del limite di 90 giorni di soggiorno su 180, facilitando l'individuazione degli "overstayers" e rafforzando la sicurezza delle frontiere. Il sistema consente inoltre una gestione più efficiente e uniforme dei controlli, aumentando l'affidabilità dei dati e riducendo il rischio di frodi.

La Capogruppo ha tempestivamente assolto ogni dovere ed obbligo, assicurando nuovi macchinari e flussi processi operativi in piena compliance con le nuove disposizioni.

#### **4.6 SANZIONI PER LE VIOLAZIONI RELATIVE AI CARBURANTI SOSTENIBILI**

È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il D.lgs. 187/2025, in vigore dal 31 dicembre 2025, che individua una disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) 2023/2405 del 18 ottobre 2023 (c.d. ReFuelEU Aviation), in materia di diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione, ottemperando a quanto previsto dall'art. 12 del Regolamento stesso. Il decreto si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione, agli enti di gestione degli aeroporti, nonché ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Per quanto di diretto interesse, l'art. 7 prevede a definire le sanzioni amministrative per la violazione degli obblighi da parte del gestore aeroportuale, che siano accertate dall'ENAC, nel caso il gestore non abbia adottato tutte le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione. La sanzione pecuniaria è fissata in misura da 15 mila Euro a 50 mila Euro.

Si prevede a tal fine che l'ENAC debba previamente esperire la procedura di richiesta di informazioni dell'art. 6, par. 2, del Regolamento e che al termine di questa possa emettere un provvedimento di diffida nei confronti del gestore ad adottare tutte le misure necessarie senza indebito ritardo e comunque entro tre anni dalla richiesta di informazioni; in caso di mancata ottemperanza alla diffida il gestore è soggetto alla sanzione.

#### **4.7 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV**

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

Il decreto, in particolare, prevede che:

- gli AVL siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 18 mesi dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali;
- i beni e aree e le sole aree siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.

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

Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali.

Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contraddittorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.

In specie si dà atto della recente attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli

atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, al netto di un utilizzo pro-tempore, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità. E' stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

#### **4.8 AGGIORNAMENTI SULLA CONFORMITÀ DEGLI APPARATI PER IL CONTROLLO DEI LAGS**

Nell'estate del 2024, con Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2108, la Commissione europea aveva rilevato la necessità di riesaminare le configurazioni esistenti dei cd. sistemi EDSCB conformi allo standard C3, ossia gli scanner di ultima generazione che consentono al passeggero di portare nel bagaglio a mano liquidi anche oltre i 100 ml. Pertanto, a partire dal 1° settembre 2024, era stato reintrodotta il citato cap anche negli scali dotati di tali macchinari innovativi.

Il 26 luglio 2025 la Commissione europea, a seguito delle verifiche tecniche e del conseguente parere positivo reso dalla European Civil Aviation Conference (ECAC) al software degli apparecchi Hi-Scan 6040 CTiX realizzati dalla società Smiths Detection, ha adottato una decisione di approvazione tecnica, riconoscendo tali macchinari conformi alle norme di sicurezza dell'UE.

A seguito della decisione, negli aeroporti muniti di tali scanner di nuova generazione è permesso transitare ai controlli di sicurezza con contenitori di liquidi, aerosol e gel (LAGs) fino a 2 litri per contenitore nel bagaglio a mano. ENAC ha in seguito precisato che in Italia sono sei gli aeroporti in cui sono disponibili tali apparecchiature.

Presso l'aeroporto di Bologna le nuove disposizioni si applicano a tutti i passeggeri e a tutte le destinazioni.

Ad oggi sono in corso le verifiche tecniche sui software degli scanner realizzati da società diverse da Smiths Detection e si è in attesa del parere positivo di ECAC.

#### **4.9 PACCHETTO OMNIBUS**

Il pacchetto Omnibus, ossia l'insieme di misure annunciate dalla Commissione Europea ("Commissione") con l'obiettivo di ridurre il carico burocratico per le imprese si concentra sulla riduzione delle obbligazioni di rendicontazione e sulla semplificazione delle normative esistenti, come il Regolamento sulla Tassonomia dell'UE, la Direttiva sulla Rendicontazione della Sostenibilità (CSRD) e la Direttiva sulla Due Diligence della Sostenibilità (CSDDD).

Si citano nel seguito, senza pretesa di esaustività, solo alcune delle proposte della Commissione europea:

- riduzione dell'ambito di applicazione delle imprese soggette agli obblighi di rendicontazione, che riguarderebbero le grandi imprese con più di 1000 dipendenti, con una riduzione della platea delle imprese impattate dalla normativa di circa l'80%, coerente con le soglie della CSDDD;
- posticipo di due anni dell'entrata in vigore dei requisiti di rendicontazione per le grandi imprese che non hanno ancora iniziato a implementare la CSRD e per le PMI quotate (le cd. Wave 2 e 3), al fine di dare tempo ai co-legislatori di concordare sulle modifiche sostanziali proposte dalla Commissione;
- per le imprese non comprese nell'ambito di applicazione della CSRD, adozione con atto delegato dello standard di rendicontazione volontario basato sullo standard per le PMI (VSME) sviluppato da EFRAG limitando ad esso le informazioni che le imprese rientranti nell'ambito di applicazione della CSRD potranno richiedere alle imprese non obbligate;
- revisione del set degli standard di rendicontazione (ESRS) per rimuovere i data point ritenuti non indispensabili in un'ottica di semplificazione e maggiore concentrazione sugli indicatori più rilevanti.

Le proposte su esposte non riguardano le imprese della c.d. wave 1 tra cui il Gruppo Adb per la Rendicontazione di Sostenibilità dell'esercizio 2024 e 2025.

Per quanto riguarda, specificamente, la Tassonomia Europea, è entrato in vigore il Regolamento Delegato (UE) 2026/73 della Commissione del 4 luglio 2025, il quale ha apportato le seguenti principali modifiche:

- è stata introdotta la possibilità di omettere l'informativa sull'ammissibilità e sull'allineamento delle attività che rappresentano cumulativamente meno del 10% del denominatore del rispettivo KPI (fatturato, CapEx, OpEx) e la possibilità di omettere il KPI OpEx se non materiale rispetto al modello di business dell'azienda;
- sono stati semplificati i modelli di rendicontazione dei KPI relativi al Fatturato, CapEx ed OpEx.

Nella Rendicontazione di sostenibilità 2025 cui si rimanda per approfondimenti, il Gruppo ha deciso di applicare tali semplificazioni e modifiche.

## 5 IL CONTENZIOSO

Per le informazioni relative al contenzioso si rimanda alla Nota 28 del presente bilancio consolidato annuale.

## 6 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 Bilancio Consolidato mentre per i rischi ESG (cambiamento climatico, rumore e annoyance e cybersecurity) si rimanda ai capitoli della Rendicontazione di Sostenibilità 2025.

### Rischi relativi all'incidenza dei rapporti con Ryanair sui volumi di traffico

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 dicembre 2025, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 54,1%.

Nel solco della pluriennale intesa di successo AdB e Ryanair hanno consolidato la partnership, avviata nel 2008, con un nuovo accordo di 6 anni siglato a febbraio 2023. Particolarmente, AdB e Ryanair hanno sottoscritto l'intesa, nell'ambito dei rispettivi obiettivi di sviluppo, al fine di assicurare il mantenimento di una rete articolata e varia di collegamenti nell'ambito delle aree servite dal vettore ed altresì assicurare uno sviluppo del network in linea con la capacità ed in coerenza con i progetti di sviluppo infrastrutturale del Marconi. L'accordo persegue obiettivi di sostenibilità complessiva nel lungo termine e prevede uno schema di incentivazione collegato alla policy di sviluppo del traffico dell'aeroporto. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

In relazione a tale profilo di rischio si segnala un suo possibile innalzamento laddove il vettore optasse per una parziale revisione della sua operatività presso lo scalo “Marconi” di Bologna spostando operazioni singole o aerei ivi basati presso altri scali limitrofi e di recente beneficiati dall'iniziativa regionale e quindi dall'approvazione in sede parlamentare della L. 199/2025 (Legge di Bilancio 2026) che ha previsto, ai co. 481-484, l'esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco per gli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma a decorrere dal 1° gennaio 2026, con contestuale trasferimento dell'intero onere in capo alla Regione Emilia-Romagna per un importo complessivo pari a 1,9 milioni di Euro annui. Sono in corso da parte del management tutte le iniziative necessarie ed opportune atte a monitorare ed a rafforzare progressivamente l'andamento della partnership.

### Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza molto importante del segmento *low cost*, è proattivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale progressivamente più positivo. Ciò anche in considerazione del piano degli investimenti che la Capogruppo intende proporre, coerentemente con il Masterplan approvato e vigente con orizzonte al 2030, all'ENAC in relazione al prossimo periodo regolatorio 2027-2030.

### **Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation**

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

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

### **Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi**

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'ambito dell'aeroporto in sua gestione totale sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui driver principale è l'andamento del traffico aereo. Con provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole sul Piano Investimenti presentato da AdB per il periodo quadriennale 2023-2026. Con provvedimento del 13 agosto 2024 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole all'aggiornamento degli allegati tecnici – in primis del Piano Investimenti – presentati da AdB in relazione al periodo quadriennale 2023-2026.

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, rallentamenti determinati dalla complessità delle procedure di gara o da eventuali correlati fronti di contenzioso, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di penali o revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le tensioni geopolitiche internazionali rischiano di determinare il mantenimento o addirittura l'aumento ulteriore prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati, di talune materie prime o componenti essenziali alle attività costruttive ed un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti.

Inoltre, per effetto dello status di aeroporto coordinato, in caso di mancata realizzazione del Piano degli Interventi nei tempi previsti, potrebbero generarsi ritardi nei rilasci di capacità infrastrutturale aggiuntiva e quindi limitazioni all'evoluzione del traffico futuro. Il piano investimenti come rimodulato di tempo in tempo, sempre garantendo debita e costante informativa ad ENAC, sarà implementato con risorse finanziarie proprie, risorse già disponibili derivanti dal finanziamento BEI e con ulteriori finanziamenti di prossima ricerca ed attivazione.

### **Rischi relativi al quadro normativo**

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

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

Il contesto macroeconomico e geopolitico che ha caratterizzato gli ultimi anni espone il Gruppo a rischi specifici collegati. In particolare, il business è risultato impattato dal conflitto tra Russia e Ucraina il quale ha determinato la perdita dei volumi di traffico, pur se ridotti, verso i paesi dell'Est Europa. Alcuni effetti, seppur preliminari e momentaneamente contenuti, si stanno registrando a seguito dell'attacco di Stati Uniti e Israele all'Iran, il quale ha determinato un acuirsi di criticità già presenti legate a situazioni di tensioni dell'area, aumentando conseguentemente le incertezze complessive del contesto geopolitico mondiale. Tali conflitti potrebbero influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica, anche al di fuori dell'Europa orientale e del Medio Oriente. Inoltre, dal punto di vista degli equilibri delle condizioni macroeconomiche globali, la recente introduzione di dazi sull'importazione di merci da parte dell'amministrazione statunitense, la cui configurazione non è ancora ben definita ed impatta settori strategici per il nostro Paese (i.e. automotive, fashion ed agroalimentare), potrebbe generare un indebolimento degli scambi e dell'economia globale, provocando possibili conseguenti azioni di rivalsa da parte dei partner commerciali dei Paesi interessati (c.d. "guerre commerciali") ed un aumento dei costi delle merci trasportate a livello globale.

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

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

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2025 per 284 milioni di Euro, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di *impairment* sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza consente.

Il test di *impairment* e le relative *sensitivity* rispetto alle assunzioni caratterizzate da maggiore aleatorietà non hanno evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2025 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – diritti di concessione).

Sul tema della verificabilità della recuperabilità del valore delle attività si rimanda anche alla nota 6 – altre attività finanziarie non correnti e alla nota 10 – crediti commerciali.

## 7 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale della Capogruppo nel biennio in esame rimandando al commento esposto nel capitolo 3 vista la prevalenza dei valori della stessa sul Gruppo.

### 7.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO

<i>in migliaia di euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	68.498	65.159	3.339	5,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	56.033	55.139	894	1,6%
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340	29,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	2.541	1.456	1.085	74,5%
<b>RICAVI</b>	<b>173.094</b>	<b>157.436</b>	<b>15.658</b>	<b>9,9%</b>
Materiali di consumo e merci	(1.143)	(1.275)	132	(10,4)%
Costi per servizi	(25.029)	(22.386)	(2.643)	11,8%
Costi per servizi di costruzione	(43.831)	(33.983)	(9.848)	29,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(11.452)	(10.830)	(622)	5,7%
Oneri diversi di gestione	(3.886)	(3.749)	(137)	3,7%
Costo del personale	(35.602)	(32.786)	(2.816)	8,6%
<b>COSTI</b>	<b>(120.943)</b>	<b>(105.009)</b>	<b>(15.934)</b>	<b>15,2%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>52.151</b>	<b>52.427</b>	<b>(276)</b>	<b>(0,5)%</b>
Ammortamento diritti di concessione	(10.473)	(9.417)	(1.056)	11,2%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.285)	(1.150)	(135)	11,7%
Ammortamento attività materiali	(2.675)	(2.134)	(541)	25,4%
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>(14.433)</b>	<b>(12.701)</b>	<b>(1.732)</b>	<b>13,6%</b>
Riprese di valore (sval. Nette) dei crediti comm. e diversi	(38)	(62)	24	(38,7)%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.789)	(6.863)	2.074	(30,2)%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(658)	(168)	(490)	291,7%

<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>(5.485)</b>	<b>(7.093)</b>	<b>1.608</b>	<b>(22,7)%</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(140.861)</b>	<b>(124.803)</b>	<b>(16.058)</b>	<b>12,9%</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>32.233</b>	<b>32.633</b>	<b>(400)</b>	<b>(1,2)%</b>
Proventi finanziari	3.046	1.672	1.374	82,2%
Oneri finanziari	(2.516)	(2.267)	(249)	11,0%
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>32.763</b>	<b>32.038</b>	<b>725</b>	<b>2,3%</b>
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(9.284)	(9.344)	60	(0,6)%
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>23.479</b>	<b>22.694</b>	<b>785</b>	<b>3,5%</b>
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo</b>	<b>23.479</b>	<b>22.694</b>	<b>785</b>	<b>3,5%</b>

Nel biennio l'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (\*) è stato il seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Var. ass. vs 2024	Var. % vs 2024
Ricavi per servizi aeronautici	68.498	65.159	3.339	5,1%
Ricavi per servizi non aeronautici	56.033	55.139	894	1,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.848	1.258	590	46,9%
<b>RICAVI</b>	<b>126.379</b>	<b>121.556</b>	<b>4.823</b>	<b>4,0%</b>
Materiali di consumo e merci	(1.143)	(1.275)	132	(10,4)%
Costi per servizi	(25.029)	(22.386)	(2.643)	11,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(11.452)	(10.830)	(622)	5,7%
Oneri diversi di gestione	(3.886)	(3.749)	(137)	3,7%
Costo del personale	(35.602)	(32.786)	(2.816)	8,6%
<b>COSTI</b>	<b>(77.112)</b>	<b>(71.026)</b>	<b>(6.086)</b>	<b>8,6%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO</b>	<b>49.267</b>	<b>50.530</b>	<b>(1.263)</b>	<b>(2,5)%</b>
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340	29,0%
Costi per servizi di costruzione	(43.831)	(33.983)	(9.848)	29,0%
<b>Margine Servizi di Costruzione</b>	<b>2.191</b>	<b>1.699</b>	<b>492</b>	<b>29,0%</b>
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	693	198	495	250,0%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>52.151</b>	<b>52.427</b>	<b>(276)</b>	<b>(0,5)%</b>

(\*) per approfondimenti sul Terminal Value si rimanda al commento sui principi contabili alla voce Attività Immateriali della Nota

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo.

	1° TRIM 2025	Var % vs 2024	2° TRIM 2025	Var % vs 2024	3° TRIM 2025	Var % vs 2024	4° TRIM 2025	Var % vs 2024
<b>Traffico Passeggeri</b>	2.135.210	9,5%	3.167.169	2,3%	3.237.418	(1,8)%	2.598.216	6,8%
<b>CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)</b>	<b>1° TRIM 2025</b>	<b>Var % vs 2024</b>	<b>2° TRIM 2025</b>	<b>Var % vs 2024</b>	<b>3° TRIM 2025</b>	<b>Var % vs 2024</b>	<b>4° TRIM 2025</b>	<b>Var % vs 2024</b>
<b>RICAVI RETTIFICATI</b>	<b>26.464</b>	<b>6,1%</b>	<b>33.554</b>	<b>2,7%</b>	<b>34.678</b>	<b>2,0%</b>	<b>31.683</b>	<b>5,8%</b>
Ricavi per servizi aeronautici	14.021	7,0%	17.866	2,6%	19.015	3,5%	17.596	8,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.164	6,2%	14.830	(0,9)%	15.322	(0,1)%	13.717	2,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	279	(26,8)%	858	212,0%	341	15,2%	370	20,9%
<b>COSTI RETTIFICATI</b>	<b>(17.771)</b>	<b>7,6%</b>	<b>(19.014)</b>	<b>6,0%</b>	<b>(19.851)</b>	<b>10,3%</b>	<b>(20.476)</b>	<b>10,3%</b>
Costo del personale	(8.251)	6,6%	(8.990)	8,3%	(9.031)	11,1%	(9.330)	8,2%
Altri costi operativi	(9.520)	8,4%	(10.024)	4,0%	(10.820)	9,7%	(11.146)	12,0%
<b>MOL RETTIFICATO</b>	<b>8.693</b>	<b>3,2%</b>	<b>14.540</b>	<b>(1,2)%</b>	<b>14.827</b>	<b>(7,3)%</b>	<b>11.207</b>	<b>(1,6)%</b>
<b>EBITDA MARGIN RETTIFICATO</b>	<b>32,8%</b>	<b>n.s.</b>	<b>43,3%</b>	<b>n.s.</b>	<b>42,8%</b>	<b>n.s.</b>	<b>35,4%</b>	<b>n.s.</b>

## 7.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

<i>in migliaia di euro</i>		31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
A	Disponibilità liquide	70.805	31.264	39.541
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	0	0
<b>D</b>	<b>Liquidità (A+B+C)</b>	<b>70.805</b>	<b>31.264</b>	<b>39.541</b>
E	Debito finanziario corrente	(4.897)	(3.596)	(1.301)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.281)	(9.250)	2.969
<b>G</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F)</b>	<b>(11.178)</b>	<b>(12.846)</b>	<b>1.668</b>
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)</b>	<b>59.627</b>	<b>18.418</b>	<b>41.209</b>
I	Debito finanziario non corrente	(94.998)	(21.260)	(73.738)
J	Strumento di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.172)	(918)	(254)
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)</b>	<b>(96.170)</b>	<b>(22.178)</b>	<b>(73.992)</b>
<b>M</b>	<b>Totale indebitamento finanziario (H+L)</b>	<b>(36.543)</b>	<b>(3.760)</b>	<b>(32.783)</b>

## 7.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

<i>IMPIEGHI (in migliaia di Euro)</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione Assoluta 2025 - 2024	Variazione % 2025 - 2024
- Crediti commerciali	18.998	16.476	2.522	15,3%
- Crediti tributari	448	654	(206)	(31,5)%
- Altri Crediti	7.132	6.629	503	7,6%
- Rimanenze di magazzino	798	737	61	8,3%
<b>Subtotale</b>	<b>27.376</b>	<b>24.496</b>	<b>2.880</b>	<b>11,8%</b>
- Debiti commerciali	(44.022)	(31.084)	(12.938)	41,6%
- Debiti tributari	(1.106)	(7.951)	6.845	(86,1)%
- Altri debiti	(40.052)	(38.179)	(1.873)	4,9%
<b>Subtotale</b>	<b>(85.180)</b>	<b>(77.214)</b>	<b>(7.966)</b>	<b>10,3%</b>
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(57.804)</b>	<b>(52.718)</b>	<b>(2.994)</b>	<b>5,7%</b>
- Immobilizzazioni	300.883	267.290	33.593	12,6%
- Attività fiscali differite	5.301	5.059	242	4,8%
- Altre attività non correnti	31.286	21.794	9.492	43,6%
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>337.470</b>	<b>294.143</b>	<b>43.327</b>	<b>14,7%</b>
- Fondi rischi, oneri e TFR	(25.366)	(26.410)	1.044	(4,0)%
-Altre passività non correnti	(73)	(63)	(10)	15,9%
<b>Subtotale</b>	<b>(25.439)</b>	<b>(26.473)</b>	<b>1.034</b>	<b>(3,9)%</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>312.031</b>	<b>267.670</b>	<b>44.361</b>	<b>16,6%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>254.227</b>	<b>214.952</b>	<b>39.275</b>	<b>18,3%</b>

<i>FONTI (in migliaia di Euro)</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione Assoluta 2025 - 2024	Variazione % 2025 - 2024
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(36.543)</b>	<b>(3.760)</b>	<b>(32.783)</b>	<b>871,9%</b>
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(103.891)	(98.184)	(5.707)	5,8%
-Risultato dell'esercizio	(23.479)	(22.694)	(785)	3,5%
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>(217.684)</b>	<b>(211.192)</b>	<b>(6.492)</b>	<b>3,1%</b>
<b>Totale Fonti</b>	<b>(254.227)</b>	<b>(214.952)</b>	<b>(39.275)</b>	<b>18,3%</b>

## 8 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO

Si riportano di seguito i prospetti di riconciliazione tra Patrimonio Netto e Risultato netto della Capogruppo e Patrimonio Netto e Risultato netto consolidato:

<i>in migliaia di Euro</i>	<b>Patrimonio Netto</b>	<b>Risultato Netto al 31.12.2025</b>
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	217.684	23.479
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	5.994	1.059
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	8.219	317
<b>Patrimonio netto e risultato aggregato</b>	<b>231.897</b>	<b>24.855</b>
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.192)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione cessione cespiti infragruppo	(12)	(12)
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
<b>Patrimonio e risultato consolidato</b>	<b>228.738</b>	<b>24.842</b>
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
<b>PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>228.738</b>	<b>24.842</b>

<i>in migliaia di Euro</i>	<b>Patrimonio Netto</b>	<b>Risultato Netto al 31.12.2024</b>
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	211.192	22.694
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	4.930	947
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	7.904	796
<b>Patrimonio netto e risultato aggregato</b>	<b>224.026</b>	<b>24.437</b>
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.192)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione cessione cespiti infragruppo	0	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
<b>Patrimonio e risultato consolidato</b>	<b>220.879</b>	<b>24.437</b>
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
<b>PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>220.879</b>	<b>24.437</b>

## 9 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 così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172);
- **Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria netta:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto/Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

## 10 GARANZIE PRESTATE

Per le informazioni relative alle garanzie prestate dal Gruppo si rimanda alla Nota 27 del Bilancio consolidato.

## 11 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO

Ai sensi dell'articolo 2428, comma n. 2, n. 3 e n. 4, del Codice Civile si dà atto che Adb e il Gruppo non possiedono azioni proprie alla data del 31 dicembre 2025.

## 12 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI

Sulla base delle comunicazioni effettuate ai sensi di legge, gli Amministratori ed i Sindaci di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, che alla data del 31 dicembre 2025 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

- l'amministratore esecutivo Nazareno Ventola n° 4.000 azioni.

## 13 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.

## 14 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

### Andamento del traffico

A gennaio i passeggeri dell'Aeroporto di Bologna sono stati complessivamente 702.591 (+4,1% rispetto allo stesso mese del 2025), mentre a febbraio i passeggeri registrati sono 681.053, in aumento del 5,9% rispetto al 2025.

Nel dettaglio, a febbraio crescono i passeggeri su voli nazionali (157.291, +2,9% su febbraio 2025), ma registrano un'ottima performance anche i passeggeri su voli internazionali (523.762, +6,9% sullo stesso mese del 2025). In crescita anche i movimenti, a quota 4.960 (+3,9% sul 2025), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.493 tonnellate, in aumento dello 0,8%.

Le destinazioni preferite di febbraio 2026 sono state: Catania, Tirana, Barcellona, Madrid, Parigi De Gaulle, Palermo, Istanbul, Bucarest, Londra Heathrow e Amsterdam.

Nei primi due mesi del 2026 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 1.383.644 passeggeri (in crescita del 5,0% sul 2025), con 10.114 movimenti complessivi (+2,6% sul 2025). Le merci trasportate per via aerea nei primi due mesi del 2026 sono state 6.752 tonnellate, in lieve calo (-0,2%) sul 2025.

### Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo gli studi di settore, il 2025 è stato un anno di profondi cambiamenti che hanno richiesto un'elevata capacità di adattamento, ma il settore ha comunque registrato una crescita omogenea nella maggior parte delle regioni. Nel 2026, nonostante la persistente instabilità macroeconomica e geopolitica, la domanda pare al momento confermarsi resiliente sia nei paesi sviluppati sia in quelli in via di sviluppo, con prospettive di crescita in miglioramento rispetto all'anno precedente e pari a +4,9% per il traffico passeggeri e +2,4% per il cargo. Gli studi IATA pubblicati a fine 2025 evidenziano inoltre che, pur in presenza di pressioni derivanti dalle principali aree di rischio (politiche frammentate, *supply chain* sotto pressione, cambiamento climatico, contesto macroeconomico, minacce informatiche e IA), le compagnie aeree globali prevedono ricavi record. Questo anche grazie all'adozione dell'intelligenza artificiale, la quale emergerà come fattore competitivo chiave, che potrebbe consentire maggiore efficienza e riduzione parziale dei costi, migliorando i margini. Parallelamente, i costruttori di aeromobili aumentano le consegne, pur in un contesto di filiere sotto tensione. Le compagnie low cost continueranno a trainare la crescita del settore, ampliando le reti e puntando in misura crescente sui ricavi ancillari (Fonte: CAPA, "Airline Leader Briefing", gennaio 2026, IATA "An assessment of risks in 2026: Converging risks and vulnerabilities", dicembre 2025).

Quanto sopra esposto non considera il crescente clima di incertezza legato all'intensificarsi delle tensioni in Medio Oriente. Di conseguenza, le stime e le previsioni di crescita formulate dagli studi di settore potrebbero essere soggette a revisioni, riflettendo le pressioni al ribasso derivanti dall'evolversi del contesto.

Il Gruppo AdB chiude l'esercizio 2025 con risultati positivi in termini di traffico e andamento economico-finanziario. La prima *Summer Season* IATA con status di aeroporto coordinato ha consentito di coniugare la crescita dei volumi, pur in presenza di interferenze connesse ai cantieri, con un miglioramento della qualità del servizio al passeggero grazie a una distribuzione più omogenea dei movimenti nel corso della giornata. I primi mesi del 2026 evidenziano un andamento del traffico in continuità e, alla data di redazione, la programmazione degli slot per la *Summer Season* risulta sostanzialmente in linea con la stagione precedente.

Permane, tuttavia, un profilo di rischio elevato connesso al quadro geopolitico internazionale, in particolare dopo l'attacco all'IRAN, che potrebbe incidere sulla domanda e sull'operatività del settore. In termini di connettività diretta, l'esposizione del Gruppo agli effetti della guerra in Medio Oriente è limitata (circa l'2% del traffico) e si concentra prevalentemente su collegamenti da/per Dubai, con riflessi anche sull'attività cargo; l'entità di tali impatti, anche indiretti sulla domanda derivanti da possibili incrementi dei prezzi dei biglietti aerei e da una possibile ripresa dell'inflazione, dipenderà dalla durata delle tensioni e da possibili ulteriori denegate escalation. A livello locale, la Legge di Bilancio 2026 ha previsto, a decorrere dal 1° gennaio l'esenzione dal pagamento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco per gli aeroporti di Rimini, Forlì e Parma, con trasferimento dell'onere in capo alla Regione Emilia-Romagna. L'aeroporto di Bologna non beneficia di tale misura volta a influire sulla dinamica del traffico regionale, con potenziali effetti di trasferimento di domanda da Bologna agli scali minori.

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

**Sommario**

<b>INFORMAZIONI GENERALI .....</b>	<b>46</b>	
1	METODOLOGIA E CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ.....	46
2	MODELLO DI BUSINESS, STRATEGIA E CATENA DEL VALORE.....	47
2.1	Modello di business e strategia.....	47
2.2	Catena del valore .....	51
2.3	Interessi e opinioni degli stakeholders.....	52
3	ANALISI DI DOPPIA RILEVANZA.....	54
3.1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti .....	54
4	GOVERNANCE .....	62
4.1	Modello di Corporate Governance.....	62
4.1.1	Governance della Sostenibilità.....	66
4.2	Gestione etica del Business .....	67
4.2.1	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità .....	67
4.3	Dichiarazione sul dovere di diligenza .....	68
4.4	Politiche.....	70
<b>INFORMAZIONI AMBIENTALI .....</b>	<b>74</b>	
5	INFORMATIVA A NORMA DELL'ARTICOLO 8 DEL REGOLAMENTO (UE) 2020/852 (REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA).....	74
5.1	Nota metodologica fatturato .....	74
5.2	Nota metodologica CapEx .....	75
5.3	Nota metodologica OpEx.....	77
5.4	Valutazione delle Clausole Minime di Salvaguardia.....	78
5.5	Modelli di comunicazione dei KPI previsti dal Regolamento UE 2020/852 .....	79
6	ESRS E1 – CAMBIAMENTI CLIMATICI .....	82
6.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici.....	82
6.2	Piano di transizione.....	83
6.3	Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici.....	85
6.4	Politiche.....	85
6.5	Azioni .....	86
6.6	Target.....	90
6.7	Metriche.....	91
7	ESRS E2 – INQUINAMENTO .....	96
7.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento .....	96
7.2	Politiche.....	96
7.3	Azioni .....	96
7.4	Target.....	97
7.5	Metriche.....	97
8	ESRS E3 – ACQUA E RISORSE MARINE.....	99
8.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle risorse idriche.....	99
8.2	Politiche.....	99
8.3	Azioni .....	100
8.4	Target.....	100
8.5	Metriche.....	100
9	ESRS E4 – BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI .....	102
9.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità .....	102
9.2	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale.....	103
9.3	Politiche .....	103
9.4	Azioni .....	103
9.5	Target.....	104
9.6	Metriche.....	104

10	ESRS E5 – USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE .....	105
10.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all' uso delle risorse e all'economia circolare .....	105
10.2	Politiche .....	106
10.3	Azioni.....	106
10.4	Target .....	108
10.5	Metriche.....	109
<b>INFORMAZIONI SOCIALI .....</b>		<b>112</b>
11	ESRS S1 – FORZA LAVORO PROPRIA.....	112
11.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria .....	112
11.2	Processi per coinvolgere i lavoratori propri .....	114
11.3	Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulla forza lavoro propria.....	115
11.4	Politiche .....	115
11.5	Azioni.....	118
11.6	Target .....	125
11.7	Metriche.....	127
12	ESRS S2 – LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE .....	134
12.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore.....	134
12.2	Processi per coinvolgere i lavoratori nella catena del valore.....	136
12.3	Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore .....	138
12.4	Politiche .....	138
12.5	Azioni.....	141
12.6	Target .....	144
13	ESRS S3 – COMUNITÀ INTERESSATE .....	145
13.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate .....	145
13.2	Processi per coinvolgere le comunità interessate .....	146
13.3	Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulle comunità interessate .....	146
13.4	Politiche .....	147
13.5	Azioni.....	148
13.6	Target .....	150
13.7	Metriche entity specific.....	151
14	ESRS S4 – CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI.....	152
14.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali.....	152
14.2	Processi per coinvolgere i consumatori e gli utilizzatori finali .....	154
14.3	Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui consumatori e utenti finali .....	155
14.4	Politiche .....	156
14.5	Azioni.....	158
14.6	Target .....	162
14.7	Metriche Entity-Specific.....	163
<b>INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE .....</b>		<b>166</b>
15	ESRS G1 – CONDOTTA D'IMPRESA.....	166
15.1	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa .....	166
15.2	Politiche .....	167
15.3	Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento.....	170
15.4	Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati.....	172
15.5	Target .....	173
<b>APPENDICE.....</b>		<b>174</b>
16	ESRS CONTENT INDEX .....	174
17	ESRS 2 - APPENDICE B.....	180

## 15 LA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ AI SENSI DEL D.LGS.125/2024

### INFORMAZIONI GENERALI

#### 1 METODOLOGIA E CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (nel seguito anche “**AdB**” o la “**Società**”) è la società per azioni, con sede legale a Bologna, che gestisce l’Aeroporto di Bologna, il settimo scalo italiano per numero di passeggeri nel 2025, ed è quotata al mercato regolamentato Euronext Star Milan di Borsa italiana. AdB è anche la Società Capogruppo del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna (nel seguito anche solo “**Gruppo**” o “**Gruppo AdB**”) che comprende le società controllate al 100%: Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito anche solo “**FFM**”) che si occupa di *handling* cargo e merce e Tag Bologna S.r.l. (nel seguito anche solo “**TAG**”) che gestisce il terminal Aviazione Generale e si occupa dei servizi di *handling* per l’Aviazione Generale sull’Aeroporto di Bologna.

**BP-1 3** La presente Dichiarazione Annuale sulla Sostenibilità 2025 (nel seguito indicata anche come “Rendicontazione di Sostenibilità” o “RS”) redatta in conformità al D.Lgs. 125/2024 (nel seguito anche solo “il Decreto”), che recepisce la Direttiva UE 2464/2022, nota come “*Corporate Sustainability Reporting Directive*” (nel seguito anche solo “CSRD”), rappresenta la seconda applicazione degli *European Sustainability Reporting Standards Sector Agnostic* (nel seguito anche solo “ESRS”), pubblicati in via ufficiale il 31 luglio 2023 (Allegato I, Regolamento Delegato 2772/2023) e finalizzati a rendere complete, trasparenti e comparabili le informazioni sulla sostenibilità di tutte le imprese europee.

**BP-1 5 a), b i)** Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni corrisponde a quello del Bilancio Consolidato del Gruppo<sup>1</sup>, riguardando l’esercizio 2025, che va dal 1° gennaio al 31 dicembre. Il documento riporta le politiche, le azioni, gli obiettivi e le performance del Gruppo inerenti alle questioni di sostenibilità rilevanti, considerando le operazioni proprie del Gruppo e gli attori della catena del valore rilevanti sia a monte che a valle. **BP-1 5 c)** Tuttavia, considerata la complessità della normativa e dei requisiti previsti dagli standard di rendicontazione, in particolar modo per quanto riguarda la catena del valore, il Gruppo si è avvalso di quanto previsto dalle disposizioni transitorie dell’Appendice C dell’ESRS<sup>12</sup>. L’elenco delle misure transitorie di cui il Gruppo si è avvalso nella presente Rendicontazione è riportato nella sezione *ESRS Content Index* in chiusura al documento. **BP-2 10** Con riferimento specifico alla catena del valore, alla data di redazione del presente documento non sono stati indicati dati quantitativi ad eccezione dei dati emissivi di Scope 2 e 3; tuttavia, il Gruppo si impegna nell’attuare le misure necessarie per incorporare i dati necessari nei prossimi esercizi, in funzione dell’evoluzione normativa sulla rendicontazione di sostenibilità.

**BP-1 5 d), e)** Salvo diversa indicazione, le informazioni su Politiche, Azioni, Target (PAT) e metriche coprono l’intero perimetro di rendicontazione e il Gruppo non si è avvalso della facoltà di omettere specifiche informazioni tutelate (relative a proprietà intellettuale, *know-how* o risultati dell’innovazione), né si è avvalso delle esenzioni previste dagli articoli 19-bis paragrafo 3 e 29-bis, paragrafo 3, della Direttiva 2013/34/UE.

**BP-2 13 a), b), c)** Per garantire confrontabilità, vengono inclusi i dati comparativi 2024; eventuali modifiche nella presentazione rispetto all’anno precedente sono motivate e, se possibile, accompagnate da dati ricalcolati o spiegazioni delle variazioni. **BP-2 11 a), b)** I dati stimati sono accompagnati da opportune informazioni di corredo, che consentono al lettore di comprendere le incertezze più significative che incidono su di esse. A tal proposito, per ciascun importo quantitativo individuato sono fornite informazioni circa le eventuali cause dell’incertezza di misura. L’informativa viene inoltre corredata da eventuali ipotesi, approssimazioni e giudizi formulati nel corso della valutazione. **BP-2 14 a), b), c)** Eventuali errori rilevanti sono segnalati, esplicitando la natura dell’errore, i potenziali effetti di queste sui dati precedentemente esposti e, se possibile, le relative correzioni. Se tale correzione non risulta possibile vengono comunque evidenziate le circostanze che hanno provocato l’errore.

**BP-2 16)** Dove necessario, senza trascurare la completezza e comprensibilità della Rendicontazione di Sostenibilità, alcune informazioni sono fornite mediante riferimento, con indicazione degli obblighi di informativa o specifici elementi di informazione (c.s. *datapoint*) previsti.

<sup>1</sup> La Capogruppo e le società controllate consolidate integralmente nel Bilancio Consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2025.

<sup>2</sup> L’appendice C definisce l’elenco delle disposizioni di introduzione graduale per gli obblighi di informativa o gli elementi d’informazione degli obblighi d’informativa di cui agli ESRS che possono essere omessi o che non sono applicabili nel primo anno o nei primi anni di redazione della dichiarazione sulla sostenibilità ai sensi degli ESRS.

Ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 125/2024, il Gruppo ha altresì incluso all'interno del presente documento l'informativa richiesta a norma dell'articolo 8 della cosiddetta "Tassonomia UE" (Regolamento UE 2020/852 e successivi Regolamenti Delegati) in relazione alle attività ecosostenibili. In particolare, per il 2025, Aeroporto di Bologna rendiconta l'informativa sulla Tassonomia in conformità alle semplificazioni normative apportate con il Regolamento Delegato (UE) 2026/73 del 4 luglio 2025, che modifica i Regolamenti Delegati (UE) 2021/2178, 2021/2139 e 2023/2486.

**BP-2 15** Nella parte finale del documento è riportata la *Tabella degli elementi di informazione derivanti da altre norme UE*<sup>3</sup>, nella quale viene riportato un raccordo tra le informazioni prescritte da altri atti legislativi dell'UE contenenti obblighi di comunicazione di informazioni sulla sostenibilità e gli obblighi di informativa afferenti ai principi trasversali e tematici ESRS di cui viene data disclosure nella Rendicontazione di Sostenibilità 2025. Infine, all'interno dell'*ESRS Content Index*, si riporta il dettaglio degli indicatori ESRS rendicontati.

La RS è oggetto di un esame limitato ("*limited assurance engagement*" secondo i criteri indicati dal principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - *Standard on Sustainability Assurance Engagement - SSAE (Italia)*) da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A..La Relazione della Società di Revisione è riportata alla fine del presente documento.

La Rendicontazione sulla Sostenibilità, dalla data di pubblicazione del 31 marzo 2026, è disponibile anche sul sito web e per ogni ulteriore informazione è possibile contattare [investor.relations@bologna-airport.it](mailto:investor.relations@bologna-airport.it)

## 2 MODELLO DI BUSINESS, STRATEGIA E CATENA DEL VALORE

### 2.1 Modello di business e strategia

#### Modello di business

L'Aeroporto di Bologna è classificato come "**Aeroporto strategico**" nel Piano nazionale degli Aeroporti e situato nel cuore della Food Valley emiliana e dei distretti industriali dell'*automotive* e del *packaging*. Il Gruppo conta un totale di 649 dipendenti al 31/12/2025, tutti operanti all'interno dell'area dell'Aeroporto di Bologna, **SBM-1\_40 a iii)** ed ha una *catchment area* di circa 11 milioni di abitanti e circa 47.000 aziende con una forte propensione all'*export* e all'internazionalizzazione e con politiche di espansione commerciale verso l'Est Europa e l'Asia.

**SBM-1 40 a i, ii)** L'oggetto principale del business consiste nelle attività di sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché delle attività connesse o collegate. Le attività prestate dai gestori aeroportuali sono tradizionalmente raggruppate in due macroaree: *aviation* e *non aviation*. Coerentemente, il Gruppo gestisce lo scalo attraverso un modello di business suddiviso nelle seguenti Strategic Business Unit (SBU), tramite le quali è possibile identificare i servizi offerti e i clienti serviti.

Strategic Business Unit Aviation	Strategic Business Unit Non Aviation
Si occupa della gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche, della prestazione dei servizi <i>aviation</i> a passeggeri, utenti e operatori aeroportuali, nonché dello sviluppo del <i>business aviation</i> .	Si occupa dello sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale, presta servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali e si occupa dello sviluppo e del marketing delle attività <i>non aviation</i> e degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione.
<b>SBM-1 40 b)</b> Ciascuna delle due <i>strategic business unit</i> corrisponde a un gruppo di servizi offerti, che congiuntamente rappresentano la totalità dei ricavi di Gruppo. Entrambe sono connesse a impatti rilevanti sia effettivi che potenziali negativi. <sup>4</sup>	

Aeroporto di Bologna sta contestualmente affrontando le grandi sfide infrastrutturali che ne cambieranno il volto, mentre la sostenibilità in tutte le sue accezioni, ambientale, sociale, etica ed economica, è sempre più centrale ed imprescindibile assieme all'Innovazione.

<sup>3</sup> La presente Tabella è redatta in conformità ai requisiti dell'Appendice B "Elenco degli elementi d'informazione di cui ai principi trasversali e tematici derivanti dal diritto dell'UE" dell'ESRS 2 "Informazioni Generali".

<sup>4</sup> Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione "Informativa relativa ai settori operativi" del Bilancio consolidato.

## VISION



Essere la porta d'accesso ideale per l'Italia

## MISSION



Aumentare la rete dei collegamenti ed avere cura affinché il passeggero possa vivere un'esperienza unica

## VALORI

**“Siamo più di un'azienda: siamo una comunità unita da un impegno comune verso l'eccellenza ed il progresso sostenibile”**

*Innovazione, Centralità della Persona, Spirito di Squadra e Responsabilità* sono i pilastri su cui si fonda l'identità aziendale del Gruppo



Per maggiori informazioni, si rimanda alla sezione “Profilo aziendale” del sito corporate [www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it).

**SBM-1 40 f), g)** La strategia del Gruppo poggia le basi su quattro direttrici che costituiscono le linee guida per lo sviluppo sostenibile della Società:



### 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.

Sono inoltre state individuate 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

### **Strategia di sostenibilità**

La sostenibilità è trasversale e integrata in tutti i processi e strategie aziendali di AdB, per ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente e generare valore condiviso per tutti gli stakeholder. In questa visione lo sviluppo sostenibile per AdB è inteso come sviluppo responsabile nella mitigazione degli impatti negativi prodotti dalle attività e soprattutto nella generazione di impatti positivi. Il **Piano di Sostenibilità** (nel seguito anche solo "Piano" o "PdS") include tutte le iniziative volte al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale relativamente ad impatti negativi e positivi che il Gruppo genera sull'ambiente e sul tessuto socioeconomico del territorio in cui opera, al fine di migliorare le performance ESG del Gruppo. I progetti sono articolati in tre pillar, **PLANET, PEOPLE e PROSPERITY**. L'ultimo pillar riguarda specifiche azioni volte a consolidare un modello di business ed una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG ponendo grande attenzione agli aspetti di governance, alla lotta alla corruzione e alle frodi e al rispetto dei diritti umani.

**SBM-1 40 e)**

## ENVIRONMENT – PROTEZIONE AMBIENTALE

### Biodiversità

Tutelare le risorse marine e la Biodiversità

### Economia circolare

Ridurre la produzione di rifiuti e riutilizzare la materia in ottica di Economia Circolare



## ENVIRONMENT – CAMBIAMENTO CLIMATICO

### Cambiamento climatico

Azzerare le emissioni Scopo 1 e Scopo 2 entro il 2030 (Net-Zero)

Gestire gli impatti del cambiamento climatico adattando le infrastrutture ai profili climatici attesi

Ridurre le emissioni Scopo 3



## ENVIRONMENT – MOBILITA'

### Intermodalità

Promuovere l'intermodalità per ridurre le emissioni climalteranti e migliorare il servizio ai passeggeri

### Mobilità sostenibile

Incentivare la mobilità collettiva e sostenibile dei lavoratori per ridurre le emissioni climalteranti



## SOCIAL – SOSTENIBILITA' SOCIALE

### Connettività e sviluppo del territorio

Contribuire alla connettività e allo sviluppo del territorio

### Salute e sicurezza dei lavoratori

Salvaguardare la salute e sicurezza delle persone e promuovere la cultura della sostenibilità tra i lavoratori

### Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali

Migliorare i processi aeroportuali e sviluppare innovazione tecnologica

### Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione

Creare un ambiente inclusivo, valorizzando le differenze individuali e garantendo pari opportunità

### Rumore ed annoyance

Ridurre il rumore aeroportuale e l'annoyance



## GOVERNANCE – SOSTENIBILITA' ECONOMICA

### Filiera sostenibile

Integrare i principi ESG nella gestione della catena di fornitori e partner commerciali

### Comunicazione

Comunicare efficacemente le iniziative e le performance di sostenibilità

### Partnership:

Promuovere la partnership con gli stakeholders, condividendo obiettivi comuni di sostenibilità

### Compliance e prevenzione della corruzione e delle frodi:

Assicurare la conformità alle normative e agli standard applicabili

Prevenire la corruzione e le frodi

### Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti:

Migliorare la qualità del servizio e l'esperienza dei clienti



## 2.2 Catena del valore

SBM-1 40 a i), 42 c) Di seguito si riporta una rappresentazione delle principali caratteristiche della catena del valore, a monte e a valle, e il posizionamento del Gruppo AdB nella stessa in considerazione dei servizi che eroga tramite le sue Business Units Strategiche. Nello specifico, i soggetti “a monte” sono classificati in base alla tipologia di attività/fornitura<sup>5</sup>; mentre i soggetti “a valle” sono classificati in base alla tipologia di business del Gruppo (“aviation” e “non aviation”). Per ciascuno di essi sono stati analizzati i servizi forniti dal Gruppo ed i principali materiali in entrata utilizzati per l'erogazione di tali servizi. Inoltre, sono state prese in considerazione le principali aree geografiche di erogazione dei servizi dei clienti business<sup>6</sup>.

UPSTREAM Principali fornitori	OPERATIONS Gruppo AdB	DOWNSTREAM Principali clienti
<p><b>Fornitori di servizi</b> Safety e vigilanza, servizio navetta, servizi di pulizia, smaltimento rifiuti, servizi di facchinaggio/trasporto e sdoganamento, manutenzione infrastrutture civili ed impiantistiche, servizi di sgombero neve, servizio di de-icing, utilities, consulenze e prestazioni professionali, assicurazioni</p> <p><b>Fornitori di edilizia ed impiantistica</b> Macchinari, attrezzature, impianti, automezzi e arredi, appalti per la realizzazione di infrastrutture edili ed impiantistiche</p> <p><b>Fornitori di informatica</b> Device informatici/hardware, software</p> <p><b>Fornitori di materiali di consumo e merci</b> Fornitura di liquido <i>de-icing</i> pista e piazzali, attrezzi e materiali di officina e pezzi di ricambio mezzi e auto, fornitura di carburanti e gasolio</p>	<p><b>Business aviation</b> messa a disposizione di tutte le infrastrutture, sia land side che air side; servizi di sicurezza e assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM); informativa al pubblico e agli utenti aeroportuali; sviluppo delle infrastrutture aeroportuali</p> <p><b>Business Non Aviation</b> gestione parcheggi, subconcessioni retail, pubblicità, servizi ai passeggeri e gestione delle aree immobiliari</p>	<p><b>Passeggeri</b></p> <p><b>Vettori</b></p> <p><b>Handler</b></p> <p><b>Subconcessionari retail</b></p> <p><b>Rent a car</b></p> <p><b>Vettori di Aviazione Generale, privati, società aerotaxi</b></p> <p><b>Vettori courier e spedizionieri</b></p> <p><b>Taxisti, società di trasporto, noleggio mezzi</b></p>

SBM-1 42 a), b) Le informazioni qualitative sulla catena del valore e sul modello di business del Gruppo AdB sono state raccolte ed elaborate nell'ambito del processo annuale di reporting, verificando la presenza di eventuali aggiornamenti rispetto al periodo precedente. Non sono stati raccolti dati quantitativi sulla catena del valore, ad eccezione delle informazioni necessarie alla stima delle emissioni di Scope 3. Di seguito si riportano le *risorse*, gli *output* e gli *outcomes* del Gruppo AdB.

<sup>5</sup> La mappatura e la classificazione dei fornitori è stata effettuata sulla base delle voci di costo iscritte a Bilancio Consolidato e sulla base di estrazioni da sistema. Ulteriori informazioni sono state identificate mediante l'utilizzo della Piattaforma Synesgy relativamente ai fornitori che hanno compilato specifici questionari in ambito ESG.

<sup>6</sup> La mappatura e la classificazione dei clienti è stata effettuata sulla base delle voci di ricavo iscritte a Bilancio Consolidato e sulla base di estrazione da sistema.

RISORSE				
Capitale naturale	Capitale infrastrutturale	Capitale umano	Capitale sociale e relazionale	Capitale intellettuale
Risorse ambientali necessarie alle operazioni e recettori di impatti. AdB ha definito obiettivi, strumenti di misurazione e iniziative specifiche al fine di monitorare tali risorse	Risorse fisiche fondamentali per l'integrazione dell'aeroporto nel territorio. L'Aeroporto è impegnato in un piano di sviluppo infrastrutturale delle risorse fisiche direttamente gestite.	Caratteristiche e dimensione dell'organico di Gruppo AdB, nonché politiche e azioni adottate per favorire lo sviluppo e il benessere del personale.	Asset immateriali che supportano la gestione e lo sviluppo del business. Tali risorse vengono consolidate tramite il coinvolgimento degli stakeholder, strategie di comunicazione e politiche di gestione della supply chain.	Asset immateriale che abilita la creazione di competenze e soluzioni innovative. La risorsa viene sviluppata attraverso investimenti in innovazione e digitalizzazione.
OUTPUT				
L'insieme delle attività svolte e modalità con cui queste vengono realizzate. L'output riflette l'impegno messo in atto per garantire il funzionamento dell'Aeroporto, rispondendo alle esigenze del territorio servito e alle aspettative degli stakeholder.				
OUTCOME				
Impatto complessivo generato sul contesto socioeconomico di riferimento. L'outcome misura il contributo del sistema aeroportuale come motore di sviluppo economico e sociale, evidenziando il ruolo di AdB quale fattore abilitante e catalizzatore della crescita territoriale.				

### 2.3 Interessi e opinioni degli stakeholders

**SBM-2 43, 45 a iv, v)** Quale fulcro di un sistema complesso come quello aeroportuale, AdB ha sviluppato nel tempo metodi e canali di comunicazione, ascolto e ingaggio per i diversi gruppi di stakeholder interni ed esterni ed ha come obiettivo il coinvolgimento sempre maggiore - attraverso incontri diretti su specifiche tematiche di business, indagini di clima, interviste e workshop -, degli attori che, direttamente o indirettamente, influenzano le attività del Gruppo e sono da queste influenzati. Gli interessi, le aspettative, le preoccupazioni e le esigenze degli attori coinvolti che emergono da tale coinvolgimento sono tenuti in considerazione nello sviluppo delle strategie del Gruppo. Risulta dunque evidente come l'identificazione e la mappatura puntuale degli stakeholder sia fondamentale per poter verificare il complesso delle aspettative delle categorie coinvolte, le potenzialità inesprese dalla relazione con AdB e la serie di azioni in essere e ancora da sviluppare per il raggiungimento di specifici obiettivi condivisi.

**SBM-2 45 a i, ii, iii)** Le **categorie di stakeholder** sono riportate di seguito, affiancate dai principali strumenti d'ascolto. Per i dettagli specifici sui vari strumenti di coinvolgimento e dei canali che consentono agli stakeholder di esprimere preoccupazioni si rimanda all'informativa specifica presente all'interno dei paragrafi dedicati presenti nei capitoli *S1 – Forza lavoro propria*, *S2 – Lavoratori nella catena del valore*, *S3 – Comunità interessate*, *S4 – Consumatori e utilizzatori finali*.

Stakeholders	Strumenti di ascolto e coinvolgimento
<b>PASSEGGERI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Interviste ASQ</li> <li>2. Questionari di customer satisfaction e di rilevazione dei tempi di processo</li> <li>3. Focus specifici su qualità subconcessionari</li> <li>4. Consulta disabili</li> <li>5. Interviste ai PRM (passeggeri a ridotta mobilità)</li> <li>6. Focus tematici su innovazione</li> <li>7. Altri canali (social, CRM, Happy or not system)</li> </ol>
<b>SUBCONCESSIONARI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità</li> <li>2. Comitato Salute e Sicurezza</li> <li>3. Incontri con RSPP dei subconcessionari</li> <li>4. Focus specifici su qualità subconcessionari</li> <li>5. Indagini di Mystery Client</li> <li>6. Altri canali (CRM)</li> </ol>
<b>VETTORI E HANDLER</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incontri sulla sicurezza sul lavoro</li> <li>2. Safety Committee</li> <li>3. Safety meeting</li> <li>4. Local Runway Safety Team</li> <li>5. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità</li> </ol>
<b>COMUNITÀ LOCALI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Commissione aeroportuale rumore</li> <li>2. Tavoli tecnici e di lavoro per le iniziative di mobilità sostenibile</li> </ol>

Stakeholders	Strumenti di ascolto e coinvolgimento
<b>DIPENDENTI E SINDACATI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incontri con l'AD e il management aziendale</li> <li>2. Incontri con RSU e organizzazioni sindacali regionali</li> <li>3. Questionario per il Piano Spostamenti Casa lavoro</li> <li>4. Questionario sul tema molestie</li> <li>5. Mobility days</li> <li>6. Incontri sulla sicurezza sul lavoro</li> <li>7. Altri canali (CRM, survey sullo stress da lavoro correlato ecc., indagini ad hoc sul welfare ecc.)</li> </ol>
<b>AZIONISTI / INVESTITORI / COMUNITÀ FINANZIARIA</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Investor relations</li> <li>2. Incontri con gli investitori e analisti</li> </ol>
<b>ISTITUZIONI E AZIENDE PARTNER</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comitato Regolarità del Servizio e Qualità</li> <li>2. Comitato Mobilità e altri tavoli tecnici</li> <li>3. Interviste one to one e survey</li> </ol>
<b>LAVORATORI DELLA COMUNITÀ AEROPORTUALE</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incontri sindacali</li> <li>2. Mobility days</li> <li>3. Questionario per il Piano Spostamenti Casa Lavoro</li> <li>4. Incontri di formazione e sensibilizzazione su varie tematiche</li> </ol>
<b>NATURA</b>	A tutti gli effetti, il Gruppo considera tra i propri stakeholder la "Natura" come portatore di interessi <b>"silenzioso"</b> . L'importanza che la natura riveste per il Gruppo è confermata da quanto previsto dalla direttrice "CARE" della Strategia aziendale e dal pillar "Planet" del Piano di Sostenibilità.

**S1 SBM-2 12** Gli interessi, le opinioni e i diritti della **forza lavoro propria** del Gruppo AdB sono parte integrante della direttrice strategica **"Care"**. Attraverso l'ascolto, il rispetto delle opinioni, delle esigenze e dei diritti dei lavoratori, il Gruppo non solo adotta un approccio etico alla gestione delle risorse umane, ma integra anche questi aspetti nelle sue scelte strategiche, rendendoli parte integrante del modello aziendale e contribuendo a creare valore duraturo sia per l'impresa che per le persone che ne fanno parte.

**S2 SBM-2 9** I **lavoratori all'interno della comunità aeroportuale, i vettori, gli handler, i sub concessionari e gli operatori logistici** sono un altro gruppo fondamentale di stakeholder, anch'essi parte integrante della strategia - nello specifico legati alle direttrici **"Care"** e **"Develop"** - orientata a generare un impatto positivo sullo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio, con effetti positivi sulla forza lavoro della catena del valore. L'ascolto di questa categoria di stakeholder consente di raccogliere informazioni cruciali per monitorare e migliorare l'impegno verso la sostenibilità e la responsabilità sociale lungo la catena del valore.

**S3 SBM-2 7** La strategia, con particolare riferimento alle direttrici **"Develop"** e **"Connect"**, è orientata a una stretta collaborazione con gli **enti territoriali** e gli **operatori del settore dei trasporti**, con l'obiettivo di incrementare l'attrattività del territorio e ottimizzare le soluzioni di mobilità multimodale. In qualità di polo funzionale sul territorio, l'Aeroporto di Bologna promuove la partecipazione attiva e il dialogo con la **comunità locale**, attraverso comitati e tavoli di discussione aperti con i rappresentanti delle comunità stesse. Tale coinvolgimento attivo mira a favorire una sinergia tra le esigenze locali e le azioni del Gruppo, contribuendo così a un miglioramento sostenibile e condiviso del territorio.

**S4 SBM-2 8** Per quanto riguarda i **passengeri**, il loro coinvolgimento gioca un ruolo cruciale nel perseguimento della direttrice **"Experience"** della strategia di Gruppo, in quanto pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera direttamente ed indirettamente. Le opinioni raccolte orientano quindi le decisioni strategiche e operative, contribuendo al continuo perfezionamento dell'esperienza aeroportuale e alla fidelizzazione della clientela.

**SBM-2 45 b)** In ottica di un coinvolgimento sempre maggiore dei portatori di interesse, alcune categorie di stakeholder sono state ascoltate anche all'interno del processo di valutazione della rilevanza, al fine di promuovere una comprensione condivisa delle questioni di sostenibilità materiali del Gruppo e dell'importanza che gli stakeholder attribuiscono a queste ultime. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo 3.1. *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti.* **SBM-2 45 d)** Le opinioni e gli interessi degli stakeholder coinvolti nel processo di valutazione della rilevanza sono condivisi con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità (nel seguito anche solo "Comitato" o "CCReS") e portati all'attenzione del Consiglio di Amministrazione nella prima riunione utile.

**SBM-2 45 c)** Infine, nel 2025 non sono state apportate modifiche alla strategia e al modello di business di Gruppo AdB a seguito del coinvolgimento e ascolto dei portatori di interesse.

### 3 ANALISI DI DOPPIA RILEVANZA

#### 3.1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

La rendicontazione di sostenibilità ha origine dall'identificazione delle questioni di sostenibilità materiali o rilevanti attraverso l'analisi di Doppia Rilevanza ovvero il processo attraverso cui il Gruppo ADB ha individuato gli impatti, i rischi e le opportunità (nel seguito anche solo "IROs") e ne ha valutato la significatività. **IRO-1 53 h)** Ai fini della reportistica 2025, in assenza di cambiamenti significativi nel contesto interno ed esterno rispetto all'analisi svolta nel 2024, si è proceduto ad un affinamento della stessa, che ha riguardato la semplificazione, sintetizzazione, di alcuni IROs nonché l'eliminazione di altri. L'analisi di doppia rilevanza è un processo annuale, e, come tale, ADB prevede di rivederla anche per il FY 2026.

**IRO-1 53 a), g)** Il processo di Doppia Rilevanza è riepilogato nei seguenti step metodologici.

##### 1. Comprensione del contesto di riferimento **IRO-1 53 b i,ii)**

Lo studio del contesto esterno rappresenta la prima fase dell'analisi e consente di aggiornare la panoramica delle dinamiche in cui opera il Gruppo. L'analisi riguarda il quadro macroeconomico e geopolitico, il settore di riferimento e le evoluzioni normative in materia di sostenibilità. Sono stati presi in considerazione gli approcci alla sostenibilità dei peers, le best practices, l'analisi dei rischi del World Economic Forum (Global Risk Report), le indicazioni strategiche dell'Airport Council International – Europe (di seguito, anche solo "ACI Europe"), le novità della CSRD e degli standard ESRS con riferimento al RA 16 dell'ESRS 1 e all'*implementation Guidance* dell'EFRAG.

L'analisi di contesto è stata completata analizzando la dimensione interna dell'Organizzazione, tramite interviste specifiche al management, tavoli tecnici, nonché analisi documentali. L'analisi del contesto interno è fondamentale per definire il posizionamento del Gruppo rispetto a risorse, processi, attività svolte, prodotti e servizi offerti direttamente ed indirettamente.

L'analisi ha tenuto conto, in senso più ampio, anche della catena del valore a monte e a valle afferente al modello di business del Gruppo (rif. paragrafi 2.1. *Modello di business e strategia* e 2.2. *Catena del valore*). Come anticipato, anche nell'analisi di contesto interno non sono state rilevate variazioni significative; il perimetro di consolidamento è invariato, così come i principali clienti e fornitori, gli altri operatori dell'aeroporto di Bologna e le attività del Gruppo eccezion fatta per:

- il passaggio a fine maggio 2025 dalla gestione diretta della Marconi Business Lounge all'affidamento in subconcessione ad un operatore specializzato già presente sullo scalo;
- la prima annualità completa di nuovo status di aeroporto "coordinato" ai fini dell'assegnazione delle bande orarie (dalla stagione invernale 2024/25).

##### 2. Identificazione di impatti, rischi ed opportunità (IROs)

L'analisi del contesto è stata funzionale alla mappatura degli IROs applicabili al Gruppo (*long list*) attraverso i seguenti step:

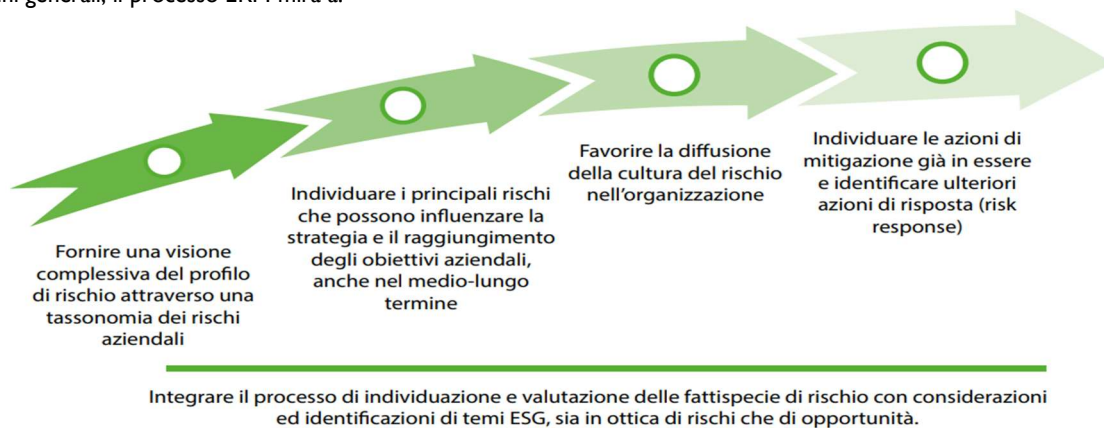
- **Identificazione** della lista iniziale di **questioni di sostenibilità** a partire dai risultati delle precedenti analisi di doppia materialità e dall'aggiornamento dell'analisi di contesto interno ed esterno
- **Conferma della correlazione** degli aspetti individuati con i temi, sottotemi e sotto-sottotemi riportati nel RA 16 dello standard ESRS 1 "Prescrizioni Generali";
- **Mappatura** dei relativi **impatti, rischi ed opportunità** (c.d. "*long list impact*" e "*long list financial*"). In questa fase, è stato svolto un aggiornamento dell'analisi finalizzata all'intercettazione di possibili impatti, rischi e opportunità diretti ed indiretti del Gruppo. I principali input considerati nell'attività hanno riguardato le operazioni svolte dal Gruppo e le principali attività svolte da fornitori e clienti strategici. Per ciascun impatto è stata pertanto identificata l'"origine dell'impatto", ovvero "dove viene generato l'impatto", suddividendo tra *Value chain upstream*, *Own Operations* e *Value chain downstream*. Gli impatti effettivi e potenziali sono stati individuati sulla base delle procedure di dovuta diligenza ai fini di sostenibilità delle imprese, concentrandosi quindi sulle attività svolte dal Gruppo, sui suoi rapporti commerciali con fornitori e clienti strategici, sulla catena del valore.
- L'aggiornamento della mappatura dei rischi e delle opportunità è stato effettuato in coerenza con il sistema interno di gestione dei rischi aziendali (ERM) e considerando anche i *risk assessment* condotti per i sistemi di gestione certificati presenti in azienda. I rischi e le opportunità sono stati individuati prendendo in considerazione anche gli impatti generati (ovvero considerando le interdipendenze rispetto a quanto mappato nella "*long list impact*").
- **Condivisione** con i Gruppi di Lavoro delle long lists degli IROs, con l'obiettivo di effettuare ulteriori affinamenti e validazione finale.

### 3. Valutazione di impatti, rischi e opportunità (IROs) IRO-1 53 b iv), c), e), f)

La valutazione della *long list* è avvenuta tramite il coinvolgimento del **Management** attraverso Gruppi di Lavoro di esperti che hanno rivisto gli IROs utilizzando le medesime scale di valutazione del 2024. In particolare, sono state utilizzate **due scale di magnitudo**, una per la valutazione degli impatti ed una per la valutazione di rischi ed opportunità, ed **una scala di probabilità**, comune sia ad impatti che a rischi e opportunità. Per quanto concerne gli impatti, la magnitudo è stata espressa utilizzando tre *driver* in una logica "and/or" (*entità/scala*<sup>7</sup>, *portata*<sup>8</sup> e *irrimediabilità*<sup>9</sup>), mentre per rischi e opportunità la stessa è stata espressa secondo due *driver* (*economico/finanziario* e *reputazionale*). La probabilità, invece, si riferisce al *driver* prospettico, ovvero alla probabilità che quell'impatto, rischio, opportunità si verifichi in un orizzonte temporale di cinque anni.

Le scale di valutazione utilizzate, in coerenza con gli strumenti aziendali esistenti, hanno permesso ai referenti di svolgere le valutazioni attraverso modalità già consolidate in azienda e in continuità con quanto già svolto in altre sedi di *risk assessment*. Le scale utilizzate per l'analisi di Doppia Rilevanza sono in linea con quelle previste dal **modello ERM** e sia il processo che l'approccio metodologico, adottato dal primo esercizio di rendicontazione CSRD, sono stati condivisi con i referenti aziendali del sistema di Enterprise Risk Management. Il Gruppo AdB, infatti, ha come obiettivo quello di mantenere coerenza e allineamento tra quanto svolto ai fini dell'analisi di Doppia Rilevanza e quanto predisposto ai fini ERM.

In termini generali, il processo ERM mira a:



Secondo l'approccio utilizzato, i *process owner*, individuati in relazione agli obiettivi strategici aziendali, aggiornano periodicamente i principali rischi oggetto di valutazione e identificano nuovi rischi emersi rispetto all'evoluzione del business e del contesto interno ed esterno. La valutazione dei rischi è stata determinata in termini di probabilità di accadimento dell'evento sull'orizzonte temporale di piano e impatto quali/quantitativo rispetto alle assunzioni. La valutazione dei rischi è stata inoltre integrata dall'individuazione di possibili opportunità per il business. Per i principali rischi/opportunità sono state individuate le azioni di mitigazione/i benefici già in essere e, nel caso dei rischi, identificate ulteriori azioni di *risk response*. È stato, inoltre, recentemente formalizzato il *risk appetite* aziendale, richiamandolo nell'aggiornata ERM Governance Policy. Il profilo di rischio di AdB riflette una situazione contingente che caratterizza il settore dell'aviazione, sul quale pesano anche le tensioni geopolitiche mondiali. In tale contesto AdB si trova ad affrontare rischi sempre più complessi e interconnessi, richiedendo una gestione del rischio non come attività reattiva ma come parte integrante della strategia aziendale con un approccio olistico e proattivo. Le sfide principali riguardano la gestione del principale cliente di AdB – Ryanair – che ha uno share superiore al 50% del volume di traffico e l'imponente piano di sviluppo infrastrutturale, sfide che richiedono una visione comune d'insieme per garantire una gestione equilibrata e sostenibile. Inoltre, la crescente esposizione a minacce informatiche, nonché l'adozione di strumenti di intelligenza artificiale, richiedono strategie di cybersecurity robuste. Parallelamente, la transizione verso un'economia sostenibile impone al settore di adattarsi a normative ambientali più stringenti, mentre le tensioni geopolitiche e l'instabilità economica globale e il contesto di mercato in mutamento mettono sotto pressione le catene di fornitura e la domanda di mercato. Unitamente e ad integrazione del modello ERM, la Società ha introdotto diversi presidi per la gestione di rischi specifici, che si collocano al secondo livello di controllo precedentemente definito:

<sup>7</sup> Per entità si intende "quanto è grave l'impatto negativo o quanti benefici comporta l'impatto positivo per le persone o l'ambiente".

<sup>8</sup> Per portata si intende "quanto sono diffusi gli impatti positivi o negativi. Nel caso di impatti ambientali, la portata può essere intesa come l'estensione del danno ambientale o un perimetro geografico. Nel caso di impatti sulle persone, la portata può essere intesa come il numero delle persone interessate negativamente".

<sup>9</sup> Per irrimediabilità si intende "se e in che misura è possibile porre rimedio agli impatti negativi, vale a dire riportando l'ambiente o le persone interessate allo stato originario". Si precisa che il grado di rimediabilità è risultato applicabile esclusivamente per gli impatti negativi.



Al fine di svolgere un assessment coerente con le modalità già utilizzate internamente in ERM, è stata utilizzata una modalità di valutazione "residua" degli IROs, cioè al netto dei presidi posti in essere all'interno del Gruppo; tuttavia, per gli aspetti relativi al cambiamento climatico e ai diritti umani, è stato utilizzato un approccio particolarmente cautelativo, come suggerito dalla *Implementation Guidance* di riferimento. In sede di valutazione, sono stati considerati i seguenti aspetti:

- **Diritti umani:** in caso di impatti potenzialmente negativi legati a tale aspetto si è seguita la logica di prevalenza della magnitudo, rispetto alla probabilità, assegnando una magnitudo massima a prescindere dalla probabilità di accadimento.
- **Interdipendenze:** eventuali punti di connessione tra impatti, rischi ed opportunità sono stati opportunamente considerati in sede di identificazione e valutazione dei vari responsabili di funzione.
- **BP-2 9 Orizzonti temporali:** la valutazione è stata svolta su un unico orizzonte temporale prevalente, definito per ogni impatto potenziale, rischio e opportunità. L'orizzonte temporale identifica, dal momento in cui si verifica quell'impatto potenziale/rischio/opportunità, quando questo inizierà a produrre gli effetti; se nel breve, medio o lungo periodo. Gli orizzonti temporali di breve, medio e lungo periodo sono definiti in conformità agli standard ESRS (entro l'anno per il breve periodo; 1-5 anni per il medio periodo; oltre 5 anni per il lungo periodo).
- **Perimetro:** prevede la suddivisione in *Operazioni proprie*, *Catena del valore upstream* e *catena del valore downstream*, sulla base dell'origine di impatti, rischi ed opportunità.
- **Dipendenze dalle risorse naturali, umane e sociali:** in fase di identificazione dei rischi e delle opportunità, sono state tenute in considerazione eventuali dipendenze dalle risorse naturali, umane e sociali come fonte di rischi e opportunità. A tal riguardo il Gruppo non ha dipendenze da risorse naturali ma ha identificato e pertanto opportunamente considerato le dipendenze dalle risorse umane.
- **Fattori impattati:** l'identificazione e la conseguente valutazione degli impatti ha preso in considerazione i fattori impattati quali, ambiente, comunità aeroportuale, dipendenti, ecc. Ai fini dell'individuazione degli impatti positivi, si precisa, che gli stessi sono stati mappati e definiti "positivi" solo se non considerate azioni di mitigazione a compensazione di impatti negativi.

**SMB-3 48 d)** Per quanto concerne i rischi e le opportunità, attraverso il driver economico/finanziario previsto all'interno della scala della magnitudo per rischi ed opportunità, AdB ha valutato i possibili effetti finanziari attuali sulla propria situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari. A tal fine sono stati utilizzati dei KPI afferenti ad EBITDA e Cash Flow, al fine di valutare l'impatto di un rischio in termini di riduzione di tali KPI, e per le opportunità in termini di aumento. Sulla base delle analisi e valutazioni fatte nell'analisi di doppia rilevanza, non sono stati evidenziati rischi e opportunità rilevanti per cui esiste un rischio significativo di correzioni rilevanti, nel prossimo esercizio, dei valori contabili degli attivi e delle passività riportati nel relativo bilancio.

#### 4. Validazione degli impatti, rischi e opportunità (IROs)

**IRO-1 53 b iv), IRO-2 59** Al fine di identificare gli impatti, rischi e opportunità rilevanti, è stato utilizzato un meccanismo "a soglia", operante sulla base delle valutazioni espresse dal Management. Si è così ottenuta una prioritizzazione di *long lists* di impatti e rischi/opportunità che ha prodotto la suddivisione, secondo opportuna ragionevolezza, degli IROs sopra soglia e sotto soglia, questi ultimi non materiali per il Gruppo. La soglia di rilevanza, cioè il livello minimo di significatività tale per cui un IRO (e la relativa questione di sostenibilità cui appartiene) possa essere considerato rilevante, è stata identificata in coerenza con quanto espresso dal riferimento tecnico disponibile in materia (*Implementation Guidance - 3.5 Deep dive into impact materiality - Setting thresholds*). Nello specifico, per la **Impact Materiality**, sono stati considerati sopra soglia, a livello precauzionale, gli impatti classificati come "Molto Alti", "Alti" e "Medi". Per quanto concerne la **Financial Materiality** sono stati mantenuti sopra soglia esclusivamente rischi e opportunità con valutazione "Alta" e "Molto Alta" per maggior allineamento con l'identificazione dei Top Risk mappati in ERM, condivisi con il Comitato Controllo Rischi & Sostenibilità e approvati dal Consiglio di Amministrazione. L'identificazione della soglia di materialità ha consentito di tracciare la *short list* degli IROs, a partire dalla quale è stata svolta l'aggregazione e la prioritizzazione dei temi di sostenibilità rilevanti. A questo proposito, AdB ha scelto di attribuire ai temi rilevanti la stessa nomenclatura tecnica prevista dagli ESRS in ottica di maggior comparabilità con le altre informative di sostenibilità.

### 5. Stakeholder Engagement IRO-1 53 b iii)

Nel 2025, per consolidare e integrare il processo di Doppia Rilevanza, a valle dell'assessment svolto dai referenti delle funzioni aziendali, è stato effettuato un processo di stakeholder engagement, che ha coinvolto le seguenti categorie con le modalità di coinvolgimento di seguito elencate:

- **Passeggeri:** intervista in presenza
- **Dipendenti e sindacati:** survey via mail
- **Lavoratori della comunità aeroportuale:** survey via mail
- **Enti territoriali:** intervista online
- **Clienti business:** intervista online

Agli stakeholder coinvolti sono stati proposti gli aspetti di sostenibilità riferiti agli impatti mappati nell'analisi di Doppia Rilevanza. Ciascun stakeholder coinvolto è stato chiamato a valutare ogni aspetto di sostenibilità attribuendo un punteggio in termini di importanza/significatività, tramite una scala di valutazione coerente con quella utilizzata per la valutazione effettuata dai referenti aziendali.

### 6. Formalizzazione risultanze finali

A valle del processo di stakeholder engagement e dell'integrazione delle valutazioni espresse dagli stakeholder coinvolti, è stata ottenuta una lista finale prioritizzata dei temi rilevanti per il Gruppo sia lato materialità d'impatto che finanziaria. In esito all'analisi di doppia rilevanza tutti i temi ESRS sono risultati significativi per il Gruppo. Per precisazione, si segnala che i temi "Acqua" e "Inquinamento" risultano essere rilevanti esclusivamente dalla prospettiva della materialità d'impatto.

*Lista prioritizzata dei temi rilevanti*

IMPACT MATERIALITY		FINANCIAL MATERIALITY	
1	Forza lavoro propria	1	Lavoratori nella catena del valore
2	Comunità interessate	2	Comunità interessate
3	Inquinamento	3	Economia circolare
4	Cambiamenti climatici	4	Forza lavoro propria
5	Lavoratori nella catena del valore	5	Cambiamenti climatici
6	Condotta delle imprese	6	Consumatori ed utilizzatori finali
7	Consumatori e utilizzatori finali	7	Condotta delle imprese
8	Economia circolare	-	Biodiversità (sottosoglia)
9	Acqua	-	Inquinamento (sottosoglia)
10	Biodiversità ed ecosistemi	-	Acqua (sottosoglia)

**IRO 1 53 d, GOV-2 26 a)** I risultati finali della Doppia Rilevanza sono stati condivisi con il Sustainability Team (Comitato di Sostenibilità manageriale interaziendale), approvati dallo Steering Committee del progetto di implementazione della CSRD e, successivamente, dal Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità in seduta congiunta con il Collegio Sindacale in data 11 dicembre 2025 e dal Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna in data 15 dicembre 2025.

**IRO-2 54, 56** Nel capitolo 16. *ESRS 2 Content Index* sono indicati i paragrafi relativi agli obblighi di informativa a cui il Gruppo ha adempiuto nella redazione della **Rendicontazione di Sostenibilità 2025**.

Di seguito si presenta una versione sintetica degli impatti, rischi ed opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello aziendale. **SBM-3 48 g)** Rispetto all'anno fiscale 2024, gli IROs sono stati accorpati al fine di garantire una maggiore scorrevolezza del documento. Si segnalano inoltre le seguenti principali modifiche intervenute nelle risultanze del processo di doppia rilevanza rispetto al periodo precedente:

- alcuni impatti positivi sono stati eliminati, in quanto ritenuti azioni di mitigazione di impatti negativi esistenti;
- alcuni impatti negativi, considerati materiali nel 2024, sono stati valutati come non significativi per il 2025, poiché l'anno precedente erano stati inclusi in ottica prudenziale;
- alcuni impatti positivi sono stati eliminati, perché afferenti alla strategia ESG più che a impatti generati del Gruppo.

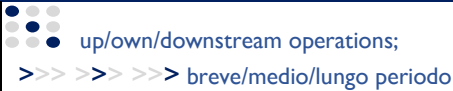
**SBM-3 46, 48 a), b), c i, ii, iii, iv), GOV-2 26 c)**

<b>Tema materiale ESRS</b>	<b>Descrizione Impatti</b>	<b>Tipo</b>	<b>Natura<sup>10</sup></b>	<b>Fattori impattati</b>	<b>Interazione Strategia<sup>11</sup></b>	<b>Perimetro</b>	<b>Orizzonte temporale</b>
<b>Cambiamenti Climatici</b>	Contributo al cambiamento climatico attraverso la generazione di emissioni gas effetto serra (GHG) di SCOPO 1 e 2	-	E	Ambiente	CARE	● ●	
<b>Cambiamenti Climatici</b>	Contributo al cambiamento climatico attraverso la generazione di Emissioni SCOPO 3 derivanti dal traffico aereo (decollo/atterraggio) e dal traffico stradale generato/attratto	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Cambiamenti Climatici</b>	Consumo di risorse naturali (gas metano) per la produzione di energia	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Inquinamento</b>	Generazione di emissioni inquinanti in atmosfera	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Acque</b>	Impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo, con particolare attenzione ad eventuali zone sottoposte a stress idrico	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Biodiversità</b>	Impatti sulla biodiversità locale, con particolare riferimento alla perdita di fauna volatile nei pressi delle aree aeroportuali	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Economia circolare</b>	Impatto sulla disponibilità di risorse a causa dell'uso delle stesse nella realizzazione di nuove infrastrutture	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Economia circolare</b>	Produzione di rifiuti urbani e speciali derivanti dalle attività e operazioni aeroportuali	-	E	Ambiente	CARE	● ● ●	
<b>Forza lavoro propria</b>	Consolidamento dell'occupazione attraverso lo sviluppo del portafoglio clienti, delle destinazioni aree e dei servizi commerciali non-aviation rivolti all'utenza aeroportuale e alla collettività, e attraverso azioni e strumenti di dialogo sociale e di partnership con istituzioni ed enti del territorio, con l'inclusione di clausole di salvaguardia occupazionale all'interno dei Protocolli	+	E	Dipendenti	CARE	● ● ●	
<b>Forza lavoro propria</b>	Miglioramento delle condizioni di lavoro, attraverso maggiore flessibilità, adeguamento salariale, libertà di associazione, dialogo sociale attivo e, iniziative di well-being	+	E	Dipendenti	CARE	● ● ●	
<b>Forza lavoro propria</b>	Promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management e incentivazione economica per ottimizzare l'uso del mezzo privato	+	E	Dipendenti	CARE, CONNECT	● ● ●	

<sup>10</sup> Indica la natura dell'impatto, quindi se è Effettivo (E) o Potenziale (P).

<sup>11</sup> La colonna "Interazione strategia" indica a quale direttrice strategica si collega l'IRO individuato. Per i dettagli in merito all'interazione di ogni IRO con la direttrice strategica pertinente si rimanda ai vari capitoli tematici riportati nel proseguo della rendicontazione.

<b>Tema materiale ESRS</b>	<b>Descrizione Impatti</b>	<b>Tipo</b>	<b>Natura<sup>10</sup></b>	<b>Fattori impattati</b>	<b>Interazione Strategia<sup>11</sup></b>	<b>Perimetro</b>	<b>Orizzonte temporale</b>
<b>Forza lavoro propria</b>	Impatti negativi sulla salute e sicurezza dei lavoratori nello svolgimento delle attività lavorative e sulle condizioni di stress lavoro correlato	-	P	Dipendenti	CARE, EXPERIENCE	● ●	>>>
<b>Forza lavoro propria</b>	Rafforzamento delle competenze e miglioramento della qualità ed efficienza del lavoro grazie ad iniziative di formazione e sviluppo di soluzioni tecnologiche e digitali	+	E	Dipendenti	CARE	● ●	
<b>Lavoratori della catena del valore</b>	Contributo positivo allo sviluppo occupazionale ed economico del territorio attraverso lo sviluppo della connettività e dei servizi commerciali <i>non-aviation</i>	+	E	Comunità aeroportuale	CARE DEVELOP	● ●	
<b>Lavoratori della catena del valore</b>	Promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management e incentivazione economica per ottimizzare l'uso del mezzo privato	+	E	Comunità aeroportuale	CARE, DEVELOP	● ●	
<b>Lavoratori della catena del valore</b>	Impatti sulla sicurezza dei lavoratori della catena del valore (episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro) e sulle condizioni di stress lavoro correlato	-	P	Comunità aeroportuale	CARE	● ●	
<b>Lavoratori della catena del valore</b>	Scarso commitment lungo la catena del valore su parità di genere, inclusione, formazione e condizioni di lavoro dignitose, aggravato dal possibile mancato rispetto dei diritti umani	-	P	Comunità aeroportuale	CARE	● ●	>>>
<b>Comunità interessate</b>	Impatto acustico e disturbo della popolazione situata nelle vicinanze dell'Aeroporto, nonché impatti sui comparti residenziali derivanti da esigenza di contenimento del rumore	-	E	Enti locali	CARE DEVELOP CONNECT	● ●	
<b>Comunità interessate</b>	Potenziamento ed efficientamento della connessione con e fra diverse forme di trasporto pubblico, anche a livello sovra comunale per coprire e rafforzare la catchment area e contributo allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana	+	E	Enti locali	DEVELOP CONNECT	● ●	
<b>Comunità interessate</b>	Erogazione di servizi di connettività nazionale e internazionale, garantendo la possibilità di libero movimento delle persone, lo sviluppo economico-occupazionale del territorio, i voli sanitari, ambulanza, biomedicali e i voli di gestione delle emergenze sul territorio	+	E	Enti locali	DEVELOP CONNECT	● ●	
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Inadeguata gestione dei dati di consumatori e utenti finali, con possibili impatti negativi in termini di perdita dei dati sensibili e disservizi	-	P	Passeggeri	CARE EXPERIENCE	● ●	

Tema materiale ESRS	Descrizione Impatti	Tipo	Natura <sup>10</sup>	Fattori impattati	Interazione Strategia <sup>11</sup>	Perimetro	Orizzonte temporale
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Gestione inefficace delle informazioni riguardanti l'utenza, con particolare riferimento alle risposte ai reclami e segnalazioni.	-	E	Passeggeri	EXPERIENCE	● ●	
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Impatti a livello di safety & security per i passeggeri dovuti al congestionamento delle aree funzionali, o altri problemi organizzativi (presenza di avifauna, circolazione di mezzi e attrezzature, presenza di oggetti, sversamenti di sostanze, avarie di mezzi pesanti etc.)	-	P	Passeggeri	CARE EXPERIENCE	● ● ●	>>>
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero grazie a sviluppo di servizi aeroportuali e commerciali che soddisfino i bisogni e le aspettative dei passeggeri e sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative applicate ai servizi offerti all'utenza aeroportuale.	+	E	Passeggeri	EXPERIENCE	● ●	
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Peggioramento della qualità del servizio dovuto a problemi di congestionamento, non adeguati spazi dedicati al flusso di mezzi all'ingresso, disservizi per criticità operative ed organizzative delle società di handling.	-	E	Passeggeri	EXPERIENCE	● ●	
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Garanzia di parità di accesso ai servizi aeroportuali alle categorie fragili	+	E	Passeggeri	CARE EXPERIENCE	● ●	
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Miglioramento dell'accessibilità dei passeggeri grazie al potenziamento dell'intermodalità con e fra diverse forme di trasporto pubblico da e per l'aeroporto.	+	E	Passeggeri	EXPERIENCE	● ●	
<b>Condotta delle imprese</b>	Sistemi e processi per monitorare e valutare la sostenibilità lungo l'intera catena di fornitura	+	P	Fornitori	CARE	● ●	>>>
<b>Condotta delle imprese</b>	Promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti, supportata anche da attività di formazione e presidi in ambito anticorruzione e anti-concussione	+	E	Dipendenti	CARE	● ●	
							

<b>Tema materiale ESRS</b>	<b>Descrizione rischio/opportunità</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Interazione Strategia<sup>12</sup></b>	<b>Orizzonte temporale</b>
<b>Cambiamenti Climatici</b>	Interruzioni a causa del verificarsi di eventi meteorologici estremi, che potrebbero causare danni alle infrastrutture, alle dotazioni aeroportuali e più in generale all'operatività, e al verificarsi di ondate di calore che potrebbero impedire l'operatività del personale di rampa.	Rischio	DEVELOP EXPERIENCE	>>>
<b>Cambiamenti Climatici</b>	Modifica rilevante dei prezzi di mercato per la fornitura di energia elettrica e gas (rischio prezzo delle commodities, rischio cambio, ecc.)	Rischio	DEVELOP EXPERIENCE	>>>
<b>Economia circolare</b>	Criticità sull'approvvigionamento di alcuni materiali derivante dall'incremento dei costi delle materie prime e dalle situazioni geopolitiche che possono incidere bruscamente sui tempi e la disponibilità delle risorse, portando a una maggiore instabilità della situazione economica e finanziaria di AdB	Rischio	DEVELOP EXPERIENCE	>>>
<b>Forza lavoro propria</b>	Rischio di perdita di figure qualificate (talenti e/o persone con esperienza) che potrebbero non essere sostituite da persone di pari competenza e seniority comportando una perdita di valore aziendale ed una possibile perdita di attrattività da parte di AdB	Rischio	CARE	>>>
<b>Forza lavoro propria</b>	Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili dei lavoratori gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy.	Rischio	EXPERIENCE	>>>
<b>Forza lavoro propria</b>	Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto, in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione	Rischio	CARE EXPERIENCE	>>>
<b>Lavoratori della catena del valore</b>	Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili dei lavoratori gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy.	Rischio	EXPERIENCE	>>>
<b>Lavoratori della catena del valore</b>	Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto, in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione	Rischio	CARE EXPERIENCE	>>>
<b>Comunità interessate</b>	Rischi operativi ed economici legati al superamento dei limiti di zonizzazione acustica, con restrizioni ai voli notturni e riduzione del traffico complessivo, oltre a costi potenziali per interventi di mitigazione del rumore sugli edifici residenziali e pubblici	Rischio	CARE CONNECT	>>>
<b>Consumatori ed utenti finali</b>	Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili gestite dalla Società e/o temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali (es. sistemi di informativa ai passeggeri, e-commerce) con potenziali mancati ricavi e conseguente possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy	Rischio	EXPERIENCE	>>>

12 La colonna "strategia" indica a quale direttiva strategica si collega l'IRO individuato.

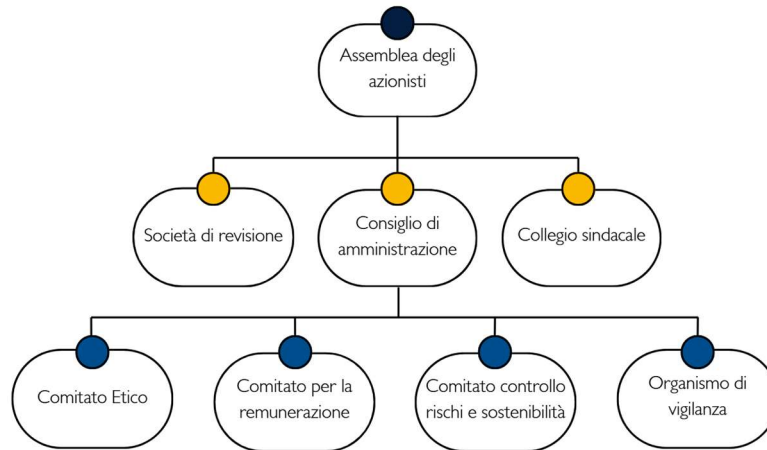
Tema materiale ESRS	Descrizione rischio/opportunità	Tipologia	Interazione Strategia <sup>12</sup>	Orizzonte temporale
Consumatori ed utenti finali	Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto, in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione	Rischio	CARE EXPERIENCE	>>>
Consumatori ed utenti finali	Rischio di disservizi e insoddisfazione dei passeggeri causati da cantieri, congestione e carenza di spazi, aggravati da inefficienze nei servizi di handling e vulnerabilità dei sistemi informativi, con impatti reputazionali, economici e operativi per AdB	Rischio	DEVELOP EXPERIENCE	>>>
Consumatori ed utenti finali	Inefficacia delle nuove tecnologie introdotte dal Gruppo per scarso presidio/accoglimento degli utilizzatori finali (es. handler)	Rischio	EXPERIENCE	>>>
Condotta delle imprese	Progressivo peggioramento della situazione finanziaria di fornitori appartenenti a diversi settori che potrebbe tradursi in una minore qualità dei servizi resi ad AdB e/o nei casi più gravi nel fallimento del fornitore stesso con danni reputazionali e di performance. Tale rischio è particolarmente rilevante per le situazioni di mono fornitura.	Rischio	DEVELOP	>>>
>>> >>> >>> breve periodo/medio periodo/lungo periodo				

**SBM-3 48 f)** Nel 2024 AdB ha concluso un’analisi di vulnerabilità climatica in collaborazione con il Centro Euromediterraneo per i Cambiamenti Climatici (CMCC), la quale ha rappresentato un primo esercizio per comprendere la resilienza del modello di business del Gruppo nell’affrontare i rischi fisici relativi al clima, che sarà approfondita nei prossimi anni grazie allo sviluppo e implementazione del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici. L’analisi del 2024 risulta ancora valida in quanto non sono intervenuti cambiamenti significativi nelle attività ed asset detenuti dalla Società. Per ulteriori dettagli sull’analisi di vulnerabilità, si veda il paragrafo 6.3. *Resilienza della strategia e del modello di business ai cambiamenti climatici.*

## 4 GOVERNANCE

### 4.1 Modello di Corporate Governance

La Società ha adottato il modello di governance tradizionale i cui organi principali sono l’Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. La struttura di Corporate Governance dell’Aeroporto di Bologna è allineata alle raccomandazioni e ai principi del “Codice di Corporate Governance” di gennaio 2020 e per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.



## Organi societari

### Assemblea degli Azionisti

L'**Assemblea degli Azionisti**, esprime a maggioranza la volontà dei Soci, adotta decisioni in conformità con la legge e lo Statuto. Tra le sue principali attribuzioni vi sono la nomina del Consiglio di Amministrazione (nel seguito anche solo il “Consiglio” o il “CdA”), la nomina di un componente dell’Organo di Controllo e l’approvazione del Bilancio di esercizio, oltre all’approvazione della Politica per la remunerazione.

#### Collegio Sindacale

Il **Collegio Sindacale**, nominato dall’Assemblea, è composto da tre sindaci effettivi e due sindaci supplenti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e il Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF) designano ciascuno un sindaco effettivo; il sindaco nominato dal MEF assume la carica di Presidente. L’organo è composto per il 40% da membri di genere femminile e svolge funzioni di vigilanza sulla conformità della Società alla legge e allo Statuto e di controllo sulla gestione e sull’adeguatezza dell’organizzazione e del funzionamento aziendale. Il mandato triennale del Collegio Sindacale avrà scadenza alla data di approvazione del Bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2027.

Per ulteriori dettagli sugli organi sopra riportati, è possibile consultare la **Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari 2025**, approvata dal Consiglio di Amministrazione del 16 marzo 2026 e disponibile sul sito web di Aeroporto di Bologna dal 31 marzo 2026.

### Consiglio di Amministrazione

**GOV-1 21 a), b), d), e)** Il **Consiglio di Amministrazione** detiene i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, assumendo un ruolo centrale nella gestione societaria. Ha la facoltà di attuare gli atti necessari per realizzare l’oggetto sociale, fatta eccezione per quelli riservati all’Assemblea dei Soci. In linea con il primo principio del Codice di Corporate Governance, il Consiglio guida la Società verso il successo sostenibile, cercando di generare valore a lungo termine per gli azionisti e considerando gli interessi degli altri stakeholder rilevanti per la Società. Gli amministratori sono nominati dall’Assemblea in base a liste presentate dagli azionisti stessi, con almeno tre candidati indipendenti<sup>13</sup> per legge, e rispettando l’equilibrio di genere<sup>14</sup> previsto dalla normativa vigente. Il 29 aprile 2025, l’Assemblea ha nominato un nuovo Consiglio di Amministrazione, con mandato fino all’approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2027. Al 31 dicembre 2025 il Consiglio di Amministrazione risulta composto da 9 membri, ivi inclusi il Presidente e l’Amministratore Delegato<sup>15</sup> di cui il 56% di genere maschile ed il restante 44% di genere femminile; inoltre, il 56% dei membri risulta

<sup>13</sup> I requisiti di indipendenza vengono verificati al momento dell’accettazione della nomina, come previsto dal Codice di Corporate Governance e dall’articolo 20 dello Statuto della Società. In base a queste disposizioni, è obbligatoria la presenza di almeno due amministratori indipendenti. La permanenza del requisito viene verificata annualmente.

<sup>14</sup> Per quanto riguarda la diversità di genere, il Gruppo applica già quanto previsto dell’art. 147-quater del TUF, in conformità con le norme speciali in materia (L. 160/2019 e ss.mm.ii.).

<sup>15</sup> L’Amministratore Delegato è l’unico membro con incarichi esecutivi all’interno del Consiglio di Amministrazione. Gli altri otto membri sono non esecutivi.

indipendente. La valutazione dell'indipendenza degli amministratori viene condotta annualmente, in allineamento con la Racc. N. 6 del Codice di Corporate Governance. Non sono presenti membri del Consiglio eletti in rappresentanza dei dipendenti e di altri lavoratori.

Per quanto riguarda la valutazione delle performance del Consiglio (in termini di adeguatezza ed efficacia sulla composizione e sul funzionamento), essa viene effettuata in conformità al Codice di Corporate Governance. A tal fine, annualmente, viene condotta un'autovalutazione, focalizzandosi su dimensione, composizione e funzionamento dell'organo e dei comitati in cui esso si articola. Aeroporto di Bologna ritiene opportuno continuare con l'autovalutazione annuale già svolta negli anni precedenti in analogia a quanto previsto dalla Racc. N. 22 del Codice di Corporate Governance per le società di grandi dimensioni, garantendo che tutte le componenti (esecutiva, non esecutiva, indipendente) siano adeguatamente rappresentate, considerando anche la diversità di competenze professionali, esperienze, età e genere. A partire dal 2021, l'autovalutazione include domande relative agli aspetti ESG, riconoscendo la crescente importanza delle strategie di sostenibilità nell'ambito del Codice di Corporate Governance. I risultati vengono resi pubblici nella Relazione di Corporate Governance dell'anno di riferimento.

**GOV-1 21 c), d)** L'attenzione alla **diversità** nella composizione del Consiglio di Amministrazione, non si limita più solo all'equilibrio di genere, ma considera anche altre dimensioni, in primis un'adeguata e varia professionalità. I membri vantano consolidate esperienze in diversi ambiti chiave: rapporti con gli stakeholders, in particolare con enti territoriali ed istituzionali (33% dei membri), strategia ed investimenti (22% dei membri), amministrazione, finanza e controllo (33% dei membri) e ambito legale (11% dei membri). Inoltre, possiedono una significativa esperienza in ruoli apicali presso enti o aziende di rilevanza pubblica o in società di gestione o investimento in infrastrutture. Essi hanno competenze anche sui temi etici e di condotta di interesse della Società.

**GOV-1 23 a), b), GOV-2 26 a)** In caso di importanti novità normative o regolamentari, vengono organizzate apposite sessioni di induction e di confronto, con particolare attenzione a progetti straordinari o strategici<sup>16</sup>. Nel 2025, sono stati oggetto di trattazione in Consiglio di Amministrazione i seguenti argomenti relativi a temi di sostenibilità significativi per il Gruppo: l'implementazione della Direttiva NIS2, i temi regolamentari e la Direttiva MAR, il Piano Investimenti e l'ERM (Enterprise Risk Management), meccanismo di Impairment Test e modello regolatorio, il Piano di Sostenibilità e il Piano Innovazione, il Piano di decarbonizzazione dell'aeroporto e il Piano di riduzione delle emissioni di Scope 3, il Piano di riduzione del rumore (PCAR\_BAR), il Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali, il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici e il Piano di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale. Con specifico riferimento alle questioni di sostenibilità, 3 membri del Consiglio detengono ruoli e responsabilità in tale ambito, in particolare in qualità di componenti del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Il Consiglio di Amministrazione approva il piano di sostenibilità, i risultati dell'analisi di doppia rilevanza e la rendicontazione consolidata di sostenibilità, garantendo che quest'ultima sia redatta e pubblicata in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 125/2024. Alla luce di tali considerazioni, il CdA risulta informato e competente rispetto alle questioni di sostenibilità rilevanti emerse dal processo di mappatura, valutazione e gestione di impatti, rischi ed opportunità. Anche il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e il Collegio Sindacale sono aggiornati e si esprimono, rispettivamente, in termini consultivi e di controllo sull'adeguatezza degli assetti societari, sulle fasi intermedie dell'analisi di Doppia Rilevanza fino all'approvazione in Consiglio. La frequenza di aggiornamento degli organi societari sulle questioni di sostenibilità è normalmente due volte l'anno.

**GOV-1 22 b)** Si segnala che, le responsabilità in materia di impatti, rischi e opportunità, non sono riportati nella missione del Gruppo, ma la Governance dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. adotta il Codice di Corporate Governance, che all'art. 1, principio I stabilisce che *"l'Organo di amministrazione guida la società perseguendone il successo sostenibile"* e che *"l'Organo di amministrazione definisce le strategie della società e del gruppo ad essa facente capo in coerenza con il principio I e ne monitora l'attuazione."* Il mandato del Consiglio e le politiche aziendali sono pienamente in linea con questi principi, assicurandone una corretta attuazione.

Infine, l'organo amministrativo svolge un ruolo essenziale nella definizione ed approvazione degli strumenti attuali per garantire l'etica d'impresa (es. Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001, il Codice Etico, la Policy Whistleblowing, il Codice di condotta per fornitori e partner, la Policy Anticorruzione e la Policy Antiriciclaggio). Per alcuni di essi, è previsto un ulteriore passaggio attraverso il Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità, che esprime un parere consultivo qualificato prima della deliberazione finale di approvazione.

Una volta approvati, i documenti vengono pubblicati sul sito web della Società e ne viene richiesta l'osservanza da parte di tutti i dipendenti del gruppo, nonché degli stakeholder coinvolti (es. fornitori, partner commerciali, etc.).

## Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità

Nel rispetto delle disposizioni del Codice di Corporate Governance e del Regolamento di Borsa per il mantenimento della qualifica STAR, il Consiglio di Amministrazione ha istituito il Comitato endoconsiliare per il Controllo e Rischi e Sostenibilità (CCeReS). Il

<sup>16</sup> Il Consiglio di Amministrazione promuove sessioni informative e di confronto a favore dei membri sulle principali disposizioni di legge e regolamentari applicabili alle società quotate, nonché su progetti straordinari o di particolare valenza strategica, anche dal punto di vista della sostenibilità.

Comitato endoconsiliare, rinnovato con il Consiglio di Amministrazione del 15 maggio 2025, risulta essere composto da 3 membri di genere femminile (tutti con ruoli non esecutivi, di cui due indipendenti).

**GOV-1 22 a), c i), GOV-2 26 b)** Il Comitato ha un ruolo propositivo e consultivo nei confronti del CdA<sup>17</sup>, supportando il CdA nelle valutazioni e decisioni relative al sistema di controllo interno, alla gestione e valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità, in quanto responsabile per le tematiche di sostenibilità, e all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. In particolare, nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di sostenibilità il Comitato assicura al Consiglio di Amministrazione un adeguato supporto nei suoi obiettivi di perseguimento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine e il relativo stakeholder engagement. I consiglieri facenti parte del CCRoS sono scelti tra i consiglieri indipendenti. È delegata al Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità la valutazione dei processi, dei controlli e delle procedure di governance per monitorare, gestire e controllare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti a valle dell'analisi di Doppia Rilevanza. La condivisione degli IROs con il Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità e con il Consiglio di Amministrazione garantisce che i principali organi societari siano informati sugli aspetti di sostenibilità rilevanti per il Gruppo e che questi ultimi siano tenuti in considerazione nella strategia aziendale, nelle decisioni relative a operazioni significative e nel processo di gestione del rischio.

### Comitato per la Remunerazione

Il Comitato per la Remunerazione, rinnovato con il Consiglio di Amministrazione del 15 maggio 2025, risulta essere composto da 3 membri di genere femminile (tutti con ruoli non esecutivi, di cui due indipendenti). Tale organo endoconsiliare ha funzioni consultive e propositive; in relazione alle politiche e strategie di remunerazione dei consiglieri investiti di particolari cariche e del dirigente strategico (in AdB trattasi unicamente dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale). La **Politica di Remunerazione** è allineata al modello di governance tradizionale e alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e viene approvata dall'Assemblea dei Soci.

L'obiettivo della Politica è quello di creare valore sostenibile e attrattivo, premiando le performance attraverso un sistema di incentivazione ben strutturato. I piani di incentivazione legano una parte variabile della retribuzione al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili e sfidanti, nel breve e medio periodo.

#### I Piani di Incentivazione ILT **GOV 3 29 a), b), c), d), e), E1 GOV-3 13**

I Piani di incentivazione ILT (*Medium/long-term Incentive plans*), sono assegnati all'Amministratore Delegato e Direttore Generale e sono progettati su un arco temporale coerente con il profilo di rischio della Società e le aspettative degli stakeholder. Tali Piani prevedono l'assegnazione del diritto a ricevere un bonus monetario annuale, stabilito dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la Remunerazione, a fronte del raggiungimento di specifici e prefissati obiettivi di performance misurati al termine del ciclo.

Per ciascuno degli obiettivi dei Piani a lungo termine, compresi gli obiettivi sull'avanzamento del Piano di Sostenibilità, possono essere stabiliti target di risultato minimi e massimi. Al raggiungimento del livello minimo del risultato, il premio maturato corrisponde al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponde al 100% del premio assegnato. La quota della remunerazione variabile dell'ILT 9° ciclo (2023-2025) che dipende dall'obiettivo legato all'avanzamento del Piano di sostenibilità (suddiviso in due sotto-obiettivi) è pari al 10%. Questi due sotto-obiettivi sono riferiti alla fine della realizzazione della Fascia Boscata e all'impatto sui rifiuti differenziati e prodotti o non prodotti dallo scalo.

Per quanto concerne gli obiettivi inerenti al clima, vengono valutati i risultati in termini di quantificazione delle emissioni GHG di AdB ed elaborazione del Piano per la progressiva riduzione delle emissioni stesse. A fronte del raggiungimento di tali risultati, il 10% della remunerazione riconosciuta all'AD è connessa agli obiettivi di riduzione delle emissioni e un altro 10% è vincolato ad obiettivi relativi al tema del rumore.

L'approvazione e l'aggiornamento del sistema di incentivazione sono determinati dal Comitato per la Remunerazione e successivamente discussi e approvati dal Consiglio di Amministrazione per quanto riguarda l'Amministratore Delegato e Direttore generale, nel rispetto dei limiti stabiliti dalla Politica di Remunerazione.

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale è responsabile della definizione dei sistemi di incentivazione per il resto del personale aziendale. Anche per il 2025 è stato confermato un obiettivo legato alla sostenibilità per tutta la popolazione aziendale interessata dal piano di incentivazione variabile MBO (*Management by Objectives*) con un obiettivo del peso medio del 10% ma con possibilità di overperformance fino al 20%. Inoltre, è stato inserito anche nell'accordo del Premio di Risultato, valevole per le annualità 2025-2026-2027 il parametro definito "Qualità e Sostenibilità", che pesa il 30%, dove uno dei fattori è la riduzione di emissioni di CO2 relativa agli spostamenti casa-lavoro.

<sup>17</sup> In sede di Consiglio di Amministrazione avviene l'allineamento e il confronto tra i componenti del CCRoS e gli altri amministratori.

## 4.1.1 Governance della Sostenibilità

**GOV-1 22 c ii.; 22 d)** Fatto salvo quanto indicato nel paragrafo precedente sui ruoli e responsabilità del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità in merito alle questioni di sostenibilità rilevanti, nel presente sotto-paragrafo viene illustrato il modello di Governance della Sostenibilità del Gruppo AdB.

### **Dirigente Preposta alla rendicontazione di sostenibilità**

---

La **Dirigente Preposta alla Rendicontazione di Sostenibilità** è stata nominata il 3 marzo 2025 dal Consiglio di Amministrazione, che ha deliberato l'estensione, ai sensi del D. Lgs. 125/2024, del ruolo di Dirigente Preposta alla Rendicontazione di Sostenibilità alla Dirigente Preposta alla Redazione dei documenti contabili (Direttore Amministrazione, Finanza, Controllo & Investor Relations). Sotto la sua direzione, è collocata anche l'area che presidia le attività di reporting di sostenibilità.

La Dirigente Preposta verifica la conformità, l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento del sistema di controllo interno per l'informativa di sostenibilità (SCIIS) per i cui dettagli si rimanda al successivo sottoparagrafo 4.2.1. *Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità.*

### **Steering Committee ESG**

---

Lo **Steering Committee ESG** è composto dai cinque dirigenti maggiormente coinvolti nelle tematiche di sostenibilità, ossia: l'Amministratore Delegato; il Direttore Amministrazione, Finanza, Controllo & Investor Relations; il Direttore Innovazione, Sostenibilità, Qualità e ICT; il Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione e il Direttore Affari Legali, Societari & Procurement, oltre ai sette membri del Sustainability Team Core. Lo Steering Committee ESG supervisiona e approva:

- 1) le proposte in materia di sostenibilità in linea con la strategia aziendale ed il Piano di Sostenibilità, con particolare riferimento agli obiettivi, KPI e target;
- 2) Il Piano di sostenibilità e la Rendicontazione di sostenibilità da sottoporre al Consiglio di Amministrazione, previo parere favorevole o dopo aver sentito il CCR&S;
- 3) l'approvazione dello Stato Avanzamento Lavori (SAL) delle attività, con particolare riferimento all'esito dell'analisi di rilevanza e dello stakeholder engagement.

### **Sustainability Team allargato**

---

Il **Sustainability Team allargato** è un organo interdirezionale, privo di poteri decisionali, coordinato dal Sustainability Manager e composto da tutti i responsabili di funzione rappresentanti di tutte le direzioni aziendali. Il Sustainability Team allargato propone e condivide le esigenze e iniziative di sostenibilità, facilitando la condivisione di informazioni e dati in tutte le aree aziendali e a tutti i livelli. Per questo motivo, rappresenta il principale punto di coordinamento e integrazione delle informazioni legate al Piano di Sostenibilità e alla Rendicontazione di Sostenibilità, garantendo un approccio sinergico e allineato agli obiettivi aziendali.

### **Sustainability Team Core**

---

Il **Sustainability Team Core** è coordinato dal Sustainability Manager, composto da sette membri e presidia l'implementazione ed aggiornamento del Piano di sostenibilità, coordinando ed integrando l'implementazione delle politiche ed azioni sviluppate da ciascuna funzione coinvolta in attuazione del Piano, per la propria area di competenza. Il Sustainability Team Core partecipa attivamente al processo di reporting, svolgendo un ruolo di supporto operativo alle attività propedeutiche alla redazione della reportistica, in particolare durante l'analisi di doppia rilevanza, lo stakeholder engagement, e la Tassonomia UE. Il Sustainability Team Core si riunisce con frequenza almeno mensile e si interfaccia periodicamente con lo Steering Committee, riportando gli stati di avanzamento delle attività e presentando eventuali criticità che possono sorgere.

## 4.2 Gestione etica del Business

**G1 GOV-1 5)** L'etica aziendale è un elemento cruciale nella governance del Gruppo AdB e rappresenta una componente essenziale del sistema di controllo interno e della gestione dei rischi. Per supportare l'applicazione di questi principi, sono previsti due organi: l'Organismo di Vigilanza<sup>18</sup> ex D.Lgs. 231/01 (OdV) e il Comitato Etico e Anticorruzione, ciascuno con responsabilità specifiche per monitorare il rispetto del modello organizzativo.

Il Consiglio di Amministrazione di AdB riceve rapporti annuali da parte dell'OdV e dal Comitato Etico e Anticorruzione, per monitorare eventuali criticità nei rispettivi ambiti, nonché da parte della funzione Internal Audit, che esprime un parere sul sistema di controllo interno complessivo. Il Consiglio di Amministrazione può ricevere segnalazioni di rischi e criticità anche da parte di altre figure aziendali, come l'Amministratore Delegato.

### 4.2.1 Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità

**GOV-1 22 c iii)** Con riferimento al **sistema di controllo interno e gestione del rischio in ambito rendicontazione di sostenibilità**, nel corso del 2025 sono state rafforzate la governance e le attività di controllo dedicate al processo di identificazione e gestione degli IROs e, più in generale, sul processo di reporting di sostenibilità.

**GOV-5 34, 36 a) b)** Il processo di rendicontazione della sostenibilità è soggetto ad un sistema di controllo interno basato sulla valutazione del rischio d'impresa in relazione alla rendicontazione di sostenibilità. In particolare, in stretta collaborazione con i responsabili interni dei dati, è stato sviluppato il framework "SCIIS" (Sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità) ed il relativo modello operativo.

La definizione del sistema di controllo interno si basa sulle linee guida del "Internal Control over Sustainability Reporting" (ICSR) emesse dal framework CoSO. Alla data di redazione del presente documento si è conclusa la fase di *roll-out* del modello operativo con riferimento ai KPI quali-quantitativi afferenti ai datapoints ESRS rendicontati. In particolare, questi KPI sono stati inclusi in una "matrice di controllo del rischio", dove i controlli sono stati formalizzati e monitorati.

Sia il processo di rendicontazione di sostenibilità che di sistema di controllo interno sono disciplinati da procedure specifiche in corso di approvazione.

**GOV-5 36 a)** Per i KPI individuati, sono stati mappati i flussi dalla raccolta dei dati primari alla loro consolidazione e validazione finale, al fine di definire controlli, nonché ruoli e responsabilità associate. Il processo di controllo interno e la governance implementati consentono di garantire la coerenza e l'accuratezza dei dati e, quindi, di mitigare i rischi più rilevanti associati ai KPI selezionati. La natura e la frequenza dei controlli variano in base ai rischi associati a ciascun KPI. A seconda del controllo da eseguire, sono utilizzati strumenti differenti, tra cui software e file interni appositamente progettati per supportare il controllo.

**GOV-5 36 c)** I principali rischi sulla rendicontazione consolidata riguardano potenziali errori nelle dichiarazioni dovuti all'elaborazione o al consolidamento dei dati provenienti da fonti primarie, compromettendo la completezza, la veridicità e la correttezza della rappresentazione di AdB. Come strategie di mitigazione, i controlli possono essere classificati in *detective* o *preventive*, a seconda che siano volti a individuare potenziali errori (*detective*) o piuttosto a evitarli (*preventivi*). Tra i principali rischi identificati vi sono anche quelli relativi ai dati della catena del valore, in quanto non vengono estratti né si ha il controllo operativo su di essi. Per le informazioni relative alla catena del valore, il Gruppo si impegna in un dialogo con i propri fornitori per garantire una comprensione comune delle necessità e della qualità dei dati.

**GOV-5 36 d), e)** Il sistema di controllo interno e la struttura di governance definiti sono stati strutturati al fine di assicurare che i rischi di errori nella rendicontazione di sostenibilità siano gestiti efficacemente. Infatti, il SCIIS e i controlli che lo costituiscono saranno periodicamente rivisti e aggiornati per mantenerne l'adeguatezza con gli obiettivi del SCIIS.

Nell'ambito della funzione Amministrazione, l'ESG Reporting Manager supporta la Dirigente Preposta nel coordinamento e nella supervisione delle attività di progettazione, implementazione e mantenimento del SCIIS, inclusa la richiesta, la raccolta il consolidamento delle attestazioni effettuate dalle direzioni e funzioni del Gruppo. L'ESG Reporting Manager fornisce periodicamente aggiornamenti e potenziali riscontri al Dirigente Preposto, il quale si interfaccia con gli Organi di amministrazione e controllo competenti.

<sup>18</sup> Composto da tre membri, di cui il 33% di genere femminile.

### 4.3 Dichiarazione sul dovere di diligenza

**GOV-4 30, 32** Di seguito si riporta una mappatura che spiega in che modo e in quali punti l'applicazione degli aspetti e delle fasi principali del processo di dovere di diligenza viene trattata nella Rendicontazione di Sostenibilità, al fine di fornire un quadro delle pratiche effettive per quanto riguarda il dovere di diligenza.

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL DOVERE DI DILIGENZA	PARAGRAFI NELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ
<p><b>a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ESRS 2 GOV-2:</b> 4.1. Modello di Corporate Governance</li> <li>- <b>ESRS 2 GOV-3:</b> 4.1 Modello di Corporate Governance</li> <li>- <b>ESRS 2 SBM-3:</b> 6.3. Resilienza della strategia e del modello di business ai cambiamenti climatici; 9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità; 11.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria; 12.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore; 15.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali</li> </ul>
<p><b>b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ESRS 2 GOV-2:</b> 4.1. Modello di Corporate Governance</li> <li>- <b>ESRS 2 SBM-2:</b> 2.3. Interessi e opinioni degli stakeholder</li> <li>- <b>ESRS 2 SBM-2:</b> 6.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici</li> <li>- <b>ESRS S1-2:</b> 11.2. Processi per coinvolgere i lavoratori propri</li> <li>- <b>ESRS S1-3:</b> 11.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulla forza lavoro propria</li> <li>- <b>ESRS S2-2:</b> 12.2. Processi per coinvolgere i lavoratori nella catena del valore</li> <li>- <b>ESRS S2-3:</b> 12.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore</li> <li>- <b>ESRS S3-2:</b> 13.2. Processi per coinvolgere le comunità interessate</li> <li>- <b>ESRS S3-3:</b> 13.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulle comunità interessate</li> <li>- <b>ESRS S4-2:</b> 14.2. Processi per coinvolgere i consumatori e gli utilizzatori finali</li> <li>- <b>ESRS S4-3:</b> 14.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui consumatori e utenti finali</li> <li>- <b>ESRS 2 MDR-P:</b> 4.4. Politiche; 6.4. Politiche; 7.2. Politiche; 8.2. Politiche; 9.3. Politiche; 10.2. Politiche; 11.4. Politiche; 12.4. Politiche; 13.4. Politiche; 14.4. Politiche; 15.2. Politiche</li> <li>- <b>ESRS 2 IRO-1:</b> 3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; 6.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici; 7.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento; 8.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle risorse idriche; 9.1. Impatti rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità; 10.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse e all'economia circolare; 15.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa.</li> </ul>
<p><b>c) Individuare e valutare gli impatti negativi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ESRS 2 IRO-1:</b> 3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; 6.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici; 7.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento; 8.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle risorse idriche; 9.1. Impatti rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità; 10.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse e all'economia circolare; 15.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa.</li> <li>- <b>ESRS 2 SBM-3:</b> 6.3. Resilienza della strategia e del modello di business ai cambiamenti climatici; 9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità; 11.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria; 12.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore; 15.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali</li> </ul>

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL DOVERE DI DILIGENZA	PARAGRAFI NELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ
<b>d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>E1-3, ESRS 2 MDR-A:</b> 6.5 Azioni</li> <li>- <b>E2-2, ESRS 2 MDR-A:</b> 7.3 Azioni</li> <li>- <b>E3-2, ESRS 2 MDR- A:</b> 8.3 Azioni</li> <li>- <b>E4-3, ESRS 2 MDR-A:</b> 9.4 Azioni</li> <li>- <b>E5-2, ESRS 2 MDR-A:</b> 10.3. Azioni</li> <li>- <b>S1-4, ESRS 2 MDR- A:</b> 11.5. Azioni</li> <li>- <b>S2-4, ESRS 2 MDR- A:</b> 12.5. Azioni</li> <li>- <b>S3-4, ESRS 2 MDR- A:</b> 13.5. Azioni</li> <li>- <b>S4-4, ESRS 2 MDR- A:</b> 14.5. Azioni</li> </ul>
<b>e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ESRS 2 MDR-T:</b> 6.6. Target; 7.4. Target; 8.4. Target; 9.5. Target; 10.4. Target; 11.6. Target; 12.6. Target; 13.6. Target; 14.6. Target</li> <li>- <b>ESRS 2 MDR-M:</b> 6.7. Metriche; 7.5. Metriche; 8.5. Metriche; 9.6. Metriche; 10.5. Metriche; 11.7. Metriche; 13.7. Metriche entity specific.</li> </ul>

#### 4.4 Politiche

La seguente tabella elenca le principali politiche adottate dal Gruppo AdB per la gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti.

Nome della Politica	Perimetro	Topic ESRS	Riferimento al paragrafo per la descrizione di scopo, perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con IROs
<b>Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza</b>	AdB	<i>E1 – Cambiamenti Climatici</i> <i>E2 – Inquinamento</i> <i>E3 – Acque e risorse marine</i> <i>E4 – Biodiversità ed ecosistemi</i> <i>E5 – Uso delle risorse ed economia Circolare</i> <i>S1 – Forza Lavoro Propria</i> <i>S2 – Lavoratori nella catena del valore</i> <i>S3 – Comunità interessate</i> <i>S4 – Consumatori e utilizzatori finali</i> <i>G1 – Condotta d'impresa</i>	4.4. Politiche
<b>Codice Etico</b>	Gruppo AdB	<i>S1 – Forza Lavoro Propria</i> <i>S2 – Lavoratori nella catena del valore</i> <i>S3 – Comunità interessate</i> <i>S4 – Consumatori e utilizzatori finali</i> <i>G1 – Condotta d'impresa</i>	4.4. Politiche
<b>Politica sulla Parità di Genere, D&amp;I e con riferimenti al rispetto dei diritti umani</b>	Gruppo AdB	<i>S1 – Forza Lavoro Propria</i>	11.4. Politiche
<b>Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni</b>	AdB	<i>S1 – Forza Lavoro Propria</i> <i>S2 – Lavoratori nella catena del valore</i> <i>S4 – Consumatori e utilizzatori finali</i>	11.4. Politiche
<b>Codice di condotta Fornitori e Partner commerciali</b>	AdB	<i>S2 – Lavoratori nella catena del valore</i> <i>G1 – Condotta d'impresa</i>	12.4. Politiche
<b>Politica per lo sviluppo del traffico</b>	AdB	<i>S3 – Comunità interessate</i>	13.4. Politiche
<b>Politica per la sicurezza operativa</b>	AdB	<i>S1 – Forza Lavoro Propria</i> <i>S2 – Lavoratori nella catena del valore</i> <i>S4 – Consumatori e utilizzatori finali</i>	12.4. Politiche
<b>Politica “Innovazione come strategia aziendale”</b>	AdB	<i>S4 – Consumatori e utilizzatori finali</i>	14.4. Politiche
<b>Carta dei servizi</b>	AdB TAG	<i>S4 – Consumatori e utilizzatori finali</i>	14.4. Politiche
<b>Politica di Whistleblowing</b>	AdB TAG FFM	<i>G1 – Condotta d'impresa</i>	15.2. Politiche
<b>Politica Anticorruzione</b>	AdB	<i>G1 – Condotta d'impresa</i>	15.2. Politiche
<b>Politica Antiriciclaggio</b>	AdB	<i>G1 – Condotta d'impresa</i>	15.2. Politiche

**MDR-P 65** Il dettaglio delle politiche viene fornito di seguito per quelle di ambito maggiormente trasversale ai fini delle tematiche di sostenibilità, e all'interno dei capitoli riportati nel proseguo della reportistica per le politiche attinenti a uno specifico topic ESRS.

**Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza<sup>19</sup>**

SCOPO E PERIMETRO	DESCRIZIONE
<p>La Politica, aggiornata nel corso del 2025, si focalizza sulle principali aree legate al sistema di gestione integrato di Aeroporto di Bologna, certificato secondo le norme UNI EN ISO 9001, 14001, 45001, 50001, e adottato con l'obiettivo di garantire la qualità del servizio, la sostenibilità, la sicurezza sul lavoro e l'efficienza energetica, con la collaborazione di tutta l'organizzazione. Nell'ambito della Politica sono trattati i temi di sostenibilità relativi al cambiamento climatico, inquinamento, uso delle risorse ed economia circolare, salute e sicurezza dei dipendenti, lavoratori nella catena del valore e coinvolgimento dei portatori di interesse. Essa promuove un sistema di prevenzione e di risposta alle emergenze basato sulla professionalità e sul coordinamento con le altre aziende operanti in aeroporto, nonché con gli enti territoriali preposti.</p>	<p>La Politica richiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• contribuire al contrasto al cambiamento climatico, migliorando l'efficienza energetica e servendosi di fonti energetiche rinnovabili</li> <li>• valutare, prevenire e minimizzare l'impatto ambientale nei suoi diversi aspetti, nonché i rischi collegati alla salute e sicurezza, assicurando conformità normativa e un sistema di reporting e monitoraggio</li> <li>• coordinare e vigilare le condotte dei terzi che intrattengono rapporti con il Gruppo (subconcessionari, fornitori ecc.)</li> <li>• attuare iniziative di mobilità sostenibile ed alternativa rivolte ai passeggeri e alla comunità di addetti aeroportuali</li> <li>• definire obiettivi di miglioramento continuo, innovazione e sostenibilità, al fine di rispondere ai mutamenti del contesto di riferimento</li> </ul> <p>I portatori di interesse non sono stati direttamente coinvolti nella definizione della Politica integrata, tuttavia, il documento prevede esplicitamente la necessità di renderla disponibile alle parti interessate, promuovendone la diffusione e l'attuazione attraverso attività di divulgazione, informazione e formazione. La Politica sottolinea inoltre l'impegno a favorire una collaborazione attiva con gli stakeholder, al fine di garantire che i principi, le politiche e le pratiche di Aeroporto di Bologna siano rispettati lungo l'intera catena di fornitura.</p>
RESPONSABILITA'	DIFFUSIONE
<p>L'Alta Direzione di Aeroporto di Bologna S.p.A. (Amministratore Delegato/Direttore Generale) è responsabile dell'attuazione della politica e del mantenimento e miglioramento del Sistema di gestione integrato.</p>	<p>La Politica viene messa a disposizione ai portatori d'interesse tramite intranet aziendale, attività di divulgazione, informazione, formazione e sul sito web della Società.</p>
INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'	
<p>La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Generazione di Emissioni GHG di SCOPO 1 e 2</li> <li>2) Generazione di Emissioni GHG di SCOPO 3 derivanti dal traffico aereo (decollo/atterraggio) e dal traffico stradale (generato/attratto)</li> <li>3) Interruzioni a causa del verificarsi di eventi meteorologici estremi, che potrebbero causare danni alle infrastrutture, alle dotazioni aeroportuali e più in generale all'operatività, e al verificarsi di ondate di calore che potrebbero impedire l'operatività del personale di rampa.</li> <li>4) Consumo di risorse naturali (gas metano) per la produzione di energia</li> <li>5) Modifica rilevante dei prezzi di mercato per la fornitura di energia elettrica e gas (rischio prezzo delle commodities, rischio cambio, ecc.)</li> <li>6) Generazione di emissioni inquinanti in atmosfera</li> </ol>	

<sup>19</sup> La Politica descritta si riferisce a quella adottata da Aeroporto di Bologna. TAG adotta una propria Politica Integrata di Qualità, Ambiente e Sicurezza, supportata dalle certificazioni ISO 9001, 45001 e 14001. Pur essendo indipendente, questa politica segue i principi fondamentali della Politica Integrata di AdB, garantendo coerenza e allineamento con gli standard e gli obiettivi strategici del Gruppo.

- 7) Impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo, con particolare attenzione ad eventuali zone sottoposte a stress idrico
- 8) Impatti sulla biodiversità locale, con particolare riferimento alla perdita di fauna volatile nei pressi delle aree aeroportuali
- 9) Impatto sulla disponibilità di risorse a causa dell'uso delle stesse nella realizzazione di nuove infrastrutture
- 10) Criticità sull'approvvigionamento di alcuni materiali derivante dall'incremento dei costi delle materie prime e dalle situazioni geopolitiche che possono incidere bruscamente sui tempi e la disponibilità delle risorse, portando a una maggiore instabilità della situazione economica e finanziaria di AdB
- 11) Produzione di rifiuti urbani e speciali derivanti dalle attività e operazioni aeroportuali
- 12) Promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management e incentivazione economica per minimizzare l'uso del mezzo privato (per i lavoratori propri e della comunità aeroportuale)
- 13) Impatti negativi sulla salute e sicurezza dei lavoratori nello svolgimento delle attività lavorative e sulle condizioni di stress lavoro correlato
- 14) Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto, in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione
- 15) Impatti sulla sicurezza dei lavoratori della catena del valore (episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro) e sulle condizioni di stress lavoro correlato
- 16) Potenziamento ed efficientamento della connessione con e fra diverse forme di trasporto pubblico, anche a livello sovra comunale per coprire e rafforzare la catchment area, e contributo allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana
- 17) Miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero grazie a sviluppo di servizi commerciali aeroportuali che soddisfino i bisogni e le aspettative dei passeggeri e sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative applicate ai servizi offerti all'utenza aeroportuale.
- 18) Miglioramento dell'accessibilità dei passeggeri anche grazie al potenziamento dell'intermodalità con e fra diverse forme di trasporto pubblico da e per l'aeroporto
- 19) Inefficacia delle nuove tecnologie introdotte dal Gruppo per scarso presidio/accogliimento degli utilizzatori finali (es. handler)
- 20) Sistemi e processi per monitorare e valutare la sostenibilità lungo l'intera catena di fornitura

**Codice Etico<sup>20</sup>****SCOPO E PERIMETRO**

I destinatari di quanto contenuto nel Codice Etico sono i componenti degli organi sociali, i dirigenti, i dipendenti ed i collaboratori della Società, ciascuno nell'ambito dei propri incarichi, competenze e mansioni, sia svolte all'interno dell'Azienda e del Gruppo, sia nelle relazioni con terzi. Tutti coloro che operano per conto della Società devono osservare e far osservare nell'ambito delle proprie funzioni e responsabilità i principi contenuti nel Codice.

**DESCRIZIONE**

Descrive l'insieme dei valori e dei principi etici ai quali deve ispirarsi e improntarsi l'agire della Società e che la stessa intende assumere ed applicare nei rapporti con tutti i propri portatori di interesse. I principi fondamentali sono: la legalità, l'integrità morale, il rispetto per le persone, della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, la correttezza competitiva, la trasparenza e la veridicità dell'informazione.

**RESPONSABILITA'**

Il Codice Etico è stato adottato con delibera del Consiglio di Amministrazione di ciascuna società del Gruppo ed è stato aggiornato nel corso del 2024. La responsabilità di implementazione è affidata all'Amministratore Delegato e ai dirigenti aziendali.

**DIFFUSIONE**

Il Codice Etico viene portato a conoscenza di tutti i dipendenti al momento dell'assunzione e messo a disposizione tramite pubblicazioni sui canali comunicativi, tra cui sito web istituzionale e canali interni.

**INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'**

La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:

- 1) Miglioramento delle condizioni di lavoro, attraverso maggiore flessibilità, adeguamento salariale, libertà di associazione, dialogo sociale attivo e iniziative di well-being
- 2) Scarso commitment lungo la catena del valore su parità di genere, inclusione, formazione e condizioni di lavoro dignitose, aggravato dal possibile mancato rispetto dei diritti umani
- 3) Inadeguata gestione dei dati di consumatori e utenti finali, con possibili impatti negativi in termini di perdita dei dati sensibili e disservizi
- 4) Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili gestite dalla Società e/o temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali (es. sistemi di informativa ai passeggeri, e-commerce) con potenziali mancati ricavi e conseguente possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy
- 5) Promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti, supportata anche da attività di formazione e presidi in ambito anticorruzione e anti-concussione

<sup>20</sup> AdB, TAG e FFM dispongono ognuna di un proprio Codice Etico.

## INFORMAZIONI AMBIENTALI

### 5 INFORMATIVA A NORMA DELL'ARTICOLO 8 DEL REGOLAMENTO (UE) 2020/852 (REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA)

Nell'ambito delle iniziative strategiche promosse dall'Unione Europea per favorire la transizione ecologica è stato introdotto, con il Regolamento UE 2020/852, il sistema di classificazione della Tassonomia Europea. Questo sistema stabilisce i criteri necessari per identificare le attività che possono essere considerate *ecosostenibili* con l'obiettivo di creare un linguaggio comune tra tutti gli operatori di mercato (aziende, investitori, finanziatori e clienti), aumentare la trasparenza delle scelte di investimento, contrastare il fenomeno del *greenwashing* e reindirizzare i capitali verso progetti e attività ecosostenibili. Il meccanismo del Regolamento si fonda su un insieme di regole volte a rendere comparabili le informazioni fornite dagli operatori economici, facilitando così l'identificazione e la promozione delle attività più virtuose.

Dal 2022, il Gruppo AdB ha istituito un gruppo di lavoro tecnico con l'obiettivo di esaminare le disposizioni del Regolamento e condurre le necessarie verifiche tecniche per la rendicontazione degli indicatori della Tassonomia. Contemporaneamente, AdB collabora con l'ACI Europe Green Finance Taskforce, un gruppo dedicato allo studio di modalità comuni di interpretazione del Regolamento sulla Tassonomia, per garantire la corretta applicazione nel settore aeroportuale. In generale, nell'interpretazione degli Atti Delegati per la selezione delle attività e la verifica dei criteri tecnici, il Gruppo AdB ha adottato un approccio prudente. L'obiettivo a tendere è di integrare le logiche e gli indicatori della Tassonomia nei processi aziendali decisionali e di pianificazione strategica di AdB, senza forzare le interpretazioni, ma auspicando semplificazioni e chiarimenti che possano facilitare la comprensione di questa normativa complessa. Il Gruppo considera fondamentale la valorizzazione strategica della Tassonomia UE e si impegna a indirizzare le scelte di investimento in linea con i criteri di ecosostenibilità definiti dal Regolamento.

A partire dal presente esercizio di rendicontazione, Aeroporto di Bologna applica le semplificazioni e modifiche alla Tassonomia apportate con il Regolamento Delegato (UE) 2026/73 della Commissione del 4 luglio 2025, che modifica il Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 per quanto riguarda la semplificazione del contenuto e della presentazione delle informazioni da comunicare in merito alle attività ecosostenibili, nonché il Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 (c.d. "Atto Delegato Clima") ed il Regolamento Delegato (UE) 2023/2486 (c.d. "Atto Delegato Ambiente") per quanto riguarda la semplificazione di determinati criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare se le attività economiche non arrecano un danno significativo agli obiettivi ambientali.

#### 5.1 Nota metodologica fatturato

Per il 2025 il Gruppo AdB ha individuato il fatturato che deriva da attività ammissibili<sup>21</sup> alla Tassonomia, nello specifico in relazione all'attività 6.20 "Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo" e all'attività 7.7 "Acquisto e proprietà di edifici" dell'Atto Delegato Clima. In riferimento all'attività 6.20, il Gruppo ha valorizzato il fatturato handling relativo alle controllate FFM e TAG. Per quanto concerne l'attività 7.7 il Gruppo ha valorizzato i ricavi provenienti dalle subconcessioni di Aeroporto di Bologna e TAG. A seguito del processo di verifica e valutazione dei criteri di vaglio tecnico pertinenti, le due attività non sono risultate allineate<sup>22</sup> alla Tassonomia. Il resto del fatturato prodotto nell'ambito del modello di business del Gruppo AdB è stato invece giudicato come non ammissibile<sup>23</sup> alla Tassonomia.

Gli importi relativi al fatturato inseriti nei modelli di comunicazione dei KPI di cui all'allegato II del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, come modificato dal Regolamento Delegato (UE) 2026/73, fanno riferimento ai ricavi rilevati nel Bilancio Consolidato 2025.

<sup>21</sup> Le attività c.d. "ammissibili" sono quelle incluse all'interno degli allegati al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 e 2023/2486, indipendentemente dal fatto che esse soddisfino o meno i criteri di vaglio tecnico per esse stabiliti. Le attività economiche ammissibili rappresentano, pertanto, quelle attività che hanno il potenziale per allinearsi ai criteri di vaglio tecnico per essere considerate ecosostenibili.

<sup>22</sup> Le attività c.d. "allineate" sono quelle ammissibili alla Tassonomia e che al contempo rispettano tre principi fondamentali:

1. contribuiscono in modo sostanziale al raggiungimento di almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dal Regolamento Tassonomia;
2. non arrecano un danno significativo a nessuno dei restanti obiettivi ambientali (c.d. "Do No Significant Harm" o "DNSH");
3. rispettano dei criteri minimi di salvaguardia sociale (c.d. "Minimum Safeguards Criteria" o "MSC").

<sup>23</sup> Le attività c.d. "non ammissibili" sono quelle che non rientrano nell'ambito del Regolamento Tassonomia, in quanto non mappate all'interno degli allegati al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 e 2023/2486.

## 5.2 Nota metodologica CapEx

Di seguito viene riportato il dettaglio delle attività che il Gruppo ha individuato come ammissibili e/o allineate alla Tassonomia relativamente agli investimenti consuntivati per l'esercizio 2025, suddivise in base all'obiettivo ambientale<sup>24</sup> pertinente. Per il presente esercizio di rendicontazione, nella valutazione dei CapEx la Società ha convenuto l'opportunità di non procedere a beneficiare delle disposizioni di cui al paragrafo 1-ter dell'articolo 2 al Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, modificato dal Regolamento Delegato (UE) 2026/73, le quali consentirebbero di astenersi dalla valutazione di ammissibilità e di allineamento alla Tassonomia per talune attività considerate "non rilevanti"<sup>25</sup>. Di conseguenza, tutti gli investimenti non inclusi nel dettaglio riportato di seguito sono stati considerati rilevanti, ma non ammissibili ai sensi della Tassonomia.

Gli importi delle spese in conto capitale inclusi nei modelli di comunicazione dei KPI di cui all'allegato II del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, come modificato dal Regolamento Delegato (UE) 2026/73, fanno riferimento agli incrementi di attività materiali e immateriali rilevati nel periodo 31/12/2024-31/12/2025 e inclusi nel Bilancio Consolidato 2025.

### Mitigazione dei cambiamenti climatici

#### 1.1. Imboschimento

Nel 2025 AdB ha valutato come ammissibile e allineato alla Tassonomia, il progetto di realizzazione della fascia boscata a nord dell'Aeroporto, a seguito del cambio di destinazione di uso del suolo da non forestale a forestale (si vedano, per una descrizione sintetica del progetto, anche i paragrafi 6.5. Azioni e 9.4. Azioni).

#### 4.9. Trasmissione e distribuzione di energia elettrica

AdB ha valutato come ammissibili alla Tassonomia i progetti relativi all'installazione di nuove cabine di trasformazione MT/BT presso alcuni edifici dell'aeroporto. L'installazione presso il Centro Servizi di Rampa (CSR) è risultata altresì allineata alla Tassonomia.

#### 6.5. Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri

AdB ha acquistato nel 2025 nuovi veicoli con alimentazione elettrica per sostituire una parte del parco mezzi aziendale. Questa attività è tuttavia risultata ammissibile ma non allineata alla Tassonomia, non potendo garantire il rispetto di tutti i criteri *Do not significant harm* (DNSH) per essa stabiliti.

#### 6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclistica

Nel 2025 sono stati realizzati dei tratti di pista ciclo-pedonale, in sostituzione di quelli interrotti dal cantiere di realizzazione del nuovo parcheggio P6 Smart e sono proseguiti i lavori di ampliamento del Bike station. L'attività intrapresa è risultata ammissibile e allineata alla Tassonomia.

#### 6.17. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

Nel 2025 sono stati avviati degli interventi di elettrificazione Apron, volti a eliminare i servizi di rampa alimentati a combustibili fossili, sostituendoli con apparecchiature elettriche. Il progetto proseguirà negli anni successivi e i nuovi sistemi entreranno in funzione nel 2029. L'attività è risultata ammissibile e allineata alla Tassonomia.

#### 6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

L'attività 6.20 include gli acquisti di apparecchiature connesse alle operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo, tra cui le attrezzature per l'imbarco dei passeggeri, per la movimentazione di bagagli e merci, per la manutenzione e per lo sbrinamento delle superfici. A tal proposito, nel 2025 AdB ha effettuato i seguenti acquisti:

- 1) sedie a rotelle per assistere i passeggeri PRM nei processi di imbarco;
- 2) un mezzo spargi liquido a motore endotermico per il trattamento delle aree pavimentate air-side;
- 3) ampliamento dell'impianto di smistamento bagagli (BHS);

<sup>24</sup> Gli obiettivi ambientali previsti dal Regolamento Tassonomia sono: 1) Mitigazione dei cambiamenti climatici; 2) Adattamento ai cambiamenti climatici; 3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine; 4) Transizione verso un'economia circolare; 5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento; 6) Protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

<sup>25</sup> Le attività c.d. "non rilevanti" sono quelle correlate a fatturato, spese in conto capitale (CapEx) e/o spese operative (OpEx), che le imprese non finanziarie possono scegliere di non sottoporre alla valutazione di ammissibilità e di allineamento quando, cumulativamente, incidono per meno del 10% sul denominatore del relativo KPI tassonomico. Per le attività economiche "non rilevanti", nessun giudizio viene formulato in termini di ammissibilità, non ammissibilità o allineamento alla Tassonomia.

- 4) tre automezzi a motore endotermico per il servizio deicing;
- 5) un ambulift a motore elettrico per assistere i PRM nel processo di imbarco.

Alla luce dei criteri di vaglio tecnico stabiliti dall'attività 6.20., gli acquisti di cui al punto 1), 3) e 5) sono risultati ammissibili e allineati alla Tassonomia, mentre i mezzi con motore endotermico sono stati giudicati solamente ammissibili.

### *7.1. Costruzione di nuovi edifici*

Nel 2025 sono proseguiti i lavori di costruzione del nuovo parcheggio multipiano localizzato nell'area Nord-Est del *land side* dello scalo che rientra nell'ambito del Piano di Sviluppo dello scalo aeroportuale di Bologna, finalizzato al potenziamento delle infrastrutture al fine di adeguarle ai crescenti flussi di traffico. Il progetto è stato elaborato in linea con i Criteri Ambientali Minimi DM 10 Ottobre 2017, raggiungendo quindi ottime prestazioni ambientali che, grazie ad una valutazione climatica e di vulnerabilità, nonché grazie alla modellazione LCA, hanno permesso il pieno allineamento del progetto ai criteri di vaglio tecnico stabiliti dall'attività 7.1. L'edificio infatti prevede utilizzo di materiali con alto contenuto di riciclato e privi di sostanze pericolose come definito dal criterio CAM 2.4.1.3 Sostanze pericolose. Per garantire ulteriormente la conformità alla Tassonomia, è stata condotta l'analisi di Life Cycle Assessment (LCA) considerando tutte le fasi del ciclo di vita dell'edificio, dall'estrazione delle materie prime fino alla dismissione, seguendo il modello "cradle to cradle", in modo da fornire una visione completa e affidabile dell'impronta climatica dell'intervento. È stata inoltre effettuata una LCA comparativa per valutare l'incidenza della scelta dell'acciaio XCarb di ArcelorMittal sulla riduzione degli impatti ambientali, con particolare attenzione alle fasi A1-A3 e ai materiali strutturali. L'acciaio XCarb, prodotto con un processo a forno elettrico alimentato da energia rinnovabile con Garanzia di Origine, comporta una significativa riduzione delle emissioni di carbonio rispetto all'acciaio tradizionale. L'analisi ha confermato che l'utilizzo di questo materiale riduce l'impronta di carbonio lungo l'intero ciclo di vita dell'edificio, con un impatto positivo nelle fasi di produzione e costruzione.

### *7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica*

Nel 2025 è stato installato un impianto di riscaldamento e raffrescamento ad alta efficienza e una nuova porta a bussola per l'accesso al terminal, quest'ultima con lo scopo di migliorare il controllo della temperatura all'interno del fabbricato. Gli interventi sono stati giudicati ammissibili e allineati alla Tassonomia.

### *7.4. Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)*

Nel corso del 2025 è proseguita l'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, la cui implementazione è prevista anche negli anni successivi. Tale attività è risultata ammissibile e allineata ai criteri previsti dalla Tassonomia.

### *7.5. Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici*

Nel 2025 sono stati installati dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici. Nello specifico, sono stati installati strumenti per la misura delle prestazioni energetiche, un sistema di controllo da remoto degli impianti di condizionamento e ventilazione del CSR nonché elementi di facciata e di copertura con funzione di schermatura solare. Gli interventi sono stati giudicati ammissibili e allineati alla Tassonomia.

### *7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili*

Nel 2025 sono proseguiti i progetti di installazione di 2 impianti fotovoltaici (Airside Nord e fotovoltaico terminal) presso il sito aeroportuale, e le attività di decarbonizzazione delle centrali termiche (Officina e aerostazione) tramite l'installazione di pompe elettriche in sostituzione delle caldaie a gas metano. È stata inoltre installata una nuova pompa di calore per il raffrescamento di un'area della sala partenze Schengen. Tutti questi interventi sono stati giudicati ammissibili e allineati alla Tassonomia. Infine, sono state realizzate alcune opere propedeutiche all'installazione di pompa di calore elettrica in sostituzione di una caldaia a gas metano presso la caserma VVF. Quest'ultimo progetto è stato tuttavia valutato per il momento come ammissibile, ma non allineato alla Tassonomia. ADB ha previsto all'interno del proprio Piano Investimenti ulteriori iniziative di efficientamento energetico che verranno consuntivate nei prossimi anni, come confermato anche dagli impegni definiti all'interno del Piano di Sostenibilità.

## **Uso sostenibile delle acque e delle risorse marine**

### **2.3. Sistemi di drenaggio urbano sostenibili**

Nel 2025 è proseguita l'installazione di un impianto di laminazione delle acque di dilavamento, finalizzato alla raccolta, al contenimento temporaneo e al rilascio controllato delle acque meteoriche che defluiscono dalle superfici impermeabili dell'Aeroporto. La valutazione condotta da AdB ha permesso di verificare il rispetto dei criteri di vaglio tecnico stabiliti dall'attività 2.3., e giudicare questo intervento come ammissibile e allineato alla Tassonomia.

## **Transizione verso un'economia circolare**

### **3.4 Manutenzione di strade e autostrade**

L'attività 3.4 include le manutenzioni ordinarie e straordinarie eseguite su passaggi per veicoli e pedoni, piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti. A tal proposito nel 2025, AdB ha implementato i seguenti interventi di riqualifica:

- 1) della viabilità e i camminamenti del fronte terminal;
- 2) di parte del piazzale aeromobili denominato Apron 1;
- 3) riqualifica delle pavimentazioni in air-side.

Tutte queste progettualità sono risultate ammissibili ma non allineate alla Tassonomia, non potendo garantire il pieno rispetto dei criteri di vaglio tecnico previsti dalla norma.

### **3.5. Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile**

Nel 2025 AdB ha realizzato diversi progetti riconducibili all'attività 3.5, relativa all'utilizzo del calcestruzzo per la nuova costruzione, la ricostruzione o la manutenzione di opere di ingegneria civile, con esclusione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle superfici in calcestruzzo rientranti nell'attività 3.4.. Nel dettaglio, nel corso del 2025 sono stati effettuati i seguenti interventi:

- 1) ampliamento del piazzale di sosta aeromobili e delle vie di rullaggio, comprensivo di opere di pavimentazione sia rigida sia flessibile;
- 2) ampliamento del terminal air-side: nello specifico, delle infrastrutture di volo, realizzato mediante interventi di pavimentazione rigida e flessibile;
- 3) riqualificazione del parcheggio staff ovest, resa necessaria a seguito di criticità emerse al termine del primo cantiere, in particolare per il rinvenimento di materiale reattivo nello strato di fondazione che aveva compromesso l'utilizzabilità del piano carrabile;
- 4) interventi di pavimentazione rigida e flessibile con realizzazione dei relativi sottoservizi nelle isole comprese tra le vie di rullaggio (Taxiway Tango e Taxilane Uniforme). L'intervento ha incluso anche le opere propedeutiche alla nuova configurazione delle vie di rullaggio del nuovo Terminal;
- 5) realizzazione di un nuovo piazzale aeromobili (Apron 2);
- 6) manutenzione ordinaria del parcheggio P4 Long Stay, comprendente sistemazione della pavimentazione, regimentazione idraulica e adeguamento impiantistico.

Dalle analisi svolte, tutti questi interventi sono risultati ammissibili alla Tassonomia ma non allineati, non potendo garantire il rispetto di tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti dalla norma.

## **5.3 Nota metodologica OpEx**

Per quanto riguarda le attività associate al KPI delle spese operative (OpEx), Aeroporto di Bologna considera tale KPI non rilevante rispetto al business svolto<sup>26</sup>, in quanto verosimilmente comporterebbe, se rendicontato, una quota meramente marginale di spese operative associate ad attività economiche ammissibili e/o allineate alla Tassonomia. Queste riflessioni trovano evidenze anche dall'importo complessivo del denominatore<sup>27</sup> del KPI OpEx, costruito secondo le tipologie di spese indicate al punto 1.1.3.1.

<sup>26</sup> Ai fini della valutazione della rilevanza del KPI OpEx per il modello di business del Gruppo AdB, la Società ha definito una soglia di materialità ritenuta ragionevolmente rappresentativa pari al 10% del denominatore del KPI OpEx rispetto al totale delle spese operative sostenute nell'esercizio FY2025. Questo significa che il KPI OpEx viene considerato rilevante qualora il valore del denominatore, calcolato in conformità ai criteri previsti dal Regolamento Tassonomia, risulti pari o superiore al 10% delle spese operative complessive dell'esercizio.

<sup>27</sup> Per la costruzione del denominatore del KPI OpEx sono state inoltre seguite le indicazioni fornite dalla Commissione Europea nella Comunicazione (2022/C 385/01) alla FAQ n°12, che individua alcune possibili tipologie di spese da considerare nel calcolo.

dell'allegato I del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, il quale rappresenta l'8,2% delle spese operative complessive<sup>28</sup> sostenute nel 2025.

Denominatore del KPI OpEx	Spese operative totali FY 2025	Incidenza
€ '000	€ '000	%
10.399	126.948	8,2

A valle di tali considerazioni, per l'esercizio 2025, il Gruppo AdB ha convenuto la facoltà di astenersi dal valutare se le spese operative riconducibili al denominatore OpEx di cui sopra siano connesse ad attività economiche ammissibili o allineate alla Tassonomia, in conformità al paragrafo 1-quater dell'articolo 2 al Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, modificato dal Regolamento Delegato (UE) 2026/73.

#### 5.4 Valutazione delle Clausole Minime di Salvaguardia

Al fine di garantire che le attività tassonomiche descritte al paragrafo 5.2. *Nota Metodologica CapEx* possano essere considerate allineate alla Tassonomia UE, è stata svolta un'analisi del rispetto delle Clausole Minime di Salvaguardia (*Minimum Safeguards Criteria, MSC*). Le MSC si riferiscono a quanto previsto dall'articolo 18 comma 1 del Regolamento 852/2020, ovvero ad un insieme di principi e linee guida contenuti in convenzioni e trattati internazionali come le *OECD Guidelines for Multinational Enterprises (OECD MNE)*, *UN Guiding Principles on business and human rights (UNGPs)*, *ILO Fundamental Principles and Rights at Work* ed *International Bill of Human Rights*. L'analisi svolta da AdB ha avuto l'obiettivo di verificare che le attività economiche intraprese possano essere considerate "sostenibili" e quindi allineate alla Tassonomia solo se esercitate nel rispetto degli standard internazionali in materia di diritti umani, nonché delle normative nazionali e internazionali applicabili in tema di anticorruzione, fiscalità e concorrenza leale.

---

Queste includono: manutenzioni e riparazioni di immobili, impianti e macchinari; locazioni a breve termine; misure di ristrutturazione di edifici; spese di ricerca e sviluppo non capitalizzate; spese di pulizia.

<sup>28</sup> Per spese operative complessive si intende l'importo associato alla voce "Costi" del Conto Economico Consolidato.

## 5.5 Modelli di comunicazione dei KPI previsti dal Regolamento UE 2020/852

Vengono di seguito riportati i KPI richiesti dal Regolamento 2020/852, secondo le modalità di presentazione richiamate dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 all'allegato II e successive modifiche e integrazioni. Per il calcolo del numeratore e del denominatore da utilizzare per i KPI Fatturato e CapEx sono state prese in considerazione le indicazioni fornite nell'allegato I punto 1.1.1. e 1.1.2.1. del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178. In particolare, l'importo considerato a denominatore del KPI Fatturato si riferisce alla voce "Ricavi" del Conto Economico Consolidato 2025, mentre l'importo incluso a denominatore del KPI CapEx è relativo agli incrementi di attività materiali e immateriali della Situazione Patrimoniale-Finanziaria 2025, considerati prima di ammortamenti, svalutazioni e riclassificazioni.

### Modello 1

Quota di fatturato e spese in conto capitale (CapEx) derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche ammissibili alla tassonomia o allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2025 (KPI di sintesi)

#### Esercizio finanziario - 2025

KPI	Totale	Scomposizione per obiettivo ambientale delle attività allineate alla Tassonomia										Quota di attività allineate alla Tassonomia nell'esercizio precedente (2024)			
		Quota di attività ammissibili alla Tassonomia	Attività allineate alla Tassonomia	Quota di attività allineate alla Tassonomia	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità	Quota di attività abilitanti	Quota di attività di transizione	Attività non valutate considerate non rilevanti	Attività allineate alla Tassonomia nell'esercizio precedente (2024)	Quota di attività allineate alla Tassonomia nell'esercizio precedente (2024)
	€ '000	%	€ '000	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	€ '000	%
<b>Fatturato</b>	181.411	15,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>CapEx</b>	48.183	60,8	18.600	38,6	38,57	0	0,04	0	0	0	5,5	0	0	11.100	25,25

Nel 2025 AdB non rileva fatturato allineato alla Tassonomia, in continuità con quanto già registrato nel 2024. Con riferimento al KPI CapEx, la Società evidenzia una quota allineata pari al 38,6% delle spese in conto capitale complessive, con un incremento di circa 13 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è riconducibile ai seguenti fattori:

1. È stato registrato un significativo incremento degli investimenti relativi al progetto di realizzazione del parcheggio multipiano est, che ha comportato un cospicuo aumento dei CapEx allineati alla Tassonomia rispetto all'anno precedente.
2. In via residuale, nel 2025 sono state individuate un numero maggiore di attività ammissibili e di conseguenza allineate alla Tassonomia rispetto all'analisi condotta nel 2024;

## Modello 2

Quota di fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche ammissibili alla tassonomia o allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2025 (scomposizione per attività)

KPI comunicato - Fatturato

Esercizio finanziario - 2025

Attività economiche	Codice	KPI ammissibile alla Tassonomia (Quota di Fatturato ammissibile alla Tassonomia)	KPI allineato alla Tassonomia (valore monetario di Fatturato)	KPI allineato alla Tassonomia (Quota di Fatturato allineato alla Tassonomia)	Obiettivo ambientale delle attività allineate alla Tassonomia						Attività abilitante	Attività di transizione	Quota allineata alla Tassonomia sul totale ammissibile alla Tassonomia
					Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità			
		%	€ '000	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo</b>	6.20. CCM	1,6	0	0	0	0	0	0	0	0			0
<b>Acquisto e proprietà di edifici</b>	7.7. CCM	14,1	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Somma allineamento per obiettivo					0	0	0	0	0	0			
<b>Totale KPI fatturato</b>		15,7	0	0	0	0	0	0	0	0			0

## Modello 2

Quota di spese in conto capitale (CapEx) derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche ammissibili alla tassonomia o allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2025 (scomposizione per attività)

KPI comunicato - CapEx

Esercizio finanziario - 2025

Attività economiche	Codice	KPI ammissibile alla Tassonomia (Quota di CapEx ammissibile alla Tassonomia)	KPI allineato alla Tassonomia (valore monetario di CapEx)	KPI allineato alla Tassonomia (Quota di CapEx allineato alla Tassonomia)	Obiettivo ambientale delle attività allineate alla Tassonomia						Attività abilitante	Attività di transizione	Quota allineata alla Tassonomia sul totale ammissibile alla Tassonomia
					Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità			
		%	€ '000	%	%	%	%	%	%	%			%
Imboschimento	1.1. CCM	3,70	1.782,6	3,70	3,70	0	0	0	0	0			100
Sistemi di drenaggio urbano sostenibili	2.3. WTR	0,04	17,3	0,04	0	0	0,04	0	0	0			100
Manutenzione di strade e autostrade	3.4. CE	6,13	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	3.5. CE	10,89	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9. CCM	1,48	679,3	1,41	1,41	0	0	0	0	0	A		95
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	6.5. CCM	0,17	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclistica	6.13. CCM	0,01	4,9	0,01	0,01	0	0	0	0	0	A		100
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17. CCM	0,03	14,4	0,03	0,03	0	0	0	0	0	A		100
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20. CCM	5,18	211	0,44	0,44	0	0	0	0	0			8
Costruzione di nuovi edifici	7.1. CCM	28,89	13.922	28,89	28,89	0	0	0	0	0			100
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3. CCM	0,98	474	0,98	0,98	0	0	0	0	0	A		100
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	7.4. CCM	0,28	135	0,28	0,28	0	0	0	0	0	A		100
Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici	7.5. CCM	1,32	635	1,32	1,32	0	0	0	0	0	A		100
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	7.6. CCM	1,72	725	1,50	1,50	0	0	0	0	0	A		87
Somma allineamento per obiettivo					38,57	0	0,04	0	0	0			
Totale KPI CapEx		60,8	18.600	38,6	38,57	0	0,04	0	0	0	5,5	0	63

Il Modello 2 del KPI CapEx evidenzia come il principale contributo alle spese in conto capitale allineate alla Tassonomia sia riconducibile all'investimento nel parcheggio multipiano, valutato come allineato sia nel 2025 sia nel 2024. In particolare, dei circa 18,6 milioni di Euro di CapEx risultati allineati alla Tassonomia nel 2025, 13,9 milioni sono attribuibili al progetto del parcheggio multipiano, che rappresenta quindi il 75% del totale delle spese in conto capitale allineate nel corso dell'esercizio.

## 6 ESRS E1 – CAMBIAMENTI CLIMATICI

AdB riconosce l'importanza della lotta al cambiamento climatico e orienta il proprio modello di business per essere in linea con gli obiettivi mondiali, nonché specifici del settore dell'aviazione civile europea, implementando e promuovendo azioni di mitigazione e adattamento e monitorando il possibile impatto dei rischi climatici sulle attività aeroportuali.

### 6.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA
<b>Mitigazione dei cambiamenti climatici</b>			
	<b>Generazione di Emissioni GHG</b> di SCOPO 1 e 2	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati al cambiamento climatico
	<b>Generazione di Emissioni GHG</b> di SCOPO 3 derivanti dal traffico aereo (decollo/atterraggio) e dal traffico stradale (generato/attratto)	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati al cambiamento climatico
<b>Adattamento ai cambiamenti climatici</b>			
	Discontinuità nelle operazioni aeroportuali e/o danni alle infrastrutture <b>a causa del verificarsi di eventi metereologici estremi</b>	⚠	Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Develop"</b> nella misura in cui il Gruppo deve garantire lo sviluppo del business e la realizzazione di nuovi investimenti, raccordando la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto per l'ambiente.
<b>Energia</b>			
	<b>Consumo di risorse naturali</b> (gas metano) per la produzione di energia	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati al cambiamento climatico
	<b>Modifica rilevante dei prezzi di mercato per la fornitura di energia elettrica e gas</b> (rischio prezzo delle commodities, rischio cambio, ecc.)	⚠	Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Develop"</b> nella misura in cui il Gruppo deve garantire lo sviluppo del business e la realizzazione di nuovi investimenti, raccordando la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto per l'ambiente.

⊕ impatto positivo; ⊖ impatto negativo; 💡 opportunità; ⚠ rischio

**IRO-1 20 a)** La valutazione degli impatti legati al clima è stata condotta dalle funzioni interne di AdB aventi diretta responsabilità della strategia di decarbonizzazione e delle iniziative messe in atto dal Gruppo sul tema della lotta al cambiamento climatico. Per ulteriori dettagli in merito al processo in questione si rimanda al paragrafo 3.1. *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti.*

**SBM-3 18, IRO- 1 20 b), 21** In riferimento ai rischi climatici fisici rilevanti, nel 2024 è stata conclusa l'analisi di vulnerabilità **climatica** in collaborazione con il Centro Euromediterraneo per i Cambiamenti Climatici (CMCC) avente anzitutto l'obiettivo di definire i profili climatici attesi nel lungo periodo, nonché prime valutazioni sulla capacità dell'aeroporto di affrontare i rischi climatici. L'analisi ha preso in considerazione tre fattori principali:

- i rischi climatici a cui il Gruppo è esposto, sulla base del business e l'area geografica di riferimento;
- esposizione degli elementi aeroportuali potenzialmente minacciati dai pericoli climatici;
- vulnerabilità di ciascun elemento esposto.

Nel 2025 non sono intercorsi cambiamenti significativi negli asset aziendali su cui insistono questi rischi. L'analisi di vulnerabilità ha permesso di identificare i rischi associati al verificarsi di eventi meteorologici estremi, con particolare riferimento alle ondate di calore e alle precipitazioni piovose intense, che possono compromettere l'efficienza e l'integrità fisica e funzionale delle infrastrutture e dei sistemi, nonché la continuità operativa dell'Aeroporto (per ulteriori dettagli si veda il paragrafo 6.3 *Resilienza della strategia e del modello di business ai cambiamenti climatici*)

**SBM-3 18, IRO-1 20 c), 21** Per quanto concerne i rischi di transizione, le fluttuazioni nei prezzi per la fornitura dell'energia e del gas, potrebbe comportare rischi economici (rischio prezzo e rischio cambio) per il Gruppo. L'individuazione e valutazione di tale rischio come rilevante deriva dalla mappatura esistente all'interno del framework ERM, da risk assessment specifici svolti dal Gruppo sul tema ambiente ed energia, e dall'analisi del contesto esterno ed interno. A differenza di quanto predisposto per i rischi climatici fisici, non è stata ancora svolta un'analisi simile per i rischi di transizione tale da misurare la probabilità, l'entità e la durata di questi ultimi in specifici scenari climatici.

**IRO-1 20 c)** Non sono state individuate opportunità rilevanti legate al cambiamento climatico.

## 6.2 Piano di transizione

Le iniziative di riduzione delle emissioni di Scopo 1 e 2 sono inserite all'interno dello specifico Net-Zero Carbon Plan 2030 che AdB ha volontariamente adottato al fine di garantire il pieno allineamento della propria strategia di sviluppo con il trend, promosso da ACI Europe, di decarbonizzazione del settore dell'aviazione civile europea, mentre le attività legate a riduzione delle emissioni Scopo 3 rientrano nel Piano di riduzione emissioni di Scopo 3. Entrambi i piani sono stati approvati dal Cda di AdB su base volontaria nel 2024.

### Piano Net-Zero Carbon 2030

**E1-1 14, 16 a), h)** Il contributo alla mitigazione dei cambiamenti climatici è un elemento chiave della strategia del Gruppo, che ha individuato il Goal 13 "Climate Action" dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite come uno degli obiettivi prioritari da integrare nella propria strategia di sviluppo sostenibile. In questa direzione, AdB ha sviluppato un piano per ridurre le emissioni dirette e indirette Scope 1 e Scope 2 (Piano Net-Zero Carbon 2030), con l'obiettivo di raggiungere il traguardo Net Zero entro il 31/12/2030 in accordo con lo standard ACA. L'obiettivo si concretizza nella riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di Scopo 1 e 2 di almeno il 90% rispetto all'anno base (2010) e nella compensazione delle restanti. L'obiettivo indicato è coerente con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C, come previsto dall'Accordo di Parigi e tale coerenza è stata confermata nel 2024 con il conseguimento del livello 4+ (livello *transition*) nell'ambito del framework Airport Carbon Accreditation. Al livello 4+ dell'Airport Carbon Accreditation, infatti, gli aeroporti accreditati sono tenuti a formulare un obiettivo di riduzione assoluta delle emissioni di carbonio allineato con i percorsi IPCC di 1,5°C e sviluppare un Piano per raggiungere l'obiettivo fissato. Inoltre, è necessario sviluppare un piano di partenariato con le parti interessate che dimostri che l'aeroporto spinge attivamente le terze parti a realizzare autonomamente riduzioni delle emissioni. Infine, è obbligatorio compensare le emissioni di carbonio residue (scope 1, scope 2 e airport staff business travel emissions di Scope 3) su cui l'aeroporto ha il controllo, utilizzando compensazioni riconosciute a livello internazionale.

Al fine di assicurare massima trasparenza nelle informazioni e negli impegni assunti, AdB ha reso disponibile la propria Roadmap Net-Zero sul portale di ACI-Europe (<https://www.aci-europe.org/netzero/repository-of-roadmaps.html>) assieme a diversi altri gestori aeroportuali europei.



**E1-1 16, j** Grazie alla progressiva attuazione delle azioni contenute nel Piano Net Zero Carbon 2030, nel 2025 la riduzione delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2 è risultata pari al 56% rispetto al 2010.

**E1-1 16 b), c), i), j)** Il Piano Net-Zero è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di AdB nel dicembre 2024, ed include azioni definite in termini tecnici, quantificando il potenziale di abbattimento della CO<sub>2</sub>, e in termini economico-finanziari. Inoltre, nel 2025 AdB ha pianificato ulteriori nuove iniziative per la mitigazione del cambiamento climatico, incrementando il proprio impegno per l'arco temporale 2026-2030. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.5. *Azioni*. Nel suddetto paragrafo viene indicato l'impegno economico (CapEx e OpEx) del Piano di sostenibilità al cui interno c'è il Piano Net Zero Carbon 2030.

All'interno del Piano Net-Zero, sono state identificate le leve di decarbonizzazione tramite le quali è possibile raggiungere l'azzeramento progressivo delle emissioni di Scopo 1 e Scopo 2 del Gruppo. Le leve identificate sono l'elettrificazione ed efficienza degli impianti, la produzione e acquisto di energia rinnovabile, interventi di e-mobility, e di carbon removal. Tra le principali azioni previste nel Piano risultano la decarbonizzazione delle centrali termiche, l'installazione di impianti fotovoltaici, l'acquisto di veicoli elettrici, l'installazione di infrastrutture per la ricarica elettrica dei mezzi e opere di forestazione. Per dettagli ulteriori sulle azioni previste dal Piano si veda il paragrafo 6.3. *Azioni*.

**E1-1 16 d)** Il Piano Net-Zero non prevede una valutazione qualitativa puntuale delle emissioni di GHG "bloccate" (locked-in) derivante dalle attività del Gruppo. Le emissioni "locked in" sono stimate qualitativamente residuali ovvero circa il 10% dell'emissioni dell'anno base e sono riconducibili ai sistemi di emergenza, ai gas refrigeranti, alla produzione di calore ad alta temperatura e alle operazioni aeroportuali (es. attività di deicing). Tuttavia, il Piano adottato prevede misure concrete volte a minimizzare il rischio di emissioni locked-in e a garantire il raggiungimento dell'obiettivo Net Zero Carbon entro il 2030.

**E1-1 15, 16 e)** AdB non ha ad oggi formalizzato obiettivi o piani specifici volti ad incrementare l'allineamento delle proprie attività economiche ai criteri stabiliti dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 in materia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici; tuttavia, la Società riconosce l'importanza della Tassonomia come strumento per guidare la transizione sostenibile e si impegna a valutare e integrare progressivamente i criteri di allineamento nei propri piani di azione e strategie di investimento.

**E1-1 16 g)** Si precisa infine che, sulla base di quanto previsto dall'articolo 12 del Regolamento Delegato (UE) 2020/1818 della Commissione del 17 luglio 2020, il Gruppo non rientra tra le categorie di società da escludere dagli indici di riferimento UE allineati con l'accordo di Parigi.

### **Piano riduzione emissioni Scopo 3**

Per quanto concerne le emissioni indirette derivanti dalla catena del valore del Gruppo (emissioni di Scopo 3), il Gruppo ha predisposto uno specifico Piano di riduzione delle emissioni Scopo 3, approvato dal Consiglio di Amministrazione di AdB nel 2024, tramite il quale si impegna a promuovere azioni volte alla riduzione rispetto ai livelli del 2019, del 27% di tali emissioni entro il 2030. Si precisa che il Piano non include le emissioni derivanti dalle operazioni aeree (Categoria GHG 11 – use of sold product – Aircraft full flight), benché rendicontate, per le seguenti ragioni:

1. tali emissioni sono estremamente rilevanti rispetto a tutte le altre che compongono la lista delle categorie GHG oggetto di rendicontazione. Ciò implica che qualora tali emissioni fossero inserite nel calcolo della riduzione, i contributi di tutte le altre categorie diverrebbero irrilevanti;
2. data la significatività delle emissioni derivanti dalle operazioni aeree, le analisi svolte hanno portato a ritenere economicamente non sostenibili azioni che possano condurre a riduzioni misurabili di tali emissioni.

Il Piano include leve di decarbonizzazione e azioni mirate prevalentemente sul *ground access* (emissioni generate dall'accesso all'aeroporto di veicoli a combustione interna), i consumi energetici dei *tenant* (subconcessionari), gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (employee commuting), i rifiuti e i consumi energetici del People Mover (la navetta sopraelevata su monorotaia di collegamento dell'aeroporto alla stazione ferroviaria di Bologna). Trattandosi di emissioni Scopo 3, dunque emissioni che non sono sotto il diretto controllo di AdB, le azioni consistono essenzialmente nella promozione di protocolli di intesa con i diversi attori della catena del valore. Per dettagli ulteriori sulle azioni previste dal Piano si veda il paragrafo 6.5 *Azioni*.

### 6.3 Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici

**SBM-3 19 a), b)** Come anticipato nel paragrafo 6.1 *Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici*, nel 2024 si è conclusa l'analisi di vulnerabilità climatica, realizzata in collaborazione con il Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC), seguendo una metodologia strutturata in più fasi. La fase iniziale ha riguardato la valutazione dei pericoli climatici (hazard - H), identificando gli indicatori specifici relativi ai fenomeni climatici che potrebbero causare danni all'Aeroporto. Tali pericoli includono eventi di temperature estreme (sia calde che fredde), precipitazioni intense e vento forte. Le variazioni degli indicatori climatici sul periodo futuro 2032-2061 sono state calcolate sulla base di un *ensemble* di modelli climatici disponibili nell'ambito del programma EURO-CORDEX considerando i tre scenari IPCC: RCP2.6 "Mitigazione aggressiva", RCP4.5 "Forte mitigazione" e RCP8.5 "Scenario ad elevate emissioni". La seconda fase ha previsto l'identificazione dei fattori di esposizione, ovvero gli elementi del sistema aeroportuale che potrebbero essere minacciati dai pericoli climatici. Gli elementi sono stati classificati in tre gruppi principali:

1. Componenti lato volo: comprendono gli elementi legati al movimento degli aeromobili, come piste, vie di rullaggio, torre di controllo e aree di piazzale;
2. Componenti lato terra: si riferiscono a strutture come uffici, terminal, sistemi di accesso aeroportuale e parcheggi;
3. Componenti dei sistemi informativi aeroportuali: includono le sale server IT e gli strumenti essenziali per il corretto funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale.

Una volta definiti i pericoli climatici e le risorse esposte, si è proceduto con l'analisi dei fattori di vulnerabilità (V) - definita come la suscettibilità del sistema agli impatti negativi dei cambiamenti climatici - attraverso un approccio collaborativo che ha coinvolto gli stakeholder aeroportuali. La successiva valutazione della gravità degli impatti ha visto il coinvolgimento di esperti interni all'Aeroporto di Bologna, provenienti da vari settori, che hanno valutato le caratteristiche intrinseche degli elementi esposti tramite un questionario basato su una revisione della letteratura sulle vulnerabilità dei componenti aeroportuali. È stata poi sviluppata una *matrice di vulnerabilità*, che ha permesso di determinare il livello di vulnerabilità di ciascun componente aeroportuale moltiplicando i punteggi di gravità dell'impatto per i punteggi relativi alle caratteristiche intrinseche degli elementi esposti. Infine, è stata costruita la matrice di rischio climatico, integrando i dati relativi ai pericoli, all'esposizione e alla vulnerabilità e combinando la probabilità di accadimento di ciascun pericolo con le valutazioni di vulnerabilità degli elementi esposti. Il rischio finale è stato categorizzato in quattro livelli: "Basso", "Medio", "Alto" e "Molto Alto".

**SBM-3 19 c)** I risultati dell'analisi di resilienza, espressi come livelli di rischio associati ad ognuno degli eventi estremi identificati e per ogni componente dell'infrastruttura aeroportuale, sono riportati di seguito:

- Caldo: alcune sottostrutture presentano un rischio Alto o Medio.
- Freddo: solo poche sottostrutture presentano un rischio Medio, mentre tutte le altre risultano a rischio Basso.
- Precipitazioni piovose: tutte le strutture sono a rischio Basso, eccetto le aree di parcheggio, che presentano un rischio Medio.
- Precipitazioni nevose: tutte le sottostrutture sono a rischio Basso, ad eccezione delle aree di parcheggio, che sono a rischio Medio.
- Vento: tutte le sottostrutture risultano a rischio Basso.

In sintesi, tra tutti i fattori climatici analizzati, gli eventi estremi di caldo sono quelli che presentano i maggiori rischi per la maggior parte dei sottosistemi infrastrutturali.

Nel 2025 è stata avviata la predisposizione del Piano di Adattamento Climatico, svolgendo attività specifiche di design review sui principali progetti di nuove infrastrutture previsti nel Piano Investimenti pluriennale. L'obiettivo di tali analisi è analizzare gli standard adottati rispetto ai progetti sviluppati a seguito della valutazione dei profili climatici effettuata con l'analisi di vulnerabilità climatica del 2024, comprendendo il dimensionamento ottimale di opere e infrastrutture dell'aeroporto in base all'evoluzione di lungo termine di tali profili. L'implementazione del Piano di Adattamento Climatico proseguirà nel 2026 con ulteriori analisi, estese anche alle infrastrutture esistenti. Le opere che si prevede saranno oggetto dell'analisi includono il progetto di ampliamento terminal, tutto il pacchetto impiantistico dell'aeroporto, i sistemi di drenaggio delle acque nonché le facciate degli edifici.

Oltre al Piano di adattamento climatico è in essere un'apposita copertura assicurativa per gli eventi catastrofici.

### 6.4 Politiche

**E1-2, 22, 25 a), b), c), d)** Il principale documento programmatico volto alla gestione degli impatti e rischi rilevanti relativi al clima è la Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza. Tale politica definisce l'impegno nel mantenere e migliorare un sistema di gestione integrato fondato sul rispetto delle normative applicabili, implementando al contempo il monitoraggio e la misurazione degli impatti per garantire il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali ed energetiche. La politica prevede inoltre l'adozione di soluzioni di adattamento climatico, basate su specifiche analisi di vulnerabilità, e il contributo alla lotta contro il cambiamento climatico attraverso il miglioramento dell'efficienza energetica e l'impiego di fonti rinnovabili. Infine, essa stabilisce che, in occasione dello sviluppo o del rinnovo di infrastrutture e impianti, così come nell'acquisto di prodotti o servizi rilevanti dal punto

di vista energetico, siano adottati criteri e requisiti in grado di garantire un costante miglioramento delle prestazioni energetiche complessive.

**MDR-P 65** Per i dettagli circa scopo, perimetro, diffusione, responsabilità e interazione con impatti e rischi della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*.

## 6.5 Azioni

**MDR-A, E1-3 26, 28, 29 a), b)** Relativamente al tema della mitigazione dei cambiamenti climatici, si riportano di seguito le azioni pianificate dal Gruppo suddivise per leve di decarbonizzazione, evidenziandone gli sviluppi. Le leve fanno parte del Piano Net-Zero Carbon 2030 avente l'obiettivo della riduzione assoluta delle emissioni di gas a effetto serra di Scopo 1 e 2 di almeno il 90% rispetto all'anno base (2010) e nella compensazione delle restanti entro il 31/12/2030<sup>29</sup>. Il risparmio atteso di CO<sub>2</sub> delle diverse leve implementate viene calcolato in confronto a uno scenario "business as usual" al 2030, che presuppone la mancata attuazione delle singole leve.

Si precisa inoltre che AdB adotta un Sistema di Gestione dell'Energia certificato ISO 50001, il quale attesta che la Società gestisce in modo sistematico e orientato al miglioramento continuo l'uso di energia, riducendo costi e impatto ambientale. Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata mediante il superamento dell'annuale audit di terza parte.

---

<sup>29</sup> Come riportato nel paragrafo 6.2 *Piano di transizione*, AdB è certificata dal 2024 al livello 4+ (livello transition) del framework ACA di ACI Europe, che attesta l'efficacia dei piani di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas serra degli aeroporti, in funzione dell'impegno preso per diventare *net zero carbon emissions*.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni di mitigazione di Scope 1 e 2</b>		
<b>Decarbonizzazione delle centrali termiche e incremento dell'efficienza energetica</b>	Sostituzione degli impianti alimentati con gas fossile con sistemi di climatizzazione alimentati con energia pulita (es. pompe di calore elettriche in sostituzione delle caldaie) e incremento dell'efficienza per usare meno energia per gli stessi scopi.	Nel 2025 sono stati completati i lavori di installazione di pompe di calore in sostituzione di caldaie elettriche presso due edifici nel sedime aeroportuale (l'edificio destinato alla rimessa dei mezzi di rampa e l'edificio denominato "merci"). Inoltre, AdB ha completato la fattibilità tecnica ed economica per i lavori di decarbonizzazione di altre due centrali termiche (le centrali termiche presso l'edificio denominato "officina" e presso l'edificio direzionale) i cui lavori sono pianificati a partire dal 2026. Prosegue infine la progettazione per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Con tale leva viene previsto un risparmio di CO <sub>2</sub> pari a 5.100 tonnellate rispetto a uno scenario "business as usual" al 2030.
<b>Produzione di energia rinnovabile</b>	Installazione in sito di impianti fotovoltaici	Nel 2025 Aeroporto di Bologna ha completato l'installazione di due nuovi impianti fotovoltaici: il primo, sul tetto del Baggage Handling System, dispone di una potenza di 98 kW e di 240 pannelli, mentre il secondo, situato sul tetto e sulla facciata del terminal, ha una potenza di 290 kW ed è composto da 754 pannelli. Inoltre, AdB ha ottenuto la approvazione da parte di ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra da 4,4 MW con oltre 9.500 pannelli, parte di un ampio campo fotovoltaico da realizzare su un'area di circa 30 ettari a nord della pista di volo. Con tale leva viene previsto un risparmio di CO <sub>2</sub> pari a 2.700 tonnellate rispetto a uno scenario "business as usual" al 2030.
<b>Acquisto di energia rinnovabile</b>	Acquisto di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili.	Nel 2025, Aeroporto di Bologna ha acquistato esclusivamente energia elettrica proveniente da <b>fonti rinnovabili</b> , certificata tramite Garanzie di Origine. Con tale leva viene previsto un risparmio di CO <sub>2</sub> pari a 4.700 tonnellate rispetto a uno scenario "business as usual" al 2030.
<b>E-Mobility e mezzi di trasporto sostenibili</b>	Sostituzione della flotta aziendale con mezzi elettrici e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici	Nel 2025 AdB ha proseguito il rinnovamento dei propri mezzi attraverso l'acquisto di veicoli elettrici. Ad oggi circa il 37% della flotta aziendale <sup>30</sup> è costituita da mezzi elettrici e ibridi. Inoltre, al 2025 sono stati installati oltre 44 punti di ricarica, con una potenza complessiva di quasi 500 kW. Con tale leva viene previsto un risparmio di CO <sub>2</sub> pari a 220 tonnellate rispetto a uno scenario "business as usual" al 2030.
<b>Removal</b>	Assorbimento delle emissioni tramite opere di forestazione e compensazioni ambientali previste dal Decreto di VIA del Masterplan aeroportuale,	Nel 2025 è stata completata la realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto, che ha previsto la forestazione di 39 ettari di terreno (pari a circa 56 campi di calcio), attraverso la piantumazione di circa 28.000 piante. Si tratta di un polmone verde con funzione principale di assorbimento dell'anidride carbonica e di inserimento paesaggistico dell'Aeroporto. Con il vincolo urbanistico ad uso boschivo delle aree oggetto di intervento, le aree stesse sono state vincolate al mantenimento della stessa opera nel corso del tempo. Il grado di assorbimento e cattura di CO <sub>2</sub> del bosco, così come gli altri servizi ecosistemici forniti, sono stati oggetto di specifica analisi nell'ambito del sistema di gestione forestale Tale analisi ha concluso che allo stato di maturità del bosco lo stock totale di carbonio, considerando sia la componente arborea ed arbustiva, sia il contributo relativo al suolo, è pari a 30.520 ton CO <sub>2</sub> eq.

<sup>30</sup> Per flotta aziendale si intende tutto il parco mezzi di proprietà di Aeroporto di Bologna: autovetture, trattori, carrelli e altri mezzi utilizzati in *airside*.

Con specifico riferimento alle azioni di mitigazione per lo Scope 3, AdB ha definito un Piano di Riduzione che copre il lasso di tempo dal 2019 al 2030, approvato dal CdA nel dicembre 2024. Di seguito si riportano le iniziative programmate per ogni ambito rilevante. I valori quantitativi di riduzione dipendono da numerose stime e ipotesi sui fattori che influenzano l'andamento delle emissioni della catena del valore, i quali non sono sotto il controllo diretto di AdB. Pertanto, ferma restando la massima accuratezza con cui vengono condotte le stime, le stesse potranno essere nei prossimi anni confermate o riviste.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni di mitigazione di Scope 3</b>		
<i>Fuel and Energy Related Activities</i>	(GHG Category 3)	Riduzione delle emissioni legate alla produzione di carburanti ed energia acquistata. Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 839 tonnellate.
<i>Tenants</i>	(GHG Category 13)	Accordi con i tenant per l'acquisto di energia elettrica verde. Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 4.178 tonnellate.
<i>Mobilità sostenibile e ground access</i>	(GHG Category 7)	Protocolli di intesa con Marconi Express per l'impiego di sola energia rinnovabile per l'alimentazione del People Mover. Con tale leva si prevede l'azzeramento delle emissioni generate per l'accesso all'aeroporto tramite il People Mover.
	(GHG Category 7)	Promozione della mobilità sostenibile per i dipendenti propri e della comunità aeroportuale attraverso un abbonamento unico integrato a costo ridotto. Sono state inoltre introdotte incentivazioni (premi, challenge, iniziative di gaming ecc.), una app <sup>31</sup> per rendicontare gli spostamenti sostenibili e sensibilizzare le persone verso l'utilizzo di mezzi sostenibili. Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 122 tonnellate.
	(GHG Category 11)	Riduzione delle emissioni dovute all'utilizzo di auto a motore endotermico e taxi, tramite incentivazione TPL, sharing elettrico e mobilità attiva con la realizzazione dei percorsi ciclabili interni ed esterni all'area aeroportuale. Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 956 tonnellate.
	(GHG Category 11)	Protocolli di intesa con i courier, FFM e <i>visitor vehicles</i> , per incentivare l'utilizzo di mezzi a basse emissioni. Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 3.224 tonnellate.
	(GHG Category 11)	Protocolli di intesa con i partner aeroportuali (handler, fueller, ecc.). Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 204 tonnellate.
	(GHG Category 11)	Incentivi all'uso di bus e navette a bassa emissione tramite tariffe differenziate per i veicoli green e partnership sullo sviluppo di filiera per la produzione di idrogeno indirizzato al rifornimento dei veicoli nonché installazione di dotazioni fisse di ricarica rapida dei mezzi presso i piazzali di sosta land-side. Con tale leva viene prevista una riduzione di CO2 pari a 1.061 tonnellate.
	<i>Waste</i>	(GHG Category 5)

**E1-3 26** Nel 2025 non sono state implementate specifiche azioni di adattamento ai cambiamenti climatici, tuttavia, come menzionato nel paragrafo 6.3 *Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici*, è stata avviata un'attività di design review sui principali nuovi progetti di ampliamento infrastrutturale per comprendere l'eventualità e le modalità con cui essi tengano conto dei profili climatici di lungo periodo.

**E1-3 29 c)** Le azioni sopra riportate fanno parte delle attività previste dal Piano di Sostenibilità, associate al tema del Cambiamento climatico che hanno comportato l'impiego nel 2025, di circa 444 mila Euro in termini di OpEx e di circa 4 milioni di Euro di spese

<sup>31</sup> Aeroporto di Bologna ha introdotto l'applicazione UP2GO, che consente ai dipendenti di monitorare e rendicontare l'impatto positivo delle loro scelte di trasporto, come l'uso della bicicletta, dei mezzi pubblici, del monopattino elettrico o degli spostamenti a piedi. Complessivamente, queste iniziative hanno permesso di ridurre l'uso del mezzo privato per raggiungere l'aeroporto di oltre il 33% rispetto al 2019.

capitalizzate (CapEx). Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) e dello Stato Patrimoniale (per i CapEx) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2025. Tra i CapEx sostenuti nel 2025 rientrano gli investimenti valutati per l'ammissibilità e allineamento all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici della Tassonomia UE di seguito riportati (per il dettaglio degli importi si rimanda al paragrafo 5.5 *Modelli di comunicazione dei KPI previsti dal Regolamento UE 2020/852*):

- realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto (1.1. Imboschimento)
- acquisto di veicoli elettrici (6.5. Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri);
- acquisti di apparecchiature connesse ai servizi di Handling (6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo)
  
- installazione di porte a bussola e impianti di raffreddamento / raffrescamento ad alta efficienza (7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica)
- installazione di colonnine di ricarica (7.4. Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)
- Installazione di dispositivi vari per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici (7.5. Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici)
- Installazione di impianti fotovoltaici e pompe di calore elettriche in sostituzione delle caldaie a gas naturale (7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili)

Le risorse stanziare al momento della redazione del presente documento per il periodo 2026-2030, per le attività previste nel Piano di Sostenibilità sul tema del Climate Change sono pari a 669 mila Euro in termini di OpEx e quasi 26 milioni di Euro in termini di CapEx.

Con riferimento particolare alle iniziative di mobilità sostenibile, dal 2019 è attivo il piano di Mobility management di zona aeroportuale, e nell'ambito del piano spostamenti casa lavoro ogni tre anni viene sottoscritto con il Comune di Bologna, un accordo di mobility management per la condivisione delle politiche di incentivazione dell'utilizzo di mezzi sostenibili da parte della comunità aeroportuale. Sono inoltre stati istituiti diversi tavoli di lavoro indirizzati a potenziare ed efficientare le connessioni dell'Aeroporto con le diverse forme di trasporto pubblico e a contribuire allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana. Nell'ambito del Piano, AdB ha siglato dei protocolli d'intesa con i principali operatori di trasporto del territorio e con enti territoriali quali il Comune di Calderara e l'associazione Sustenia per la tutela e la valorizzazione del territorio e della mobilità sostenibile.

È inoltre in vigore dal 2015 l'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione sottoscritto da AdB con la Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna, Comune di Calderara, Tper e Agenzia per la Mobilità SRM, finalizzato a individuare e condividere un programma innovativo di politiche energetiche, trasportistiche e ambientali. Le azioni di mobility management costituiscono parte integrante del Piano di riduzione di Scope 3.

## 6.6 Target

**MDR-T 80 a), c), f), g) E1-4 34 e)** Gli obiettivi di riduzione della CO2 si correlano direttamente all'impegno alla lotta al cambiamento climatico stabilito nell'ambito della Politica Integrata. Nello specifico, il Gruppo ha definito obiettivi di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 aderendo al programma Airport Carbon Accreditation che utilizza i principi del protocollo GHG.

<b>Percorso di riduzione intersettoriale (ACA), anno di riferimento 2010</b>	<b>31/12/2030</b>
	-90% rispetto al 2010

Per quanto riguarda le emissioni della catena del valore, l'obiettivo è stato definito nell'ambito del Piano di riduzione delle emissioni Scopo 3, approvato dal Consiglio di Amministrazione di AdB nel 2024. Il target non include le emissioni associate alle operazioni aeree (Cat. GHG 11 – use of sold product – *Aircraft full flight*).

**E1-4 34 a), b), c), d), MDR-T 80 b), d), e), j)**

Ambito	Base year	Baseline (tCO2e)	Consuntivo 2025 (tCO2e)	Target year	Target value (tCO2e)
Emissioni GHG Scope 1 e Scope 2	2010	8.899	3.914	2030	890 (-90%)
Emissioni GHG Scope 3		39.852	30.923		29.146 (-27%)
<i>GHG Category 3: Fuel and Energy Related Activities</i>	2019	867	294	2030	28 (-97%)
<i>GHG Category 13: Downstream leased assets</i>		4.437	1.127		259 (-94%)
<i>GHG Category 11: Use of sold product</i>		32.234	27.565		26.789 (-17%)
<i>GHG Category 7: Employee Commuting</i>		2.100	1.676		1.978 (-6%)
<i>GHG Category 5: Waste generated in airport activity</i>		214	261		92 (-57%)

**E1-4 34 f)** Al fine di raggiungere gli obiettivi indicati, sono state previste e adottate le **leve di decarbonizzazione** illustrate nel paragrafo 6.5 Azioni.

**MDR-T 80 h)** Per quanto riguarda le modalità con cui i portatori di interesse vengono coinvolti nei processi aziendali, tra cui la definizione degli obiettivi inerenti alle questioni di sostenibilità rilevanti, si rimanda al paragrafo 2.3. *Interessi e opinioni degli stakeholders*.

## 6.7 Metriche

### Consumo di energia e mix energetico<sup>32</sup>

E1-5, 37 a), 38 a), b), c), d), e)

Consumo totale di energia da fonti fossili - MWh	(%) 2025/2024	2025	2024
1) Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	0%	0	0
2) Consumo di combustibile da petrolio greggio e prodotti petroliferi	-2%	911	929
2.1) Gasolio – usi diversi dall'autotrazione	-44%	29	52
2.2) Gasolio - flotta aziendale	-1%	643	650
2.3) Benzina - flotta aziendale	5%	239	227
3) Consumo di combustibile da gas naturale	41%	18.459	13.099
3.1) Gas Naturale	41%	18.459	13.099
4) Consumo di combustibili da altre fonti fossili non indicate sopra	0%	0	0
5) Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	0%	0	0
<b>Consumo totale di energia da fonti fossili</b>	<b>38%</b>	<b>19.370</b>	<b>14.028</b>

E1-5, 37 b) In linea con il precedente periodo di rendicontazione, si precisa che il Gruppo nel 2025 non ha utilizzato energia proveniente da fonti nucleari.

Consumo totale di energia da fonti rinnovabili (MWh)	(%) 2025/2024	2025	2024
Consumo di combustibili da fonti rinnovabili compresa la biomassa <sup>33</sup>	0%	0	0
Consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	-14%	7.111	8.230
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	456%	445 <sup>34</sup>	80
<b>Consumo totale di energia da fonti rinnovabili</b>	<b>-9%</b>	<b>7.556</b>	<b>8.310</b>

E1-5, 37 c), i, ii, iii

Consumo totale di energia (MWh)	(%) 2025/2024	2025	2024
<b>Consumo totale da fonti fossili, nucleari e rinnovabili</b>	<b>21%</b>	<b>26.926</b>	<b>22.338</b>

<sup>32</sup> Il perimetro di riferimento dei dati riportati è l'intero Gruppo Aeroporto di Bologna. Sono esclusi i consumi relativi alla caserma dei vigili del fuoco e dei sub concessionari che sono fatturati direttamente a AdB in virtù di accordi tra le parti, ma nella disponibilità diretta di soggetti terzi. AdB e TAG Bologna hanno una contabilizzazione indipendente dell'energia consumata, mentre l'energia consumata da FFM è contabilizzata in maniera indivisa all'interno dell'energia consumata da AdB. Per AdB il monitoraggio dei consumi energetici e delle risorse si basa su diverse fonti di dati. Il consumo di gas naturale viene rilevato direttamente dalle fatture emesse dai fornitori. Per il gasolio utilizzato per usi diversi dall'autotrazione, il dato è raccolto attraverso le rilevazioni fisiche manuali. Il consumo di benzina e di gasolio per la flotta aziendale è registrato nelle fatture gestite dalla contabilità fornitori. La produzione di energia fotovoltaica è monitorata tramite letture manuali del contatore di produzione per l'energia fotovoltaica autoprodotta. Il consumo di energia elettrica acquistata (inclusa l'energia elettrica acquistata proveniente da fonte rinnovabile) è desunto dalle fatture ricevute dai fornitori. I dati relativi all'energia elettrica ceduta alla rete sono ottenuti dal portale del distributore di energia, mentre il consumo di energia elettrica da parte dei sub concessionari è stimato e fornito dal controllo di gestione. Per quanto riguarda TAG, il monitoraggio dei consumi si basa sulle fatture ricevute dai fornitori per il gas naturale e l'energia elettrica acquistata, mentre le informazioni sui carburanti vengono fornite dall'ufficio amministrazione di TAG.

<sup>33</sup> Include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, pannelli fotovoltaici ecc.

<sup>34</sup> Il valore è molto più elevato perché a metà 2025 è entrato in funzione l'impianto più grande di fotovoltaico

**E1-5, 39**

<b>Produzione di energia da fonti rinnovabili (MWh)</b>	<b>(%) 2025/2024</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Energia prodotta da impianti fotovoltaici</b>	339%	452	103

**E1-6 AR 45 d)** La quota di energia rinnovabile non autoprodotta viene acquistata dalla rete e coperta da certificati di Garanzia di Origine da fonti rinnovabili.

**E1-5, 40, 41, 42, 43** Viene riportata l'intensità energetica (consumo totale di energia rispetto ai ricavi) associata alle attività in settori ad alto impatto climatico<sup>35</sup>.

<b>Intensità energetica (MWh / k €)</b>	<b>(%) 2025/2024</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico (MWh)</b>	21%	26.926	22.338
<b>Ricavi netti derivanti da attività in settori ad alto impatto climatico (k €)</b>	9%	181.411	166.053
<b>Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività</b>	10%	0,148	0,134

<sup>35</sup> Il Gruppo Adb opera in un settore classificato ad alto impatto climatico secondo quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2023/137. L'attività principale del gruppo, identificata con il codice nace 52.23 - servizi di supporto al trasporto aereo, rientra nella sezione h del suddetto Regolamento, che individua i settori caratterizzati da elevata intensità di emissioni di gas a effetto serra.

## Emissioni lorde di GHG Scope 1, 2, 3 ed emissioni totali di GHG

### Emissioni totali di gas effetto serra (GHG)<sup>36</sup>

E1-6, 44 a) b) c) d), 48 a); 49 a) b), 50 a), b), 52 a) b), RA 45 d)

Emissioni totali (tCO <sub>2</sub> qe)	(%) 2025/2024	2025	2024
Emissioni lorde GHG - Scope 1 <sup>37</sup>	38%	3.914	2.844
Emissioni lorde GHG - Scope 2 - <b>location based</b>	-27%	1.820	2.494
Emissioni lorde GHG - Scope 2 - <b>market based</b>	0%	0	0
Emissioni lorde GHG - Scope 3	2%	610.246	595.739

Emissioni totali (tCO <sub>2</sub> e)	(%) 2025/2024	2025	2024
Totale emissioni GHG Scope 1 e Scope 2 - Location based	7%	5.734	5.338
Totale emissioni GHG Scope 1 e Scope 2 - Market based	38%	3.914	2.844
Totale emissioni GHG Scope 1, Scope 2 (location based) e Scope 3	2%	615.980	601.077
<b>Totale emissioni GHG Scope 1, Scope 2 (market based) e Scope 3</b>	<b>3%</b>	<b>614.160</b>	<b>598.583</b>

Le emissioni totali di CO<sub>2</sub> hanno visto un leggero aumento nel 2025 dovuto principalmente ad un utilizzo maggiore di gas naturale nel corso del 2025<sup>38</sup>. Alcuni dati del 2024, a valle delle modifiche di calcolo, sono stati rettificati. Si tratta soprattutto dei dati aircraft, dei combustibili e dei rifiuti prodotti

E1-6, 45, a); 48 b) RA 43, e) Nel 2025, in linea con quanto comunicato nella precedente Rendicontazione, non sono previste emissioni di scope 1 soggette a sistemi di scambio di quote di emissioni regolamentate (EU ETS – ETS nazionali – ETS non EU). Pertanto, la percentuale di emissioni GES scope 1 proveniente da quote di emissioni regolamentate è pari a zero.

E1-6 RA 43 c), 45 e) Si specifica infine che il Gruppo non genera emissioni biogeniche di CO<sub>2</sub> derivanti dalla combustione o dalla biodegradazione della biomassa.

<sup>36</sup> Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 fanno riferimento all'intero Gruppo AdB, che corrisponde al Gruppo contabile consolidato integralmente. Non sono presenti nel perimetro della rendicontazione società partecipate, quali collegate, joint venture o imprese figlie non consolidate che non sono pienamente consolidate nei bilanci del Gruppo contabile consolidato.

E1-6 RA 39 b) I fattori di emissione applicati per le emissioni di Scope 1 2025 sono stati ottenuti dal Database DEFRA 2025. Per il fattore di emissione del gas naturale è stato utilizzato definito dall'ISPRA nell'Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2023 National Inventory Report 2025 - Table A6.1 Natural gas carbon emission factors - Natural gas, 2023, with 8190 l/hv.

Per quanto concerne il calcolo Scope 2 (approccio Location Based), i fattori emissivi utilizzati sono quelli definiti dall'ISPRA nell'Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2023 (National Inventory Report 2025); per quanto riguarda le emissioni di Scope 2 (approccio Market based), i fattori emissivi di riferimento sono quelli riportati nel Database Emissions Factors 2025 - Data product – IEA. Si segnala che essendo acquistata energia elettrica da fonti rinnovabili, il fattore emissivo da utilizzare nell'approccio Market Based è pari a 0. Si specifica che il metodo "Location Based" prevede l'adozione dei fattori di emissione medi caratteristici della localizzazione geografica, mentre il metodo "Market Based" considera i fattori di emissione specifici dell'energia effettivamente fornita dal provider del servizio e che, possono differire rispetto alla rete di distribuzione complessiva.

E1-6 RA 39 b) Con riferimento allo Scope 3, AdB calcola le emissioni secondo le categorie proposte dall'Airport Carbon Accreditation, che ai fini del presente documento sono state ricondotte a quelle del GHG Protocol, come suggerito dagli standard di rendicontazione di riferimento. In merito ai fattori di emissione applicati per le emissioni di Scope 3 2025, i dati sono stati raccolti con l'unità di misura di riferimento e moltiplicati per i pertinenti fattori emissivi, laddove non fosse già disponibile l'activity data il valore di CO<sub>2</sub> direttamente, perché fornito da fornitori o partner, o perché stimato a partire da valori degli anni precedenti. Le principali fonti dei fattori emissivi sono l'UK Government GHG conversion factors for company Reporting (conversion factors 2025), l'ISPRA – Italian greenhouse gas inventory 1990-2023, il National Inventory report 2025, l'Eurocontrol - Small Emitters Tool (SET), version 5.14 e l'ACI's Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) - ACERT v7.52.

<sup>37</sup> Le emissioni di scope 1 comprendono emissioni da: gasolio per usi diversi dall'autotrazione (0,2% nel 2025), gas naturale (94% nel 2025), benzina per flotta aziendale (1% nel 2025), gasolio per flotta aziendale (4% nel 2025), gas refrigerati (0.2% nel 2025), de-icing – Glycol (0,1% nel 2025).

<sup>38</sup> L'aumento è dovuto alla crescita del business (aumento numero passeggeri e interventi di ampliamento infrastrutturale) e a un utilizzo maggiore del trigeneratore per la produzione di energia elettrica, calore e raffrescamento verificatosi tra i due anni in analisi.

## Emissioni lorde di GHG – Scope 3<sup>39</sup>

E1-6 44 c), 45 c), 51

Emissioni significative di GHG Scope 3 per ciascuna categoria - tCO <sub>2</sub> qe	(%) 2025/2024	2025	2024
Categoria 1: Beni e servizi acquistati	79%	84	47
Categoria 2: Beni strumentali	259%	316	88
Categoria 3: Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)	5%	294	281
Categoria 5: Rifiuti generati per l'attività aeroportuale	8%	261	241
Categoria 6: Viaggi di lavoro	-32%	88	129
Categoria 7: Spostamenti casa-lavoro	3%	1.676	1.629
Categoria 11: Utilizzo dei prodotti venduti	3%	606.400	591.071
Categoria 13: Beni in leasing a valle	-50%	1.127	2.253
<b>Totale</b>	<b>2%</b>	<b>610.246</b>	<b>595.739</b>

E1-6 RA 46 h) Le emissioni di Scope 3 fanno riferimento alla catena del valore di AdB. Non sono presenti nel perimetro della rendicontazione società partecipate, quali collegate, joint venture o imprese figlie come non presenti nei bilanci finanziari consolidati del Gruppo.

E1-6, 53, 54, 55

Intensità di GHG in base ai ricavi netti t CO <sub>2</sub> eq / k €	(%) 2025/2024	2025	2024
Emissioni totali di GHG (location-based) (t CO <sub>2</sub> eq)	2%	615.980	601.077
Emissioni totali di GHG (market-based) (t CO <sub>2</sub> eq)	3%	614.160	598.583
Ricavi netti (k €)	9%	181.411	166.053
Emissioni totali di GHG (location-based) rispetto ai ricavi netti (t CO <sub>2</sub> eq / k €)	-6%	3,395	3,619
Emissioni totali di GHG (market-based) rispetto ai ricavi netti (t CO <sub>2</sub> eq / k €)	-6%	3,385	3,604

### Assorbimenti di GHG e progetti di mitigazione delle emissioni finanziati con crediti di carbonio

E1-7 58 a), b) Nel quadro delle opere di compensazione ambientale previste dal Decreto di VIA del Masterplan aeroportuale, nel 2025 si è conclusa la realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto. Il grado di assorbimento di CO<sub>2</sub> del bosco è oggetto di specifica analisi nell'ambito della valutazione del Servizio Ecosistemico "sequestro e stoccaggio del carbonio". Tale analisi ha concluso che allo stato di maturità del bosco lo stock totale di carbonio, considerando sia la componente arborea ed arbustiva, sia il contributo relativo al suolo, è pari a 30.520 ton CO<sub>2</sub>eq.

E1-7 59 a) In questi anni, AdB si è inoltre impegnata nell'acquisto di crediti di carbonio per compensare le proprie emissioni in eccesso, pur mantenendo un impegno costante verso il raggiungimento del NET-ZERO carbon. Considerato infatti che quest'ultimo target consiste nella riduzione assoluta (al netto degli offset) di almeno il 90% delle emissioni dirette e indirette di Scope 1 e Scope 2, le eventuali emissioni residue sono e saranno compensate tramite l'acquisto di crediti di carbonio.

<sup>39</sup> I dati relativi ai veicoli entrati provengono dal sistema di gestione degli accessi dei parcheggi SKYDATA (fonte interna - Parcheggi). I dati relativi alle trasferte dello staff provengono dal sistema Zucchetti (fonte interna – Direzione Sviluppo Persone e Organizzazione). Km delle tratte aeree calcolate secondo database ICAO. I dati relativi al traffico camionato merci provengono dalla controllata FFM che gestisce l'handling cargo sull'aeroporto (fonte interna FFM). I dati relativi a consumi ed autoproduzione energetica del People Mover sono stati forniti da Marconi Express Spa, società di gestione della navetta sopraelevata. I dati relativi al trasporto pubblico (km e carburanti) sono stati forniti da Tper Spa (azienda di trasporto pubblico locale).

Crediti di carbonio annullati nell'anno di riferimento	(%) 2025/2024	2025	2024
<b>Totale tCO<sub>2</sub>eq</b>	-15%	3.073	3.632
<b>Quota da progetti di rimozione (%)</b>		100%	100%

**E1-7 59 b)** Anche per il 2026, AdB prevede di acquistare crediti di carbonio per la compensazione del 100% delle emissioni di scope 1 e scope 2 e al 100% delle emissioni relative ai viaggi di lavoro (categoria 6).

**E1-7 60, 61 a), b), c)** I crediti selezionati sono conformi allo standard Verified Carbon Standard (VCS), riconosciuto a livello internazionale, e rispondenti a criteri di qualità e tracciabilità.

**E1-8** Si specifica infine che il Gruppo AdB non applica sistemi di fissazione del prezzo interno del carbonio.

## 7 ESRS E2 – INQUINAMENTO

Il Gruppo si impegna a garantire una gestione responsabile degli aspetti ambientali rilevanti legati alle proprie attività, tra cui la prevenzione e il monitoraggio dell'inquinamento.

### 7.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA
<b>Inquinamento dell'aria</b>			
	Generazione di emissioni inquinanti in atmosfera	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati all'inquinamento

**IRO-1 11 a), b)** La valutazione degli impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento è stata eseguita tenendo in considerazione l'area geografica del sedime aeroportuale e le varie attività in essa svolte, sia dal Gruppo che dagli altri operatori presenti. Per la mappatura degli impatti si è inoltre tenuto conto di quanto previsto dal *risk register* ambientale riferito al sistema di gestione UNI EN ISO 14001. In particolare, sono stati individuati e valutati come rilevanti gli impatti legati all'inquinamento dell'aria locale generato dal traffico aereo e stradale di accesso all'aeroporto. Per ulteriori dettagli in merito al processo in questione si rimanda al paragrafo 3.1. *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti.*

Non sono stati identificati rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo relativi al tema dell'inquinamento.

### 7.2 Politiche

**E2-1 12, 14, 15 a), c)** Il principale documento programmatico volto alla gestione degli impatti rilevanti relativi all'inquinamento è la **Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza**, resa pubblica sul sito di AdB, che definisce l'impegno nel mantenere e migliorare un sistema di gestione integrato fondato sulla conformità a tutte le normative e standard ambientali applicabili, prevedendo al contempo attività di monitoraggio e misurazione per garantire un miglioramento continuo delle prestazioni ambientali. La politica fa inoltre esplicita menzione all'impegno di AdB nel valutare, prevenire e ridurre al minimo gli impatti ambientali, inclusi quelli legati alle emissioni in atmosfera, promuovendo infine un sistema di risposta alle emergenze che consenta interventi rapidi ed efficaci.

**MDR-P 65** Per i dettagli circa scopo, perimetro, diffusione, responsabilità e interazione con impatti della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche.*

### 7.3 Azioni

**MDR-A 68, E2-2 16, 18** AdB adotta un insieme di iniziative indirizzate a gestire gli impatti legati all'inquinamento dell'aria. La Società mantiene altresì un registro/scadenziario aggiornato della legislazione ambientale applicabile, con verifiche periodiche su eventuali aggiornamenti normativi per garantire il rispetto delle nuove prescrizioni. Alcune delle azioni relative all'inquinamento dell'aria fanno parte del Piano di Sostenibilità associate al tema ambientale dell'inquinamento, che hanno comportato il sostenimento, nel 2025, di circa 272 mila Euro di spese OpEx. Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2025. Le risorse future stanziare nel Piano di Sostenibilità per il periodo 2026-2030, per le attività previste sul tema dell'inquinamento ambientale sono pari a circa 143 mila Euro in termini di OpEx.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi rilevanti</b>		
<b>Inquinamento dell'aria</b>	<b>Standard UNI EN ISO 14001</b>	Dal 2004 AdB ha adottato un sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001. Lo standard certifica che un'organizzazione gestisce i propri aspetti ambientali, tra cui le problematiche legate all'inquinamento, in modo strutturato, efficace e conforme alle norme e alle prassi riconosciute a livello internazionale. Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata mediante il superamento dell'annuale audit di terza parte.
	<b>Risk register ambientale</b>	Nel 2025 AdB ha proseguito, nell'ambito del sistema di gestione ambientale, il monitoraggio degli aspetti ambientali, connessi alle proprie attività attraverso un risk register dedicato. Il registro comprende le matrici di aria, acqua, rifiuti, suolo e sottosuolo, inquinamento luminoso, biodiversità e rumore aeroportuale, per le quali vengono effettuate revisioni periodiche o <i>ad hoc</i> . In presenza di impatti ambientali particolarmente significativi, vengono predisposte schede di rischio di approfondimento, oggetto di un attento monitoraggio da parte delle funzioni aziendali di governance.
	<b>Rete fissa di rilevamento delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera</b>	Nel 2025 AdB ha proseguito con il rilevamento e monitoraggio delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera nelle zone urbane esterne <sup>40</sup> all'aeroporto, tramite due centraline fisse installate nel 2018. La localizzazione delle due centraline è stata concordata con gli Enti locali (ARPAE, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno) <sup>41</sup> . L'analisi e validazione dei dati delle centraline viene svolta da ARPAE che redige rapporti mensili pubblicati sul sito internet di AdB. Ad oggi, ARPAE non ha rilevato specifiche correlazioni fra il traffico aereo e i dati registrati dalle stazioni di misura, tuttavia qualora dovessero emergere criticità, le informazioni raccolte consentiranno ad AdB di valutare l'implementazione di eventuali misure correttive volte al miglioramento della qualità dell'aria.

#### 7.4 Target

**MDR-7 81 a), b)** Per quanto concerne il tema dell'inquinamento dell'aria, non sono stati stabiliti obiettivi misurabili, né sono previsti, di riduzione dell'impatto sulla qualità dell'aria, poiché dal monitoraggio sinora svolto non si rilevano elementi di correlazione fra i valori di concentrazione rilevati dalle stazioni di misura e il traffico aereo. I processi attraverso cui il Gruppo effettua il monitoraggio e le azioni intraprese per gestire gli impatti associati all'inquinamento dell'aria sono descritti al paragrafo 7.3 Azioni.

#### 7.5 Metriche

**E2-4 30 a), b), c), 31** I dati relativi alle emissioni di inquinanti atmosferici provengono dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria di proprietà di AdB, che include due stazioni di misura fisse situate in aree urbane esterne al sedime aeroportuale. Queste centraline rilevano gli inquinanti atmosferici derivanti da tutte le sorgenti presenti nell'area in cui le centraline sono collocate. I dati sono analizzati e validati dall'ARPAE nell'ambito di uno specifico accordo operativo. Le analisi e le verifiche condotte da ARPAE non hanno sinora evidenziato una correlazione diretta tra i valori rilevati e le attività aziendali. Tuttavia, ai fini della Rendicontazione di Sostenibilità, si ritiene comunque utile riportare tali dati, in quanto rappresentano informazioni ambientali rilevanti derivate dai sistemi di monitoraggio a disposizione dell'impresa. I campi contrassegnati da "ND" indicano una rilevazione non disponibile per quello specifico mese.

<sup>40</sup> In fase di implementazione del sistema di monitoraggio, la localizzazione delle due centraline è stata concordata con gli Enti locali (ARPAE, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno).

<sup>41</sup> Si evidenzia che i dati di monitoraggio forniti dalle stazioni sono rappresentativi dello stato di qualità dell'aria, che caratterizza il contesto urbano in cui le centraline sono collocate, derivante da tutti le sorgenti tipiche del contesto stesso.

E2-4 28 a), 29

Emissioni di inquinanti atmosferici - NO2 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	2025		2024	
	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
Gennaio	27	32	39	46
Febbraio	26	33	39	47
Marzo	21	25	23	38
Aprile	15	17	18	40
Maggio	13	13	15	22
Giugno	13	13	13	11
Luglio	13	13	15	10
Agosto	13	12	16	11
Settembre	15	16	ND	17
Ottobre	25	30	ND	16
Novembre	26	33	26	28
Dicembre	25	32	31	35

Emissioni di inquinanti atmosferici - PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	2025		2024	
	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
Gennaio	32	34	32	34
Febbraio	34	39	32	36
Marzo	17	19	19	20
Aprile	16	18	15	17
Maggio	13	14	12	14
Giugno	23	25	15	17
Luglio	15	16	16	17
Agosto	18	19	17	17
Settembre	15	16	17	17
Ottobre	19	20	19	20
Novembre	25	26	36	37
Dicembre	ND	29	25	38

## 8 ESRS E3 – ACQUA E RISORSE MARINE

Il Gruppo si impegna a considerare rilevante la risorsa idrica, considerato che la zona in cui è localizzato l'aeroporto è considerata zona a stress idrico.

### 8.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle risorse idriche

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA
Acque Consumo idrico Prelievi idrici	<b>Impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo</b> , con particolare attenzione ad eventuali zone sottoposte a stress idrico	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alle risorse idriche

⊕ *impatto positivo*; ⊖ *impatto negativo*; 💡 *opportunità*; ⚠️ *rischio*

**IRO-1 8 a), b)** La valutazione degli impatti, rischi e opportunità legati alle risorse idriche è stata eseguita tenendo in considerazione l'area geografica del sedime aeroportuale e le varie attività in essa svolte, sia dal Gruppo che dagli altri operatori presenti (vettori, handler, subconcessionari). Per la mappatura degli impatti si è inoltre tenuto conto di quanto previsto dal *risk register* ambientale riferito al sistema di gestione UNI EN ISO 14001. In particolare, sulla base dall'area in cui è situato il sedime aeroportuale, è stato valutato come rilevante l'impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo e consumo di acqua. A tal riguardo si specifica che la rilevanza non è legata alla significatività degli usi della risorsa idrica bensì unicamente al fatto che l'aeroporto è situato in una zona a stress idrico rispetto a cui, dunque, la tutela quantitativa della risorsa riveste una certa importanza. Per ulteriori dettagli in merito al processo in questione si rimanda al paragrafo 3.1. *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti.*

Non sono stati identificati rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo relativi al tema delle acque e risorse marine.

### 8.2 Politiche

**E3-1 9, 11, 12 a), c)** Il principale documento programmatico volto alla gestione degli impatti rilevanti relativi alle risorse idriche è la **Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza**, che definisce l'impegno nel mantenere e migliorare un sistema di gestione integrato fondato sulla conformità a tutte le normative ambientali applicabili, prevedendo al contempo attività di monitoraggio e misurazione per garantire un miglioramento continuo delle prestazioni ambientali. La politica fa inoltre esplicita menzione all'impegno di AdB nel valutare, prevenire e ridurre al minimo gli impatti ambientali, con specifico riferimento alla qualità e quantità della risorsa idrica.

**MDR-P 65** Per i dettagli circa scopo, perimetro, diffusione, responsabilità e interazione con impatti della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4 *Politiche*.

**E3-1 12 a), c)** Inoltre, in linea con i principi della Politica Integrata, AdB ha attuato una procedura per la gestione delle acque di scarico delle strutture aeroportuali facenti capo alla Società e alle acque addotte per il consumo idrico. La procedura definisce modalità e responsabilità per una gestione conforme alla normativa ambientale, con l'obiettivo di garantire il controllo dei prelievi e degli scarichi. Essa prevede il monitoraggio della qualità delle acque reflue, la manutenzione della rete di collettamento e scarico e la corretta gestione delle concessioni e autorizzazioni, inclusi gli adempimenti relativi all'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA). **MDR-P 65** Le figure responsabili della corretta attuazione della procedura sono il Direttore Operazioni Aeroportuali, il Direttore Infrastrutture e l'Amministratore Delegato, anche responsabile dell'attuazione della Politica integrata. Essa è disponibile per la consultazione sulla rete intranet dell'Aeroporto di Bologna.

### 8.3 Azioni

**MDR-A E3-2 15, 17, 19** Pur operando in un'area soggetta a stress idrico, ad oggi non sono state rilevate limitazioni al prelievo di acqua, poiché i prelievi e gli usi stessi sono considerati non significativi. Tuttavia, consapevole che la scarsità idrica rappresenta una delle principali sfide ambientali, in particolare nei contesti più vulnerabili, AdB si impegna a valutare eventuali iniziative e soluzioni per ottimizzare gli usi dell'acqua nell'ambito delle proprie attività operative.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi rilevanti</b>		
<b>Prelievi e consumi idrici</b>	<b>Standard UNI EN ISO 14001</b>	Dal 2004 AdB ha adottato un sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001. Lo standard certifica che un'organizzazione gestisce i propri aspetti ambientali, tra cui gli impatti sulla risorsa idrica, in modo strutturato, efficace e conforme alle norme e alle prassi riconosciute a livello internazionale. Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata mediante il superamento dell'annuale audit di terza parte.
	<b>Risk register ambientale</b>	Nel 2025 AdB ha proseguito il monitoraggio degli aspetti ambientali, connessi alle proprie attività attraverso un risk register dedicato. Il registro comprende, tra le varie matrici, anche quelle connesse alla risorsa idrica. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo 7.3. <i>Azioni</i> .
	<b>Pledge Dell'Acqua</b>	Dal 2023 AdB aderisce al programma Pledge Dell'Acqua, promosso da Impronta Etica, indirizzato a sviluppare fra le aziende aderenti del territorio, degli obiettivi comuni di tipo qualitativo e quantitativo di tutela della risorsa idrica. Tali obiettivi non sono ancora stati identificati.
	<b>Pozzi per il prelievo di acqua destinata ad usi non potabili</b>	Nel 2025 è proseguito l'approvvigionamento di acqua per usi non potabili, come irrigazione, prove di spegnimento incendi e funzionamento degli impianti di condizionamento, grazie ai pozzi realizzati nel corso del 2022.
	<b>Impianto di recupero delle acque piovane</b>	Nel 2025 è continuato il recupero e l'utilizzo delle acque piovane grazie ad un impianto installato nel 2023 presso uno degli edifici operativi dell'aeroporto.

### 8.4 Target

**MDR-T 81 a), b)** Attualmente, non sono stati definiti obiettivi formali e misurabili relativi alla riduzione dell'impatto sulle risorse idriche, né in termini di miglioramento della qualità delle acque né in termini di riduzione del consumo idrico. Tuttavia, come descritto nel paragrafo precedente, la Società, aderisce al programma **"Pledge dell'Acqua"**, che ha la finalità di coordinare diverse attività di impresa del territorio, per identificare obiettivi qualitativi e quantitativi comuni, inerenti la tutela territoriale della risorsa idrica che AdB, in qualità di azienda aderente, potrà adottare nei propri piani di sviluppo sostenibile. Inoltre, la società valuta l'efficacia delle politiche e delle azioni relative agli impatti sulla risorsa idrica andando a monitorare:

- periodicamente, la qualità delle acque in uscita dal sedime aeroportuale, in conformità alla procedura per la gestione delle acque di scarico e alle normative ambientali applicabili;
- annualmente, i dati su prelievi e consumi idrici, come riportati nel successivo paragrafo 8.5 *Metriche*.

### 8.5 Metriche

**E3-4 28 e)** L'acqua prelevata dal pozzo e dalla rete di adduzione è principalmente destinata ai seguenti usi: servizi igienici, irrigazione delle aree verdi e raffreddamento di alcuni impianti. Al momento, non sono disponibili dati specifici sui singoli usi né riferimenti adeguati a stimare il quantitativo di acqua impiegato per ciascun scopo, tuttavia, si può ragionevolmente considerare che l'intera quantità di acqua prelevata venga utilizzata per tali finalità e successivamente scaricata (al suolo e/o nella rete fognaria). Pertanto, si precisa che il "consumo" di acqua riportato nelle tabelle di seguito, deve essere inteso come "Utilizzo", ovvero acqua che viene prelevata e successivamente scaricata. Invece, nella definizione di "consumo" come da bilancio idrico, la differenza tra l'acqua prelevata e quella scaricata è pari a 0, poiché non vi è dispersione della risorsa dati gli usi cui essa è destinata.

**E3-4 29** Di conseguenza, considerando il consumo di acqua pari a 0, l'intensità idrica al 2025, calcolata come rapporto tra il consumo totale di acqua e i ricavi netti (181.411 k€), risulterebbe essere pari a 0 m3/k€, altrimenti risulterebbe pari a 0,94 m3/k€ (nel 2024 pari a 1,12 m3/k€). L'intensità idrica calcolata sul numero di passeggeri totali, che nel 2025 ammonta a 11.138.013 (10.775.972 nel 2024), risulta invece pari a 0,015 (0,017 nel 2024).

Prelievo idrico per fonte	(%) 2025/2024	u.m.	2025		2024	
			Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato	Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato
<b>Acque sotterranee (totale)<sup>42</sup></b>	-8,5%	<b>Metri cubi</b>	110.753	0	121.136	0
<b>Acqua di terzi (totale)<sup>43</sup></b>	-7%		60.645	0	65.202	0
<b>Prelievo totale di acque</b>	<b>-8%</b>		<b>171.398</b>	<b>0</b>	<b>186.338</b>	<b>0</b>

Scarichi idrici per destinazione	(%) 2025/2024	u.m.	2025		2024	
			Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato	Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato
<b>Acqua di terzi (totale) in pubblica fognatura<sup>44</sup></b>	-8%	<b>Metri cubi</b>	171.398	0	186.338	0
<b>Scarico totale dell'acqua</b>	<b>-8%</b>		<b>171.398</b>	<b>0</b>	<b>186.338</b>	<b>0</b>

**E3-4 28 a), b)**

Consumo totale di acqua	(%) 2025/2024	u.m.	2025		2024	
			Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato	Tutte le aree	Aree di stress idrico elevato
<b>Consumo totale di acqua<sup>45</sup></b>	<b>-8%</b>	<b>Metri cubi</b>	<b>171.398</b>	<b>0</b>	<b>186.338</b>	<b>0</b>

**E3-4 28 c), d), e)** Si segnala che non vi sono quantitativi di acqua immagazzinata, riciclata e riutilizzata. I dati relativi ai quantitativi di acqua prelevata provengono dai contatori installati sui pozzi e dalla rete di adduzione, che hanno consentito il calcolo del volume complessivo prelevato.

<sup>42</sup> Tale dato corrisponde all'acqua prelevata da pozzi e si riferisce esclusivamente ad acqua dolce (<= 1.000 mg/L solidi totali disciolti). Non si rileva altra tipologia di acqua.

<sup>43</sup> Tale dato corrisponde all'acqua prelevata dall'acquedotto e si riferisce esclusivamente ad acqua dolce (<= 1.000 mg/L solidi totali disciolti). Non si rileva altra tipologia di acqua.

<sup>44</sup> Tale dato corrisponde all'acqua scaricata in pubblica fognatura e si riferisce esclusivamente ad acqua dolce (<= 1.000 mg/L solidi totali disciolti). Non si rileva altra tipologia di acqua.

<sup>45</sup> Il dato si riferisce esclusivamente ad acqua dolce (<= 1.000 mg/L solidi totali disciolti). Non si rileva altra tipologia di acqua.

## 9 ESRS E4 – BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI

Il Gruppo si impegna a gestire le questioni di sostenibilità rilevanti concernenti la biodiversità, prestando particolare attenzione alle attività svolte e alla vicinanza a siti sensibili sotto il punto di vista della biodiversità.

### 9.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA
<b>Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità</b>			
<b>Impatti sullo stato delle specie</b>			
Cambiamento climatico Cambiamento di uso del suolo, dell'acqua dolce e di uso del mare Sfruttamento diretto Inquinamento Dimensioni della popolazione della specie	<b>Impatti sulla biodiversità locale</b> , con particolare riferimento alla perdita di fauna volante nei pressi delle aree aeroportuali	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alla biodiversità.

⊕ *impatto positivo*; ⊖ *impatto negativo*; 💡 *opportunità*; ⚠️ *rischio*

**IRO-1 17 a), 19 a); SBM-3 16 a), b), c).** La valutazione degli impatti, rischi e opportunità legati alla biodiversità è stata svolta considerando l'area geografica del sedime aeroportuale e le varie attività in essa svolte, sia dal Gruppo che dagli altri operatori presenti (vettori, handler, subconcessionari). Inoltre nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale è localizzato il sito "Golena San vitale e Golena del Lippo", incluso nella rete Natura 2000 come Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) con il codice IT4050018. Nel corso del 2025 si è concluso lo studio sulla biodiversità presente all'interno del sedime aeroportuale, svolto a cura della società Bird Control Italy, con l'obiettivo di descrivere lo stato naturale dei luoghi in termini di grado di biodiversità e comprendere le correlazioni fra la presenza di specie floristiche e le operazioni aeroportuali, con particolare riguardo alla attrattività dell'avifauna. I risultati ottenuti hanno mostrato un buon grado di biodiversità nelle aree interne al sedime aeroportuale e come tale condizione non favorisce la presenza di avifauna potenzialmente pericolosa per la sicurezza del volo. Lo studio, inoltre, conclude suggerendo alcune azioni di miglioramento del tessuto di biodiversità, come ad esempio il contenimento dell'erba medica che, per la sua elevata produttività e capacità di attrarre insetti impollinatori e piccoli invertebrati, può aumentare l'interesse trofico per alcune specie di uccelli e ridurre la competitività delle essenze erbacee meno vigorose. Per quanto riguarda la correlazione fra la biodiversità e il rischio di *wildlife strike*, lo studio ha concluso che il mantenimento di una composizione floristica varia e strutturalmente complessa può contribuire a rendere l'habitat meno idoneo alle specie maggiormente implicate nel rischio di *wildlife strike*.

In ragione dei risultati ottenuti si ritiene dunque che non vi siano impatti negativi potenziali/reali delle attività aeroportuali sulla biodiversità. Tuttavia, si reputa in ogni caso rilevante il tema considerato le seguenti ragioni:

- vicinanza del sedime aeroportuale con il sito "Golena San vitale e Golena del Lippo" come sopra riportato;
- recente completamento della fascia boscata a nord dell'aeroporto. Tale opera rappresenta un ulteriore elemento da considerare nel futuro per quanto riguarda il tessuto ecologico caratterizzante l'aerea aeroportuale, che si ritiene debba essere monitorato per comprenderne i potenziali effetti sul tessuto naturalistico;
- crescente interesse e sensibilità da parte degli Enti locali dell'ambito metropolitano di Bologna rispetto alle risorse ambientali e naturalistiche del territorio.

**IRO-1 19 b)** Anche in virtù di queste considerazioni, non è ancora stata ritenuta necessaria l'attuazione di misure di mitigazione della biodiversità. Allo stesso tempo, AdB continuerà con le attività di monitoraggio della biodiversità, estendendo l'ambito di analisi alle aree della fascia boscata realizzata nel 2025.

**IRO-1 17 e) i., ii.** Gli impatti individuati sono stati in ogni caso sottoposti agli enti territoriali tramite interviste *one-to-one* per una loro valutazione della significatività.

**IRO-1 17 b)** Non sono state individuate dipendenze dalla biodiversità, dagli ecosistemi e dai relativi servizi ecosistemici.

**IRO-1 17 c), d)** Non sono stati individuati rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo relativamente al tema della biodiversità.

## 9.2 Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale

**E4-1 13** Il Gruppo AdB non ha ancora svolto un'analisi della resilienza della propria strategia e del proprio business model in relazione alla biodiversità e agli ecosistemi. Tale assenza è giustificata da quanto riportato nel paragrafo precedente, ovvero la mancanza di evidenze circa un impatto diretto generato sulla biodiversità locale in relazione alle operazioni del Gruppo. In ogni caso, coerentemente con gli obiettivi strategici (direttiva *Care*), AdB ha attivato la mappatura del grado di biodiversità con l'obiettivo di approfondire i propri impatti e, nel caso di loro significatività, adottare misure di mitigazione.

## 9.3 Politiche

**E4-2 23 b), 24 a)** All'interno della **Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza** per uno sviluppo sostenibile viene menzionato l'impegno di AdB a mantenere e migliorare un sistema di gestione integrato basato sulla valutazione, prevenzione e riduzione al minimo degli impatti ambientali, con specifico riferimento agli impatti rilevanti del Gruppo connessi alla biodiversità. **MDR-P 65** Per i dettagli circa scopo, perimetro, diffusione, responsabilità e interazione con impatti della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4 *Politiche*.

## 9.4 Azioni

**MDR-A 68, E4-3 25, 28 b)** Pur non essendo ad oggi presenti evidenze circa un impatto diretto generato dalla Società sulla biodiversità locale, il Gruppo ha attivato una serie di iniziative volte a gestire e monitorare gli impatti individuati in sede di analisi di Doppia rilevanza. Si specifica che, tra le azioni implementate, non è stato fatto ricorso a compensazioni della biodiversità.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi rilevanti</b>		
<b>Impatti sulla biodiversità locale</b>	<b>Monitoraggio della biodiversità all'interno dell'area aeroportuale</b>	Dal 2023 AdB monitora la presenza delle specie faunistiche e floristiche presenti nell'intorno aeroportuale, al fine di valutare l'andamento nel tempo del grado di biodiversità (espresso in termini di indice di Shannon-Wiener <sup>46</sup> ). L'iniziativa prevede inoltre l'identificazione di altre aree naturali presenti nell'intorno aeroportuale per proporre interventi di riqualificazione, anche in partnership con Enti ed Autorità comunali. A tal riguardo, a fine 2025 AdB ha sottoscritto un accordo di partnership con i Comuni del territorio metropolitano di Bologna aderenti al GIAPP (Gestione Integrata delle Aree Protette della Pianura) che prevede la partecipazione attiva al finanziamento di interventi di valorizzazione naturalistica e turistica del territorio, anche in chiave di promozione della biodiversità.
	<b>Fascia boscata</b>	Nel 2025 è stata completata la fascia boscata tra la pista e le aree industriali a nord dell'aeroporto. L'opera ha valenza non solo di assorbimento della CO2 ma anche di tessuto connettivo fra nodi ecologici complessi presenti in adiacenza all'aeroporto (sito di Cava Olmi e Sito Golena San Vitale e Golena del Lippo), con benefici in termini di inserimento paesaggistico dell'aeroporto. Per garantire l'efficacia del processo di rinaturalizzazione, le aree non sono liberamente accessibili al pubblico. L'intervento ha previsto la messa a dimora di specie arboree ed arbustive su un totale di 39 ettari, per un totale di circa 28.000 piante autoctone, comprendenti 15 specie arboree e 12 arbustive. Saranno inoltre valutate ulteriori dotazioni per valorizzare l'opera realizzata, come ad esempio l'installazione di arnie per lo sviluppo di presenza di insetti impollinatori. Nei prossimi anni AdB continuerà con il percorso di monitoraggio della biodiversità nell'intorno aeroportuale, le quali permetteranno di comprendere gli effetti della fascia boscata sull'ecosistema locale.

<sup>46</sup> Misura di biodiversità usata per descrivere quanto una comunità biologica sia ricca di specie e quanto siano equamente distribuiti gli individui tra le specie.

## 9.5 Target

**MDR-T 81 a), b)** Attualmente non sono stati definiti obiettivi quantitativi specifici in materia di biodiversità. In base ai risultati futuri delle indagini sulla biodiversità e conseguenti aggiornamenti della relativa mappatura degli impatti, rischi e opportunità verranno valutati eventuali specifici obiettivi quantitativi sul tema. AdB valuta l'efficacia delle politiche e delle azioni connesse agli impatti sulla biodiversità locale monitorando il grado di biodiversità all'interno dell'area aeroportuale attraverso l'indice di Shannon-Wiener, come descritto nel paragrafo precedente. La Società si pone l'obiettivo di incrementare la biodiversità delle specie floristiche e di mantenere, nel breve, medio e lungo periodo, la rilevazione di un indice di Shannon-Wiener superiore a 1.

## 9.6 Metriche

**E4-5 35** Il sedime aeroportuale si estende per circa 244 ettari e, come anticipato nel paragrafo 9.1., è limitrofo al sito "Golena San vitale" (che risulta essere ZSC e ZPS). Questa area si estende per circa 69 ettari nella periferia nord della conurbazione bolognese, comprendendo un tratto di circa 2 km del fiume Reno e le relative golene.

## 10 ESRS E5 – USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

Il Gruppo si impegna a gestire le questioni di sostenibilità rilevanti concernenti l'economia circolare, con particolare attenzione agli impatti connessi all'utilizzo di risorse vergini e alla produzione dei rifiuti speciali e urbani.

### 10.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse e all'economia circolare

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA
<b>Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse</b>			
	<b>Impatto sulla disponibilità di risorse</b> a causa dell'uso delle stesse nella realizzazione di nuove infrastrutture	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati all'uso delle risorse.
	<b>Criticità sull'approvvigionamento di alcuni materiali</b> derivante dall'incremento dei costi delle materie prime e dalle situazioni geopolitiche che possono incidere bruscamente sui tempi e la disponibilità delle risorse, portando a una maggiore instabilità della situazione economica e finanziaria di AdB	⚠	Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Develop"</b> nella misura in cui il Gruppo deve garantire lo sviluppo del business e la realizzazione di nuovi investimenti, raccordando la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto per l'ambiente.
<b>Rifiuti</b>			
	<b>Produzione di rifiuti urbani e speciali</b> derivanti dalle attività e operazioni aeroportuali	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alla gestione dei rifiuti.

⊕ *impatto positivo*; ⊖ *impatto negativo*; 💡 *opportunità*; ⚠ *rischio*

**IRO-11 a), b)** La valutazione degli impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare è stata eseguita tenendo in considerazione le attività svolte nel sedime aeroportuale, sia dal Gruppo che dagli altri operatori presenti (vettori, handler, subconcessionari). Per la mappatura degli impatti si è inoltre tenuto conto di quanto previsto dal *risk register* ambientale (matrice rifiuti) riferito al sistema di gestione UNI EN ISO 14001. Su tale base, sono stati valutati come rilevanti l'impatto dovuto alla generazione di rifiuti a causa delle attività operative e commerciali condotte presso l'aeroporto, e l'impatto dovuto sulla disponibilità di risorse come materie prime, componenti e semilavorati, necessari per la realizzazione di nuove infrastrutture. È stato infine valutato rilevante il rischio legato all'approvvigionamento di alcuni materiali, derivante dall'aumento dei costi e dalle situazioni geopolitiche, che possono influire sulla disponibilità, prezzi e tempi di approvvigionamento delle materie prime<sup>47</sup>, creando maggiore instabilità economica e finanziaria per AdB. Per ulteriori dettagli in merito all'analisi di doppia rilevanza si rimanda al paragrafo 3.1. *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti.*

**IRO-11 a)** Non sono state identificate opportunità rilevanti per il Gruppo relative all'uso delle risorse e all'economia circolare.

<sup>47</sup> In questo contesto, AdB prevede un potenziale impatto finanziario derivante dall'aumento dei costi di investimento, stimato in un 5% in più per il periodo 2024-2028. Questo incremento si potrebbe tradurre in un aumento medio di circa 2,5 milioni di euro all'anno nel quinquennio, con un totale complessivo di circa 12 milioni di euro.

## 10.2 Politiche

**E5-1 12, 14, 15 a), 16** Il principale documento programmatico volto alla gestione degli impatti e rischi rilevanti relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare nelle operazioni proprie è la **Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza**, che definisce l'impegno nel mantenere e migliorare un sistema di gestione integrato fondato sulla conformità a tutte le normative ambientali applicabili nonché a valutare, prevenire e ridurre al minimo gli impatti ambientali, in particolare quelli legati alla produzione di rifiuti e alla circolarità dei materiali. **E5-1 15 b)** La Politica, aggiornata nel 2025, non fa esplicito riferimento alle questioni di approvvigionamento e uso sostenibile delle risorse rinnovabili in merito ai temi di economia circolare.

**MDR-P 65** Per i dettagli circa scopo, perimetro, diffusione, responsabilità e interazione con impatti e rischi della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4 Politiche.

Nell'ambito della gestione degli impatti relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare per la progettazione aeroportuale, si precisa inoltre che Aeroporto di Bologna utilizza i **Protocolli CAM e LEED** i quali forniscono le linee guida e i requisiti per garantire che gli edifici vengano progettati, realizzati e gestiti anche secondo alcuni principi di circolarità. In particolare, i CAM<sup>48</sup> orientano la scelta di materiali e soluzioni costruttive verso componenti riciclati, riciclabili e a ridotto impatto lungo l'intero ciclo di vita. Il protocollo LEED<sup>49</sup> valuta al contempo il livello di sostenibilità di un edificio attraverso un sistema a crediti, premiando ad esempio l'utilizzo di materiali a contenuto riciclato, la gestione efficiente delle risorse e la riduzione degli sprechi di cantiere.

## 10.3 Azioni

**MDR-A 68, E5-2 17,19, 20 d), e), f)** Nell'attuazione dei sistemi di gestione ambientale, AdB implementa un insieme di iniziative orientate a migliorare la gestione delle risorse e dei rifiuti, promuovendo la circolarità della materia. Questi interventi includono l'incremento della raccolta differenziata, la riduzione della produzione totale di rifiuti urbani, il recupero e riuso di scarti alimentari e materiali e l'eliminazione della plastica monouso presso i punti vendita aperti al pubblico. Le azioni vengono realizzate in collaborazione con HERA. Ove pertinente, il monitoraggio complessivo delle azioni avviene nell'ambito del protocollo sottoscritto con HERA, attraverso specifici report quantitativi periodici.

Si precisa inoltre che alcune delle azioni intraprese tendono a ridurre le frazioni differenziate, come ad esempio plastica, vetro e organico. Ciò potrebbe, in prospettiva, rendere più difficile il mantenimento della percentuale di raccolta differenziata conseguito in aeroporto, a favore di una complessiva e generale riduzione della quantità di rifiuti prodotta.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi e rischi rilevanti</b>		
<b>Produzione di rifiuti urbani e speciali</b>	<b>Riduzione della frazione indifferenziata nei rifiuti solidi urbani</b>	Nonostante l'aumento del numero di passeggeri rispetto al 2024 (circa 3,4% in più), si registra un calo della produzione di rifiuto indifferenziato (-26%) e un incremento contenuto dell'intero monte rifiuti (5%)
	<b>Progetto di riduzione della plastica monouso</b>	Nel 2025 si sono mantenute le azioni di riduzione della plastica monouso nate nel 2024 dalla collaborazione con la onlus <i>Plastic Free</i> , implementate negli esercizi commerciali aderenti, sostituendo la plastica con materiali alternativi. Il progetto è rivolto agli esercizi commerciali del <i>food &amp; beverage</i> ed al <i>duty free</i> . Obiettivo del progetto è quello di mantenere il numero di punti vendita aderenti, in modo da proseguire il percorso con ulteriori riduzioni della plastica monouso compatibilmente con l'evoluzione dei prodotti presenti nel mercato. Nel corso del 2025 la quantità di plastica prodotta ogni 1.000 passeggeri è stata pari a 17,73 kg, con un calo rispetto al 2024 pari a -14% e un calo pari al 9.5% rispetto alla baseline del 2022. I dati intermedi sono stati influenzati dalle iniziative introdotte in una prima fase per incrementare la raccolta differenziata e successivamente per diminuire la produzione.

<sup>48</sup> Acronimo di Criteri Ambientali Minimi, definiscono requisiti obbligatori per gli appalti pubblici in Italia

<sup>49</sup> Acronimo di Leadership in Energy and Environmental Design, definisce una certificazione internazionale volontaria.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi e rischi rilevanti</b>		
<b>Produzione di rifiuti urbani e speciali</b>	<b>Partnership con Aliplast</b>	<p>Dal 2022, AdB collabora con <i>Aliplast</i> per recuperare gli imballaggi plastici da merci presso la società controllata FFM, al fine di indirizzarli a processi di riciclo e produzione di nuovo materiale. Una nuova partnership si è aggiunta per raccogliere anche analoghi materiali della filiera di Heinemann, gestore del <i>duty free</i> di Aeroporto di Bologna.</p> <p>Nel 2025 sono stati raccolti 4.160 chilogrammi di imballaggi, il 51% in meno rispetto ai 8.550 chilogrammi del 2024, anno in cui sono stati svolti servizi straordinari che hanno fortemente incrementato la quantità di merce trattata. Nello stesso anno sono stati acquistati 18.438 chilogrammi di film in polietilene prodotti con il 97% di materiale riciclato. Il quantitativo è superiore del 50% rispetto all'anno precedente. Questa scelta di utilizzo di materia prima seconda ha portato ad una quantità di CO2 risparmiata pari a – 83% rispetto alla produzione con materia prima vergine, che nei quattro anni di progetto ha visto una riduzione di impiego pari a 53.000 chilogrammi di plastica.</p>
	<b>Progetto ReVending</b>	<p>Dal 2022, AdB collabora con HERA, Corepla<sup>50</sup> e il Gruppo che gestisce le vending machine in aeroporto su un progetto indirizzato al riciclo di bicchieri e palette dei distributori automatici di bevande all'interno dell'Aeroporto. In prossimità di alcuni distributori sono posizionati contenitori che facilitano la raccolta, per essere prelevati e portati nei centri di riciclaggio di Hera senza che vengano contaminati da altri materiali, permettendone il recupero in elevate quantità.</p>
	<b>Formazione e sensibilizzazione alla raccolta differenziata</b>	<p>Dal 2022, AdB propone percorsi di formazione in tema raccolta differenziata per le diverse categorie di produttori di rifiuti presenti in aeroporto. In tale ambito, nel corso del 2025 sono stati coinvolti i <i>car rental</i> con un'au specifica formazione organizzata in collaborazione con Hera e sono state condotte azioni di <i>refresh</i> nei confronti degli esercizi food &amp; beverage. Queste azioni hanno contribuito ad incrementare la raccolta differenziata in aeroporto, che ha raggiunto nel 2025 le 560 tonnellate, pari al 49,8% dei rifiuti raccolti, confermando il trend in crescita iniziato nel 2022 e consolidatosi negli anni successivi.</p>
	<b>Programma Last Minute Market</b>	<p>Dal 2024, AdB collabora con HERA e Last Minute Market<sup>51</sup>, al fine di ridurre gli sprechi alimentari e recuperare le eccedenze in alcuni punti vendita del settore <i>food&amp;beverage</i> ed altri esercizi commerciali presenti nello scalo, per la loro successiva donazione ad enti ed associazioni del territorio.</p> <p>Nel 2025 sono stati recuperati 8.000 kg di prodotti alimentari. In parallelo, l'iniziativa ha permesso anche un risparmio di CO2eq di 20.300 chilogrammi e un risparmio di acqua di circa 30 milioni di litri.</p>

<sup>50</sup> Consorzio Nazionale per la Raccolta, il Riciclo e il Recupero degli Imballaggi in Plastica

<sup>51</sup> Tale progetto rientra nel più ampio progetto del Comune di Bologna “Non si butta via niente” che prevede la donazione dei prodotti alimentari invenduti ad associazioni locali per il reinserimento nelle mense popolari.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi e rischi rilevanti</b>		
<b>Produzione di rifiuti urbani e speciali</b>	<b>Recupero oli vegetali esausti (OVE) e scarti alimentari</b>	<p>Dal 2021 AdB collabora con Hera per la valorizzazione e il recupero dei rifiuti organici, tra cui gli oli vegetali esausti (OVE) per la produzione di biodiesel e degli scarti alimentari per la produzione di biometano.</p> <p>Per quanto riguarda gli OVE, nel 2025 sono stati raccolti 1.650 chilogrammi di rifiuto, producendo 1.700 litri di biodiesel, +83% rispetto al 2024. Dal 2022 sono stati raccolti circa 5.220 chilogrammi di oli vegetali esausti, producendo 5.378 litri di biocarburante.</p> <p>Per quanto riguarda gli scarti alimentari, nel 2025 sono state prodotte 81 tonnellate di tali rifiuti, avviati all'impianto di digestione anaerobica di Sant'Agata Bolognese (Bologna), dove sono stati trasformati in 81.100 mc di biometano e compost. Dal 2022 sono state trasformate 282,4 tonnellate di rifiuti organici in 28.240 mc di biometano.</p>
<b>Afflussi di risorse</b>	<b>Utilizzo di materiali riciclati nella costruzione del nuovo Parcheggio Multipiano</b>	<p>Nella costruzione del nuovo Parcheggio Multipiano P6, avviata nel 2023, sono stati scelti materiali ad alto contenuto di riciclato e privi di sostanze pericolose. In particolare, è stato utilizzato l'acciaio XCarb® di ArcelorMittal, una soluzione che integra nel proprio ciclo di vita misure mirate alla riduzione degli impatti ambientali. Tra queste rientrano l'elevata percentuale di materiale riciclato in ingresso e la produzione tramite forni elettrici alimentati da energia rinnovabile<sup>52</sup>.</p> <p>La progettazione della nuova infrastruttura ha inoltre previsto l'adozione di un Piano di Gestione Ambientale e della Qualità e di un Piano di Gestione dei Rifiuti, grazie ai quali è stato possibile avviare al riciclo oltre il 90% dei rifiuti generati durante le attività di cantiere.</p>

**MDR-A 69** Le azioni fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità, associate al tema dell'economia circolare. Il piano d'azione sul tema economia circolare ha comportato il sostegno, nel 2025, di circa 14 milioni di Euro in termini di investimenti (CapEx)<sup>53</sup>. Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2025. Le risorse stanziare per il periodo 2026-2030, per le attività previste per il tema dell'economia circolare sono pari a circa 14 milioni di Euro in termini di CapEx.

#### 10.4 Target

**MDR-T 80 a), c)** Relativamente al tema dell'economia circolare, AdB ha implementato obiettivi relativi alla gestione dei rifiuti urbani nell'ambito delle proprie operazioni, che si correlano agli impegni stabiliti sul tema all'interno della Politica Integrata. **MDR-T 80 f), E5-3 27** Tali target sono fissati da AdB in modo volontario al fine di raggiungere gli obiettivi strategici del Piano di Sostenibilità. Gli obiettivi principali su cui si concentra il Gruppo sono riportati nella tabella seguente. **MDR-T 80 b), d), e) j), E5-24, 25**

<sup>52</sup> Tali valutazioni sono supportate da un'analisi LCA che è stata condotta sull'intero edificio.

<sup>53</sup> Si fa qui esclusivo riferimento ai CapEx per la costruzione del parcheggio multipiano. Per maggiori dettagli, si veda il paragrafo 5.5 Modelli di comunicazione dei KPI previsti dal Regolamento UE 2020/852.

Ambito	Obiettivo e KPI	Descrizione	Valore Baseline	Consuntivo 2025	Anno obiettivo
Utilizzo della plastica	Mantenimento del numero di punti vendita che hanno adottato azioni per eliminare la plastica monouso	Il KPI è il numero dei punti vendita presenti presso lo scalo impegnati nel processo di eliminazione della plastica monouso nei processi verso il pubblico,	2022 0 punti vendita hanno eliminato la plastica	2025 3 punti vendita hanno eliminato la plastica	2027-2030 3 punti vendita hanno eliminato la plastica
Rifiuti prodotti	Diminuzione della quantità di rifiuti della frazione indifferenziata per 1.000 passeggeri	Il KPI è la quantità di rifiuti della frazione indifferenziata prodotta ogni 1.000 passeggeri	2022 69.19	2025 50.80	2027-2030 -5% rispetto al 2025
Rifiuti prodotti	Diminuzione della quantità di plastica totale per 1.000 passeggeri	Il KPI è la quantità complessiva della plastica prodotta ogni 1.000 passeggeri	2022 19.59	2025 17.73	2027-2030 -5% rispetto al 2025

Si evidenzia la sostituzione del KPI “Mantenere una percentuale di rifiuti differenziati almeno pari al 50%” in quanto non rappresentativo dell’impatto delle azioni poste in campo: il focus posto sulla riduzione delle frazioni differenziate, come ad esempio plastica e organico, ha come effetto la riduzione del rapporto tra la quantità di rifiuti differenziati e l’ammontare di rifiuti totali. Pur essendo queste azioni di riduzione più virtuose rispetto a quelle di avvio al riciclo e recupero, secondo le indicazioni della gerarchia dei rifiuti come definita dalle normative comunitarie

## 10.5 Metriche

**E5-4 28, 30, 32 AR 21** AdB, in qualità di azienda di servizi e non di produzione, gestisce principalmente materiali legati alla realizzazione e manutenzione delle infrastrutture. Per quanto riguarda la rendicontazione delle risorse in entrata, sono state identificate specifiche categorie di materiali rilevanti, i cui quantitativi utilizzati, in linea con gli standard richiesti, sono rendicontabili attraverso le informazioni contenute nei documenti relativi alla fase realizzativa degli interventi.

**E5-4 31 b), c)** Al momento non è ancora in vigore un processo per la raccolta di informazioni relative al peso, in valore assoluto e in percentuale, dei componenti secondari riutilizzati o riciclati e dei prodotti e dei materiali intermedi secondari utilizzati dal Gruppo per i suoi servizi, sebbene si utilizzino i protocolli CAM/LEED nell’ambito della progettazione infrastrutturale. **E5-4 31 a)** Si valuteranno in futuro opportunità di sistematizzare la raccolta di informazioni relative all’utilizzo di materiali riciclati nell’ambito della manutenzione e sviluppo infrastrutturale.

Peso totale dei prodotti e dei materiali utilizzati (Tonnellate)	2025	2024
Conglomerato bituminoso	44.432	5.484
Conglomerato cementizio	24.457	24.355
Acciaio di carpenteria	735	1.012
Acciaio di armatura	71.520	1.724
<b>Totale</b>	<b>141.144</b>	<b>32.575</b>

Note: Perimetro AdB

## Rifiuti prodotti

**E5-5 37 a, 38 a), b)** AdB produce principalmente le seguenti categorie di **rifiuti speciali**, tutte pertinenti per il tipo di attività svolte in aeroporto:

- rifiuti acquosi, nell'ambito pulizia rete fognaria delle acque di dilavamento, pari al 30% dei rifiuti prodotti;
- materiale inutilizzato, a seguito della pulizia di bordo degli aeromobili, pari al 19% dei rifiuti prodotti;
- veicoli fuori uso (veicolo a traino su ruote in gomma con pale spazzaneve motorizzate), pari al 26% dei rifiuti prodotti;
- residui delle operazioni di de-icing, per un contributo pari al 10%;
- altre categorie residuali, tra cui scarti di oli minerali, miscele di carburanti, imballaggi di vario materiale contenenti sostanze pericolose e non pericolose ecc.

	2025	Di cui recuperati 2025 (%)	2024	Di cui recuperati 2024 (%)
<b>Rifiuti speciali prodotti (tonnellate)</b>	<b>734</b>	<b>59%</b>	<b>532</b>	<b>43%</b>

Note: perimetro Gruppo AdB

Relativamente ai rifiuti pericolosi delle tabelle successive, riferite al Gruppo AdB, si precisa che non è stata prodotta alcuna scoria radioattiva.

### E5-5 37 b) E5-5 39

Rifiuti speciali recuperati (tonnellate)	Codici recuperati associati	2025	2024
<b>Rifiuti pericolosi</b>		<b>251</b>	<b>66</b>
Preparazione per il riutilizzo	R2-R6-R9	0	0
<b>Riciclaggio</b>	R3-R4-R5	0	0
Altre operazioni di recupero	R1-R7-R8-R10-R11-R12-R13	251	66
<b>Rifiuti non pericolosi</b>		<b>181</b>	<b>165</b>
Preparazione per il riutilizzo	R2-R6-R9	0	0
<b>Riciclaggio</b>	R3-R4-R5	0	0
Altre operazioni di recupero	R1-R7-R8-R10-R11-R12-R13	181	165
<b>Totale</b>		<b>432</b>	<b>231</b>

Note: perimetro Gruppo AdB

### E5-5 37 c)

Rifiuti speciali smaltiti (Tonnellate) <sup>54</sup>	Codici di smaltimento associati	2025	2024
<b>Rifiuti pericolosi</b>		<b>0,47</b>	<b>0,13</b>
Incenerimento	D10-D11	0,47	0,13
Discarica	D1-D5-D12	0	0
Altre operazioni di smaltimento	D2-D3-D4-D6-D7-D14-D15-D13-D9-D8	0	0
<b>Rifiuti non pericolosi</b>		<b>301,74</b>	<b>301,59</b>
Incenerimento	D10-D11	0	-
Discarica	D1-D5	0	-
Altre operazioni di smaltimento	D2-D3-D4-D6-D7-D12-D14-D15-D13-D9-D8	301,74	301,59
<b>Totale</b>		<b>302,21</b>	<b>301,72</b>

Note: perimetro Gruppo AdB

I dati sui rifiuti speciali per il 2024 e il 2025 derivano dal Registro informatico dei rifiuti i cui dati vengono ricavati dai Formulari (FIR), fino a gennaio/ febbraio 2025. Per il restante periodo (marzo-dicembre 2025) i dati fanno riferimento ad una estrazione dal Gestionale rifiuti SOGER. Questi documenti consentono di monitorare e verificare il corretto smaltimento e trattamento dei rifiuti, garantendo la trasparenza e il rispetto delle normative ambientali.

<sup>54</sup>E5-5 40, AR 33 Relativamente ai liquami raccolti nella cisterna di accumulo dell'impianto di depurazione dello scarico delle acque provenienti dalla piazzola di de-icing degli aeromobili, questi sono classificati come rifiuti non recuperabili. Ciò è dovuto alla specifica caratterizzazione del rifiuto stesso e alla relativa omologazione dello smaltimento, che impedisce il loro riutilizzo. Durante il periodo invernale, le attività di de-icing degli aeromobili comportano l'uso di glicole propilenico diluito, il quale viene eventualmente raccolto in cisterna in giornate senza pioggia o con bassa piovosità (<2,5 mm), al fine di garantire il rispetto dei parametri di qualità delle acque di scarico. Il sistema di depurazione delle acque di scarico della piazzola de-icing è progettato per gestire queste acque in modo da evitare il rilascio di sostanze inquinanti; il liquido raccolto nella cisterna viene smaltito in conformità con le normative ambientali.

Oltre ai rifiuti speciali, Aeroporto di Bologna produce anche **rifiuti solidi urbani**, gestiti secondo il servizio di raccolta municipalizzata. Nel 2025, AdB ha prodotto circa 1.125 tonnellate di rifiuti solidi urbani, di cui l'88% destinato a processi di recupero. I rifiuti solidi urbani di AdB comprendono la frazione indifferenziata, pari al 50% degli RSU prodotti, rifiuti organici (7%), carta e cartone (15%), plastica (18%), vetro (8%), ingombranti (2%).

	2025	Di cui recuperati 2025 (%)	2024	Di cui recuperati 2024 (%)
<b>Rifiuti solidi urbani prodotti (tonnellate)</b>	<b>1.125</b>	<b>88%</b>	<b>1.156</b>	<b>87%</b>

Il peso dei rifiuti destinati allo smaltimento rappresenta una parte ridotta dell'intero ammontare dei rifiuti in quanto la maggior parte dell'indifferenziato è destinata al recupero energetico, riducendo drasticamente il conferimento in discarica in conformità con gli obiettivi UE 2035. Inoltre, si può notare un trend positivo in quanto i rifiuti destinati allo smaltimento si sono ridotti negli anni. La quota destinata a smaltimento riguarda esclusivamente le frazioni residue non valorizzabili energeticamente o non riciclabili tecnicamente a causa di contaminazioni o degradazione dei materiali. In particolare, per il territorio di Bologna, si segue il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) che impone la massimizzazione del recupero.

I dati riportati derivano da misurazioni dirette basate sulla pesatura dei carichi effettuata dal gestore Hera Spa. I pesi del recupero e dello smaltimento sono stati modellizzati utilizzando le stime di Hera Spa sulle medie cittadine e derivanti dalle effettive prestazioni dei loro impianti.


## INFORMAZIONI SOCIALI

### 11 ESRS S1 – FORZA LAVORO PROPRIA


Le persone ricoprono un ruolo cruciale in ogni ambito dell'organizzazione. Per questo, il Gruppo AdB si impegna costantemente nella valorizzazione dei propri dipendenti, offrendo supporto nelle loro attività professionali e, al contempo, impegnandosi nel costruire un'organizzazione capace di adattarsi alle sfide continue del mercato, riconoscendo che lo sviluppo del proprio business si fonda anche sull'esperienza, competenza, identità individuale e passione per l'eccellenza dei suoi dipendenti. A tal riguardo, i valori di Aeroporto di Bologna evidenziano l'importanza che assumono la centralità della persona e lo spirito di squadra, pilastri fondamentali sulla base dei quali il Gruppo si definisce come *“una comunità unita da un impegno comune verso l'eccellenza ed il progresso sostenibile”*.

#### 11.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria


TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA SBM-3 13 a), b)
<b>Condizioni di lavoro</b>			
Occupazione sicura Orario di lavoro Salari adeguati Dialogo sociale Libertà di associazione, inclusa l'esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori Contrattazione collettiva Equilibrio tra vita professionale e vita privata Salute e Sicurezza	<b>Miglioramento delle condizioni di lavoro</b> , attraverso maggiore flessibilità, adeguamento salariale, libertà di associazione, dialogo sociale attivo e iniziative di well-being	+	L'impatto si correla alla <b>Direttrice “Care”</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti.
	<b>Promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management</b> e incentivazione economica per minimizzare l'uso del mezzo privato	+	L'impatto si correla alla <b>Direttrice “Connect”</b> al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo, e alla <b>Direttrice “Care”</b> nel porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alla gestione della forza lavoro propria.
	<b>Impatti negativi sulla salute e sicurezza</b> dei lavoratori nello svolgimento delle attività lavorative e <b>sulle condizioni di stress lavoro correlato</b>	-	L'impatto si correla alla <b>Direttrice “Experience”</b> , al fine di garantire elevati standard di sicurezza presso l'Aeroporto, e alla <b>Direttrice “Care”</b> nel porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati alla salute e sicurezza sul lavoro.
	<b>Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto</b> , in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione	⚠	Il rischio si correla alla <b>Direttrice “Experience”</b> , al fine di garantire elevati standard di sicurezza presso l'Aeroporto, e alla <b>Direttrice “Care”</b> nel porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati alla salute e sicurezza sul lavoro.





	<p><b>Rischio di perdita di figure qualificate</b> (talenti e/o persone con esperienza) che potrebbero non essere sostituite da persone di pari competenza e seniority comportando una perdita di valore aziendale ed una possibile perdita di attrattività da parte di AdB</p>		<p>Il rischio si correla alla <b>Direttrice “Care”</b>, nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso l’Aeroporto e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, e alla <b>Direttrice “Experience”</b> al fine di garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti.</p>
--	---	---	--

**Parità di trattamento e di opportunità per tutti**

<p>Formazione e sviluppo delle competenze</p>	<p><b>Rafforzamento delle competenze e miglioramento della qualità ed efficienza del lavoro</b> grazie ad iniziative di formazione e sviluppo di soluzioni tecnologiche e digitali</p>		<p>L’impatto si correla alla <b>Direttrice “Care”</b>, nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso l’Aeroporto e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati al tema formazione e sviluppo delle competenze.</p>
---	--	---	---

**Altri diritti connessi al lavoro**

<p>Riservatezza</p>	<p><b>Rischio cybersecurity e di errata/involontaria divulgazione di informazioni confidenziali</b> e/o sensibili dei lavoratori gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy</p>		<p>Il rischio si correla alla <b>Direttrice “Care”</b>, nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso l’Aeroporto e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati al tema della sicurezza informatica.</p>
---------------------	--	---	---

 *impatto positivo*;  *impatto negativo*;  *opportunità*;  *rischio*

**SBM-3 14, a), 15** Per l’analisi di Doppia Rilevanza, sono stati considerati i lavoratori propri su cui il Gruppo può produrre impatti rilevanti, quindi sia i dipendenti diretti, sia i lavoratori somministrati da imprese terze, principalmente impiegati in mansioni operative, di assistenza ai passeggeri, manutenzione e gestione dei servizi aeroportuali. Il personale operativo, che comprende operatori di pista e piazzali, addetti alla sicurezza aeroportuale e tecnici di manutenzione, risulta tra le categorie di lavoratori maggiormente esposte ad impatti sulla salute e sicurezza e, a tal riguardo, per monitorarne l’esposizione viene aggiornato il Documento di Valutazione del Rischio (anche “DVR”) ed effettuato un monitoraggio di KPI relativi agli infortuni e malattie professionali.

**SBM-3 14, f), g)** Dall’analisi è emerso come il lavoro minorile, il lavoro forzato e la contrattazione collettiva, sono strettamente regolamentati e non risultano significativi considerando il contesto operativo e geografico dell’Aeroporto. Lo stesso vale per altre tematiche, quali la parità di trattamento e opportunità per tutti, l’occupazione e l’inclusione delle persone con disabilità, le misure contro la violenza nei luoghi di lavoro, il rispetto della diversità e l’accesso ad alloggi adeguati. Infatti, il Gruppo ha adottato nel corso degli anni misure concrete per prevenire tali discriminazioni, promuovendo una cultura aziendale inclusiva e rispettosa dei diritti umani e dei diritti dei lavoratori (per dettaglio, si veda il paragrafo 11.5. Azioni). **SBM-3 14 b)** Per quanto riguarda gli impatti negativi, l’unico identificato afferisce ai danni psico-fisici in caso di incidente sul lavoro o di malattia professionale. Tale impatto, pertanto, non ha carattere diffuso, ma incidentale. **SBM-3 14 c)** Per quanto riguarda invece gli impatti positivi, le azioni da cui essi derivano e i soggetti che ne beneficiano sono individuati nei paragrafi successivi (riferimento al paragrafo 11.5. Azioni). **SBM-3 14 e)** Tra gli impatti positivi, ve ne è uno indiretto, che permette di collegare la Direttrice “Connect” con quella “Care”. Questo è relativo al benessere e alla soddisfazione generati sui dipendenti grazie alle iniziative di mobilità sostenibile legate alle azioni di mitigazione del cambiamento climatico. Infatti, AdB ha in essere, nell’ambito del proprio Piano di Decarbonizzazione, una serie di iniziative di mobilità sostenibile, che si sostanziano in un abbonamento integrato sul modello del MaaS che, attraverso l’integrazione modale dei mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale e la promozione dell’utilizzo della bicicletta, cerca di stimolare un cambiamento. L’adesione a tali iniziative da parte della comunità aeroportuale mira alla riduzione dell’uso dell’auto privata ed al decongestionamento del traffico da e verso l’Aeroporto. Parallelamente, i fruitori, tra cui i dipendenti, beneficiano di una riduzione dello stress psico-fisico e di un aumento delle relazioni sociali con conseguente incremento del benessere percepito nel tragitto verso e dal luogo di lavoro. Inoltre, utilizzando i mezzi di trasporto pubblico con maggiore frequenza, si riduce l’esposizione al rischio di infortunio in itinere. Ulteriori informazioni sono disponibili ai paragrafi 6.5., 12.5., e 14.5. Azioni.

**SBM-3 14 d), 16,** I rischi identificati non derivano dagli impatti generati sul personale, ad eccezione del rischio legato all’accadimento di infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione. Inoltre, il rischio legato alla perdita di figure

qualificate è connesso al ruolo fondamentale che tali risorse rivestono all'interno dell'azienda. I rischi rilevanti non riguardano specifici sotto-gruppi di lavoratori ma fanno riferimento all'intera forza lavoro del Gruppo.

**SBM-3 14 d** Non sono state identificate opportunità rilevanti relative alla forza lavoro propria.

## 11.2 Processi per coinvolgere i lavoratori propri

L'ascolto dei dipendenti e il loro coinvolgimento rappresenta un momento fondamentale al fine di comprendere e gestire gli impatti che li riguardano. **S1-2 27 a), b), c)** Gli strumenti di coinvolgimento sono diversi e riguardano dipendenti e rappresentanti dei lavoratori.

Tipologia e descrizione dei canali di ascolto e coinvolgimento	Frequenza	Responsabilità <sup>55</sup>
<b>Incontri con l'Amministratore Delegato e management aziendale</b> - I dipendenti vengono informati in merito ai risultati aziendali, ai nuovi progetti e a specifiche tematiche all'ordine del giorno (ad esempio, aggiornamento del piano investimenti, della strategia, valori ecc.).	2-3 volte l'anno	Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione Amministratore Delegato
<b>Incontri sindacali</b> – Incontri, svolti in presenza, sia con le RSU che con le organizzazioni sindacali regionali, in cui vengono affrontate varie questioni rilevanti per i dipendenti della comunità aeroportuale, quali contratti di lavoro, welfare, episodi aggressivi da parte dei passeggeri, molestie ecc.	1 al mese	Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione
<b>Survey sulle molestie</b> – Questionario online somministrato ai dipendenti attraverso cui vengono raccolte informazioni anonime sul tema delle molestie sul luogo di lavoro	1 volta l'anno	Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione e RSPP
<b>Mobility days</b> - Giornate dedicate alla diffusione delle informazioni sulle iniziative di mobilità sostenibile, accessibilità e sicurezza stradale	2-3 volte l'anno	Mobility Manager
<b>Questionario per il Piano Spostamenti casa lavoro</b> - survey online attraverso cui vengono raccolte le abitudini di spostamento dei dipendenti, la loro propensione al cambiamento e il livello di soddisfazione in merito alle azioni di mobilità sostenibile messe a disposizione dalla società e ai suggerimenti per futuri miglioramenti <b>delle stesse</b> . I risultati sono poi analizzati e rappresentati all'interno del Piano Spostamenti casa lavoro, insieme ad enti territoriali e operatori di trasporto. Per i dipendenti che hanno difficoltà nella fruizione della survey sono previste interviste con il supporto di un mediatore culturale <sup>56</sup> .	1 volta l'anno	Mobility Manager
<b>Incontri sulla sicurezza sul lavoro</b> - Incontri online con i dipendenti del Gruppo, in occasione di eventi dedicati, per discussione di tematiche legate alla salute e sicurezza sul luogo di lavoro. Gli incontri vedono la presenza di RSPP e, quando necessario, RLS.	4 volte all'anno	RSPP

Si precisa inoltre che dipendenti e sindacati di AdB vengono coinvolti anche ai fini dello stakeholder engagement realizzato nell'ambito dell'aggiornamento annuale dell'analisi di Doppia Rilevanza, attraverso la somministrazione di survey via mail. Per una panoramica completa dei canali di coinvolgimento e ascolto utilizzati dal Gruppo, si rimanda anche alla tabella riassuntiva al paragrafo 2.3. *Interessi e opinioni degli stakeholders*.

**S1-2 27 e)** L'efficacia degli strumenti di coinvolgimento e ascolto indirizzati al personale viene valutata attraverso il monitoraggio dell'effettivo utilizzo degli stessi (es. tassi di partecipazione agli incontri, tassi di risposta alle survey, ecc.) nonché monitorando direttamente i riscontri forniti: se questi risultano per la maggior parte positivi, allora la Società valuta come efficace il canale di coinvolgimento che è stato utilizzato.

**[S1-2 27 d)** In questo contesto, pur non avendo ad oggetto specifico il rispetto dei diritti umani, AdB ha sottoscritto accordi di secondo livello su tematiche chiave quali *welfare* aziendale, *smart working* e genitorialità, al fine di rispondere meglio alle esigenze dei dipendenti.

<sup>55</sup> Il soggetto responsabile è colui che ha ruolo di livello più elevato all'interno dell'impresa e a cui spetta la responsabilità operativa di assicurare che il coinvolgimento abbia luogo.

<sup>56</sup> Il questionario viene tradotto in arabo, pachistano e bengalese al fine di ottenere un maggior coinvolgimento della diversificata comunità di lavoratori.

### 11.3 **Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulla forza lavoro propria**

**S1-3 32 b)** Qualora i dipendenti vogliano esprimere preoccupazioni o sollevare segnalazioni, per gli argomenti pertinenti, tra cui illeciti amministrativi, contabili, civili e penali o condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/01 e violazioni del Modello 231, AdB mette a disposizione il canale whistleblowing<sup>57</sup>, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 15.2. Politiche. Rispetto a tali segnalazioni, la procedura di riferimento fornisce anche una tutela contro eventuali atti di ritorsione esercitati nei confronti del segnalante. Inoltre, rispetto alle questioni concernenti la sicurezza sul luogo di lavoro, i dipendenti possono inviare segnalazioni ad un indirizzo mail dedicato che viene consultato direttamente dal RSPP e suo team. Questi ultimi ne seguono il trattamento e forniscono risposta al segnalante entro 30 giorni dal ricevimento.

Con specifico riferimento alla *safety*, sono altresì disponibili tre distinti canali di segnalazione, al fine di garantire una gestione efficace della sicurezza operativa e una comunicazione tempestiva, per i cui dettagli si rimanda al 12.3. *Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore.*

Ai canali menzionati si aggiungono anche ulteriori strumenti: alcuni dei canali di stakeholder engagement riportati nella tabella al paragrafo precedente sono costruiti anche per dare la possibilità di esprimere esigenze e preoccupazioni in specifici ambiti, quali in particolare, la salute e sicurezza sul lavoro e episodi di molestie (es. gli incontri con l'RSPP e le survey sulle molestie). **S1-3 32 e)** Le problematiche sollevate vengono monitorate attraverso presidi di controllo che variano a seconda del tipo di canale di segnalazione utilizzato. Questo processo consente anche di garantire il mantenimento delle certificazioni aziendali, assicurando che le azioni intraprese siano in linea con gli standard richiesti.

**S1-3 32 d), S1-3 33** AdB garantisce ai lavoratori la disponibilità e l'accessibilità dei canali attraverso le seguenti misure, che permettono altresì di rendere consapevoli i lavoratori dell'esistenza di tali strumenti:

- comunicazione interna continua, attraverso aggiornamenti periodici;
- formazione specifica e programmi di e-learning, per garantire un'adeguata conoscenza dei canali disponibili e delle modalità di utilizzo;
- utilizzo di piattaforme digitali come l'intranet aziendale, il sito web e la mail aziendale, che consentono ai dipendenti di accedere facilmente alle informazioni e ai servizi aziendali.

L'utilizzo effettivo dei canali costituisce il principale indicatore di consapevolezza e fiducia dei lavoratori; tale valutazione è integrata da questionari ad hoc sulla conoscenza e sull'utilizzo degli strumenti.

**[S1-3 32 a)]** Al fine di porre rimedio e prevenire il verificarsi degli impatti negativi rilevanti sulla forza lavoro propria, AdB attua un insieme di misure e strumenti dedicati che comprendono, ove pertinente, un processo di monitoraggio e valutazione della loro efficacia. Relativamente alle principali azioni intraprese dal Gruppo in tal senso, si veda il paragrafo 11.5. *Azioni.*

### 11.4 **Politiche**

**S1-1, 20, 23** I principali documenti volti alla gestione degli impatti e rischi rilevanti relativi alla forza lavoro propria, nel suo complesso, sono:

- il **Codice Etico**;
- la **Politica sulla Parità di Genere e diversità ed inclusione**, aggiornata nel 2025 per includervi riferimenti al **rispetto dei diritti umani**, compresi i diritti del lavoro nell'integrazione "Il rispetto dei diritti umani come base per l'implementazione efficace di inclusione delle diversità e della parità di genere nel Gruppo AdB" (di seguito anche **Politica sulla parità di genere, sulla diversità ed inclusione e sui diritti umani**);
- la **Politica Integrata per la qualità, l'ambiente, l'energia e la sicurezza**, per le questioni concernenti il tema salute e sicurezza e mobilità sostenibile (di seguito anche solo **Politica integrata**);
- la **Politica per la sicurezza operativa**, per le questioni concernenti la *safety* aeroportuale
- la **Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni**, per le questioni di relative alla sicurezza delle informazioni dei dipendenti.

**S1-1 22, 24 a), 24b, 24 c** Attraverso il Codice Etico e la Politica sulla parità di genere, sulla diversità ed Inclusione e sui Diritti Umani, il Gruppo si impegna nel rispetto dei diritti umani e nella promozione delle pari opportunità, in quanto elementi fondamentali della strategia aziendale. Entrambe le politiche condannano esplicitamente e fermamente il lavoro forzato, il lavoro minorile e la tratta di esseri umani, così come ogni forma di discriminazione per ragioni razziali, di sesso o età, di credo politico o religioso, di condizioni

<sup>57</sup> **[S1-3 32 c)** Si specifica, che ciascuna società del Gruppo si è dotata di una Policy whistleblowing che specifica le misure per proteggere da eventuali ritorsioni le persone che si avvalgono dei canali messi a disposizione. L'utilizzo di tale canale dimostra la fiducia che i dipendenti ripongono nello stesso.

fisiche o sociali, al fine di garantire a tutti i dipendenti l'eliminazione delle barriere che possano ostacolare lo sviluppo del potenziale individuale. Inoltre, con la Politica sulla Parità di Genere, sulla diversità ed Inclusione e sui Diritti Umani, AdB si impegna a garantire le risorse economiche, finanziarie e umane necessarie per riconoscere le esigenze specifiche di gruppi di persone con fragilità, attraverso l'implementazione di misure specifiche per prevenire qualsiasi forma di sfruttamento o abuso. **S1- 1 24 d)** Le procedure implementate da AdB, come ad esempio la Procedura per l'Assunzione e la Selezione del Personale, recepiscono e attuano gli impegni stabiliti dalle proprie politiche in materia di diritti umani, garantendo l'assenza di discriminazione e più in generale sostenendo la diversità e l'inclusione.

**MDR-P 65** Per ulteriori dettagli sullo scopo, il perimetro, le responsabilità, la diffusione e l'interazione con impatti e rischi del Codice Etico si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*. Invece, gli ulteriori dettagli sulla Politica sulla parità di genere, sulla diversità ed inclusione e sui diritti umani sono forniti nel prosieguo.

**MDR-P 65, S1-1 19, 21**

<b>Politica sulla parità di genere, sulla diversità ed Inclusione e sui diritti umani</b>	
<b>SCOPO E PERIMETRO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<p>La Politica è finalizzata a prevenire, attenuare e affrontare eventuali casi di discriminazione, oltre a promuovere un ambiente di lavoro equo e inclusivo.</p> <p>La Politica si applica all'intero perimetro del Gruppo AdB.</p>	<p>Le Politica è orientata a favorire il benessere dei lavoratori e la crescita di un'organizzazione basata sul rispetto reciproco, la creatività e la produttività. Vieni attuata attraverso procedure integrate nel Sistema di Gestione Integrato.</p> <p>Gli obiettivi chiave includono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Parità di trattamento e opportunità nella carriera, nella formazione e nella retribuzione, con particolare attenzione alla conciliazione vita-lavoro;</li> <li>2) Creazione di un ambiente di lavoro inclusivo e accogliente, contrastando bias cognitivi e favorendo decisioni basate sul merito;</li> <li>3) Adozione di misure di welfare aziendale</li> <li>4) Contrasto alle forme di discriminazione e sfruttamento o abuso sul luogo di lavoro, incluso il lavoro minorile e forzato, in linea con le le Convenzioni n. 29 e 138 dell'ILO e la Carta internazionale dei diritti dell'uomo.</li> </ol> <p>Il monitoraggio dell'attuazione avviene attraverso cruscotti di controllo, rilevazioni periodiche e canali di comunicazione dedicati, che permettono di verificare l'efficacia delle misure adottate e apportare eventuali miglioramenti.</p>
<b>RESPONSABILITA'</b>	<b>DIFFUSIONE</b>
<p>La supervisione e l'attuazione della Politica sono affidate ai massimi livelli dirigenziali dell'organizzazione, con il coinvolgimento diretto del Consiglio di Amministrazione, Amministratore Delegato e Direttore dell'Area Sviluppo Persone e Organizzazione (DSPO).</p>	<p>La Politica è accessibile attraverso diversi canali di comunicazione, tra cui le piattaforme interne ed è portata a conoscenza durante le attività di stakeholder engagement, nel corso delle survey e rilevazioni periodiche, come quelle condotte periodicamente in collaborazione con ACI Europe per raccogliere feedback sui temi di parità e inclusione.</p>
<b>INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'</b>	
<p>La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Miglioramento delle condizioni di lavoro, attraverso maggiore flessibilità, adeguamento salariale, libertà di associazione, dialogo sociale attivo e iniziative di well-being</li> <li>2) Rischio di perdita di figure qualificate (talenti e/o persone con esperienza) che potrebbero non essere sostituite da persone di pari competenza e seniority comportando una perdita di valore aziendale ed una possibile perdita di attrattività da parte di AdB</li> <li>3) Rafforzamento delle competenze e miglioramento della qualità ed efficienza del lavoro grazie ad iniziative di formazione e sviluppo di soluzioni tecnologiche e digitali</li> </ol>	

Per quanto concerne il tema della tutela dei dati personali relativo ai propri dipendenti, la Politica per il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni esplicita l'impegno di Aeroporto di Bologna nella tutela dei dati personali dei dipendenti trattati dall'aeroporto. Per i dettagli in merito a obiettivi e perimetro, contenuto, responsabilità e diffusione si veda il box di seguito riportato.

**MDR-P 65**

**Politica per il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni**

**SCOPO E PERIMETRO**

La Politica promuove la collaborazione, informazione e condivisione con le competenti Autorità e coinvolge direttamente gli interessati nel processo di formazione e prevenzione. Essa è conforme alla norma ISO 27001 "Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni" e ai controlli del Codice di Pratica ISO 27002. Essa si applica a tutti i processi interni, inclusi quelli di erogazione dei servizi, e vincola tutte le società coinvolte, fornitori e dipendenti in materia di sicurezza dei dati informatici. La Politica si applica al perimetro di Aeroporto di Bologna.

**DESCRIZIONE**

La Politica mira a garantire la conformità normativa in materia di sicurezza delle informazioni, a tutelare i dati personali trattati dall'aeroporto, ad assicurare la costante identificazione dei rischi relativi alla sicurezza delle informazioni, ad implementare misure per garantire la continuità dei servizi, ad assicurare coerenza nei processi di approvvigionamento con gli obiettivi di sicurezza (ad esempio mediante vincoli contrattuali formali e garanzie sui software utilizzati) e a promuovere misure per prevenire gli eventi avversi.

**RESPONSABILITA'**

L'Alta Direzione di Aeroporto di Bologna S.p.A. è responsabile dell'attuazione della politica e sostiene ogni iniziativa diretta all'effettivo soddisfacimento degli obiettivi di sicurezza e si impegna alla verifica periodica dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza delle informazioni. La Politica è stata sottoposta a Riesame della Direzione e confermata, in conformità alla norma ISO 27001, a seguito degli audit di sorveglianza 2024.

**DIFFUSIONE**

Viene messa a disposizione ai portatori d'interesse tramite pubblicazione sui canali comunicativi aziendali.

**INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'**

La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:

- 1) Rischio cybersecurity e di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili dei lavoratori gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy
- 2) Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili dei lavoratori della catena del valore gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy
- 3) Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili gestite dalla Società e/o temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali (es. sistemi di informativa ai passeggeri, e-commerce) con potenziali mancati ricavi e conseguente possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy
- 4) Inadeguata gestione dei dati di consumatori e utenti finali, con possibili impatti negativi in termini di perdita dei dati sensibili e disservizi

Per quanto concerne il tema della salute e sicurezza, la Politica integrata per la qualità, l'ambiente, l'energia e la sicurezza stabilisce l'impegno al mantenimento e al miglioramento di un Sistema di Gestione integrato basato sulla:

- conformità a tutte le normative e requisiti applicabili in materia salute e sicurezza e antincendio, valorizzando altresì i presidi volontariamente applicati;
- implementazione di attività di monitoraggio e misurazione al fine di garantire un miglioramento continuo delle prestazioni di salute e sicurezza e antincendio, promuovendo un sistema di reporting che consenta di identificare e affrontare tempestivamente i fattori critici;
- disponibilità di informazioni e risorse necessarie per raggiungere gli obiettivi di sicurezza;
- valutazione e prevenzione dei rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori;
- collaborazione con gli stakeholders, favorendo la diffusione di una cultura della sicurezza lungo la catena del valore.

**MDR-P 65** Per ulteriori dettagli sulle responsabilità, sullo scopo, sul perimetro, la diffusione e l'interazione con impatti e rischi della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4. Politiche.

**MDR-P 65** Infine, con riferimento al tema della sicurezza delle operazioni aeroportuali, la **Politica per la sicurezza operativa** stabilisce l'impegno di AdB a:

- definire i compiti e le responsabilità di tutto il proprio staff, garantendo un continuo sviluppo del Safety Management System per assicurare una gestione sistematica e proattiva delle problematiche inerenti la safety;

- assicurare che il personale sia adeguatamente e periodicamente formato ed addestrato al fine di sviluppare un know how orientato alla corretta implementazione dei processi e delle strategie di safety aziendali;
- assicurare che tutto lo staff e le Direzioni siano consapevoli dei rischi associati alle proprie attività e delle misure di controllo per la riduzione degli stessi.

Per ulteriori dettagli in merito a scopo e perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con impatti e rischi della Politica per la sicurezza operativa si rimanda al paragrafo 12.4. Politiche.

## 11.5 Azioni

MDR-A 68 a), S1-4 RA 40 b) In continuità con gli anni precedenti, AdB ha proseguito nel 2025 l'implementazione di una serie di iniziative volte a rafforzare la *retention* del personale, incrementare la soddisfazione professionale, migliorare il benessere e la qualità delle condizioni di lavoro, nonché a diffondere consapevolezza e rendere effettivi i principi di diversità ed inclusione all'interno dell'azienda. Tali azioni, pertanto, si sostanziano nella attuazione di misure di welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro, nella realizzazione di percorsi di accrescimento delle competenze, nella messa in campo di partnership con enti esterni e presidi a tutela della diversità e dell'inclusione. S1-4 39 Anche rispetto all'impatto negativo sul tema della salute e sicurezza sul lavoro, a seguito di specifiche valutazioni del rischio e analisi dei *near miss*, svolte anche nell'ambito dell'aggiornamento periodico del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR), vengono individuate le misure e procedure più opportune per porre rimedio all'impatto menzionato. Nella tabella di seguito, sono illustrate le azioni realizzate da AdB per potenziare gli impatti positivi, porre rimedio all'impatto negativo e mitigare i rischi relativi alla forza lavoro propria emersi dalla analisi di Doppia Rilevanza. Tali azioni riguardano i dipendenti di Aeroporto di Bologna SpA, salvo diversamente indicato.

MDR A 68, S1-4 37, 38 a), b), c), 40 a), 41, 43

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi rilevanti</b>		
<b>Salute e sicurezza sul luogo di lavoro</b>	<b>Programma per la conformità con la normativa sulla Sicurezza sul Lavoro</b>	Nel 2025, in continuità con l'anno precedente, AdB ha proseguito l'attuazione del Programma della Sicurezza sul Lavoro, attraverso il quale è in grado di monitorare le azioni compiute nel corso dell'anno per aderire alla normativa sulla sicurezza sul lavoro. Tra queste, vi è l'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi ("DVR").
	<b>Standard UNI EN ISO 45001</b>	Dal 2011 AdB adotta un Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro certificato ISO 45001. Lo standard certifica che un'organizzazione gestisca la sicurezza e la salute dei propri lavoratori in modo strutturato, efficace e conforme alle norme e alle prassi riconosciute a livello internazionale. Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata mediante il superamento dell'annuale audit di terza parte.
	<b>Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) personalizzati</b>	Nel 2025 sono stati testati alcuni DPI supplementari rispetto a quelli richiesti dalla normativa e personalizzati sulle esigenze specifiche degli utilizzatori. In caso di superamento dei test, questi verranno adottati nel 2026. Tra essi rientrano, a titolo esemplificativo, otoprotettori su misura per gli operatori air side e gilet rinfrescanti per contrastare l'ipertermia.
	<b>Campagna informativa sugli incidenti sul lavoro</b>	Al fine di aumentare la consapevolezza sul tema della salute e sicurezza sul lavoro, AdB nel 2025 ha implementato una campagna informativa per la quale in caso di infortunio sul lavoro o <i>near miss</i> significativi viene trasmessa comunicazione tramite e-mail a tutti i dipendenti.
	<b>Sportello di ascolto per tutti i dipendenti</b>	Nel 2025, in continuità con gli anni precedenti, AdB ha messo a disposizione uno sportello di ascolto con una psicologa del lavoro e delle organizzazioni, per fornire supporto ai lavoratori in situazioni di stress e difficoltà lavorative e non.
	<b>Protocollo Aggressioni</b>	Dal 2022, AdB ha sottoscritto con il Comune di Bologna e i sindacati il Protocollo Aggressioni, con il quale è stata definita una procedura strutturata per la gestione delle situazioni a rischio aggressione fisica o verbale a cui i membri del personale di AdB e degli handler potrebbero incorrere. Dal 2025 tale protocollo è esteso a tutta la comunità aeroportuale. Esso definisce, tra le altre cose, le modalità di segnalazione degli incidenti e attivazione degli interventi da parte delle Autorità.
	<b>Gruppi di facilitatori dei flussi dei passeggeri</b>	Nel 2025 è proseguita l'assunzione di gruppi di facilitatori, ossia operatori che supportano i passeggeri nell'orientamento all'interno dell'aeroporto al fine di migliorare i flussi nelle aree operative, ridurre, in tal modo, la pressione sui lavoratori e migliorare la loro sicurezza.
	<b>Sostituzione delle macchine radiogene</b>	Considerando i potenziali impatti sulla salute degli operatori della security derivanti dall'esposizione ai raggi X provenienti dai <i>body scanner</i> , AdB, ad integrazione dei presidi già in essere, nel 2025 ha concluso il rinnovo e la sostituzione dei macchinari iniziati nel 2024. Inoltre, come ulteriore presidio/precauzione, ha svolto una campagna dosimetrica volontaria al fine di confermare la non esposizione dei lavoratori, in relazione ai valori registrati sotto la soglia di attivazione.
<b>Sicurezza operativa</b>	<b>Hazard log</b>	Nel 2025 è proseguita la gestione della sicurezza operativa tramite l'hazard log, che permette di mappare i rischi operativi nello scalo e valutare l'efficacia delle barriere implementate. La mitigazione di tali rischi permette di tutelare tutto il personale operativo dello scalo aeroportuale, inclusi i dipendenti del Gruppo. Per i dettagli del presidio in questione si rimanda al paragrafo 12.5. Azioni.

Azioni relative agli impatti positivi rilevanti		
<b>Welfare aziendale<sup>58</sup></b>	<b>Nuovo CCNL</b>	<p>A febbraio 2025 è stato sottoscritto tra le associazioni di categoria datoriali e i sindacati il nuovo Contratto Collettivo Nazionale per il Lavoro (CCNL) del Trasporto Aereo, con durata di 3 anni. All'interno del contratto è stata riservata particolare attenzione ai temi del welfare, della formazione, della digitalizzazione e della sostenibilità. Con il CCNL, infatti, è stato avviato il percorso per l'istituzione della cassa sanitaria di settore, è stato aggiornato il lavoro agile e sono state introdotte misure come le ferie solidali, le agevolazioni per percorsi universitari e specialistici, nonché la tutela delle disabilità, lo sviluppo di politiche antidiscriminatorie e di parità di genere, e una maggiore attenzione al tema delle aggressioni verso i lavoratori aeroportuali.</p> <p>A giugno 2025, è stato rinnovato anche il CCNL Parte Specifica Gestori Aeroportuali, che ha previsto incrementi retributivi, un aumento dell'indennità giornaliera di presenza, della polizza sanitaria e del contributo aziendale al Fondo Prevaer, oltre a un ulteriore scatto di anzianità. Sul piano normativo, il rinnovo ha introdotto nuovi parametri di sostenibilità ambientale e sociale nel Premio di risultato, protocolli per la prevenzione delle aggressioni al personale, il raddoppio del periodo di aspettativa retribuita per le donne vittime di violenza, ulteriori interventi formativi legati all'innovazione tecnologica e nuove forme di lavoro flessibile per favorire la conciliazione vita-lavoro.</p>
	<b>Welfare Plan</b>	<p>Il Welfare Plan, dal 2014 offre una gamma di servizi e agevolazioni per migliorare la qualità della vita lavorativa e personale attraverso <i>flexible benefits</i> per i dipendenti a tempo indeterminato e un buono spesa ogni mese lavorato per i dipendenti a tempo determinato e in somministrazione. Nel 2025 l'accordo per l'erogazione di tali servizi è stato rinnovato per tre anni, per tutte le società del Gruppo.</p>
	<b>Polizza sanitaria integrativa</b>	<p>La polizza sanitaria integrativa è stata adottata da AdB già a partire dal 2011. Questa permette ai dipendenti di accedere ad un'assistenza sanitaria più ampia rispetto a quanto previsto dal CCNL.</p> <p>L'obiettivo per il futuro è quello di aderire ad una polizza a livello di associazione di categoria<sup>59</sup>, che sia ulteriormente migliorativa rispetto a quella già esistente.</p>
	<b>Palestra e mensa aziendale</b>	<p>All'interno dell'aeroporto, sono presenti e a disposizione di tutti la mensa dal 2017 e la palestra aziendale dal 2020. I servizi correlati ad esse sono offerti a prezzi calmierati (un pasto al giorno gratuito per i dipendenti del gruppo AdB) e il fornitore del servizio mensa è selezionato sempre in base ad alti parametri di qualità del prodotto.</p>
<b>Conciliazione vita privata-lavoro</b>	<b>Flessibilità oraria</b>	<p>Dal periodo post covid è stata mantenuta ed estesa, per il personale amministrativo, la fascia oraria flessibile con ingresso tra le 8 e le 11 con conseguente flessibilità anche nell'orario di uscita.</p> <p>Per i dipendenti turnisti, in particolare per quelli monogenitoriali, è vigente un accordo che garantisce un'organizzazione del lavoro più adattabile alle loro esigenze familiari.</p>
	<b>Ferie per celebrazioni religiosi e culturali</b>	<p>Per rispettare le diverse tradizioni culturali e religiose dei propri lavoratori, AdB offre la possibilità di usufruire di periodi di ferie per la celebrazione di festività religiose o culturali, garantendo un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso delle differenze.</p>

<sup>58</sup> Si specifica che le azioni inerenti il welfare aziendale sono iniziative integrative rispetto alle misure previste dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) applicabile.

<sup>59</sup> Si precisa che al 2025, FFM già disponeva di una polizza sanitaria di categoria

<p><b>Diversità, inclusione, equità e valorizzazione delle persone</b></p>	<p><b>Pesatura delle posizioni</b></p>	<p>Nel 2025, è stato condotto uno processo di revisione delle posizioni amministrative in azienda, applicando un confronto delle retribuzioni tramite la pesatura delle posizioni rispetto ad un benchmark di mercato. Il risultato di tale azione è stato un adeguamento di livello salariale ove applicabile/necessario.</p>
	<p><b>Certificazione sulla Parità di Genere in conformità alla norma UNI/PDR 125:2022</b></p>	<p>Nel settembre 2022, AdB ha ottenuto, prima in Italia tra le società di gestione aeroportuale, la Certificazione sulla Parità di Genere (UNI/PDR 125:2022), riconoscimento che attesta che le politiche, le pratiche e i processi di AdB sono indirizzati a garantire la parità di genere in termini di assunzioni e promozioni, retribuzione e benefit, formazione e sviluppo professionale, conciliazione vita-lavoro, prevenendo altresì violazioni dei diritti umani e molestie. L'obiettivo ultimo di un'azienda certificata con la PDR 125 è quello di ridurre il divario di genere in tutti i livelli aziendali, promuovere la cultura dell'inclusione, rafforzare la reputazione e favorire il miglioramento continuo delle politiche di parità di genere.</p> <p>Nel 2025 la certificazione è stata rinnovata, confermando il punteggio ottenuto in precedenza di 100/100. La certificazione riguarda solo AdB, ma le controllate TAG e FFM beneficiano e partecipano alle azioni intraprese dalla capogruppo, garantendo coerenza e allineamento con gli obiettivi strategici in tema di parità e inclusione.</p>
	<p><b>Certificazione sulla Diversità e Inclusione in conformità alla norma ISO 30 415</b></p>	<p>Nel 2023, quale prima tra le società di gestione aeroportuale, è stata ottenuta da parte di AdB la Certificazione sulla Diversità ed Inclusione secondo la norma ISO 30415:2021, che attesta che le politiche, le pratiche e i processi di AdB sono finalizzati a creare ambienti di lavoro inclusivi e rispettosi delle diversità (es. di genere, età, etnia, disabilità, orientamento sessuale e background culturale). L'obiettivo ultimo è quello di favorire ambienti di lavoro inclusivi, ridurre barriere e discriminazioni di qualsiasi tipo, incrementare engagement e performance grazie alla valorizzazione dei talenti diversi, rafforzando al contempo la propria reputazione.</p> <p>Nel 2025 è stato svolto un nuovo audit per il rinnovo della certificazione, ottenendo il punteggio "Eccellenza".</p>
	<p><b>Sensibilizzazione sulla parità di genere e sulla diversità ed inclusione</b></p>	<p>Ogni anno vengono organizzate iniziative e campagne dedicate alla diversità e all'inclusione che affrontano temi di attualità e coinvolgono attivamente i dipendenti. Nel 2025, in particolare, sono stati svolti corsi di formazione specifici in materia di diversità ed inclusione e parità di genere estesi anche ai dirigenti. Inoltre, è stata realizzata una formazione specifica in presenza sulla violenza di genere, con il contributo e partecipazione della Fondazione Libellula.</p> <p>Nel 2025 è stata condotta, in continuità con il 2024 e a valle di una revisione del questionario, una survey sul tema delle discriminazioni e violenza di genere, la quale ha permesso ad AdB di monitorare la presenza di potenziali situazioni di pericolo in azienda o nella vita personale dei lavoratori, e al contempo di verificare l'impatto prodotto dalle azioni intraprese nel corso dell'anno.</p>
	<p><b>Congedo matrimoniale e parentale per le coppie omosessuali</b></p>	<p>Nel 2025, in continuità con gli anni precedenti, è stato riconosciuto formalmente il congedo matrimoniale e parentale per le coppie omosessuali, al fine di favorire l'equilibrio vita-lavoro del personale interessato e allinearsi alle migliori pratiche in tema di diritti civili e inclusione.</p>

	<p><b>Impegni e partnership</b></p>	<p>Da alcuni anni il Gruppo AdB aderisce al Global Compact delle Nazioni Unite fine di allineare le proprie operazioni ai dieci principi universalmente riconosciuti nei settori dei diritti umani, del lavoro, dell'ambiente e della lotta alla corruzione. Le società del Gruppo hanno inoltre sottoscritto il manifesto "Imprese per le Persone e la Società" del Global Compact Italia. A conferma del proprio impegno per un ambiente di lavoro equo e inclusivo, dal 2023 AdB aderisce alla "Carta per le Pari Opportunità e l'Uguaglianza sul Lavoro" e, dal giugno 2019, è membro della "Rete Capo D", promossa dalla Città Metropolitana di Bologna nel cui ambito viene promossa la parità di genere, la conciliazione lavoro e famiglia e la crescita professionale.</p> <p>AdB è inoltre partner di "Insieme per il lavoro", piattaforma che offre servizi gratuiti di accompagnamento per chi è alla ricerca di un'occupazione.</p>
<p><b>Mobilità<sup>60</sup></b></p>	<p><b>Progetto Muoviamoci</b></p>	<p>Il Progetto Muoviamoci è costituito da iniziative che hanno come minimo comune denominatore l'integrazione modale dei trasporti intesa secondo i principi del Mobility As a Service (Maas). Nell'ambito di tale progetto vengono integrate soluzioni di trasporto pubblico e privato (es. autobus urbani ed extraurbani, treni del servizio ferroviario metropolitano e regionali, People Mover, car, bike e scooter sharing, buoni taxi etc.), prevedendo altresì un <b>abbonamento annuale a costo ridotto per i dipendenti</b>. In questo modo, AdB permette ai lavoratori di adottare soluzioni di trasporto flessibili, rispondendo così alle eventuali loro richieste specifiche.</p> <p>Per potenziare il coinvolgimento dei dipendenti, viene messa a disposizione una app che permette di registrare e monitorare una serie di parametri di rilievo.</p>
	<p><b>Progetto Bike to work</b></p>	<p>Il Progetto Bike to work è svolto in collaborazione con il Comune di Bologna e rivolto principalmente ai soli dipendenti del Gruppo AdB e facilitatori, con l'obiettivo futuro di estenderlo all'intera comunità aeroportuale. Nell'ambito del Progetto, nel 2025 gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta hanno dato diritto ad un rimborso economico per ogni dipendente di 0,20 Euro al chilometro, per un massimo di 50 Euro a testa al mese.</p> <p>Nel 2025, per il progetto bike to work, i dipendenti del Gruppo AdB hanno percorso oltre 27.670 km in bici per arrivare al lavoro, permettendo di risparmiare circa 10 tonnellate di CO2 un'adesione da parte dei dipendenti di circa il 9%.</p>
	<p><b>Certificazione FIAB "Azienda Bike Friendly"</b></p>	<p>Dal 2023 AdB è certificata "Azienda Bike Friendly" al livello "Gold" dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB). La certificazione, a validità triennale, rappresenta un riconoscimento per le aziende che hanno realizzato un ambiente di lavoro che promuove e sostiene l'utilizzo della bicicletta. Obiettivo della certificazione è quello di favorire la mobilità ciclabile casa-lavoro nelle aziende, stimolando ambienti di lavoro a minore impatto ambientale e che promuovono la salute fisica dei dipendenti. La certificazione fa parte del framework europeo Cycle Friendly Employer (CFE), un consorzio di 16 partner europei coordinato dall'European Cyclists' Federation.</p>

<sup>60</sup> Le iniziative afferenti al tema mobilità e che producono un impatto positivo per i dipendenti si concentrano sull'ottimizzazione dei costi e soluzioni alternative di trasporto per i lavoratori dello scalo, con particolare attenzione alla promozione di soluzioni di Mobility Management. Tali iniziative si collegano direttamente anche alle azioni implementate e agli obiettivi definiti all'interno del Piano di decarbonizzazione dello Scope 3 del Gruppo AdB. Per i dettagli in merito all'impatto climatico delle azioni in tema mobilità si rimanda al paragrafo 6.5 Azioni.

<b>Mobilità</b>	<b>Biciclette in comodato d'uso gratuito</b>	Nel 2025, in virtù dell'impegno a favore della mobilità attiva per i propri dipendenti, Aeroporto di Bologna ha ottenuto in comodato d'uso da ITL-Istituto Trasporti e Logistica della Regione Emilia-Romagna, 25 biciclette a pedalata assistita che sono state messe a disposizione del personale per gli spostamenti all'interno del sedime aeroportuale e per gli spostamenti casa-lavoro. A fronte della grande richiesta, sono state aggiunte in un secondo momento ulteriori 5 bici in sharing aziendale.
<b>Formazione</b>	<b>Formazione in materia di sicurezza operativa</b>	In conformità al Regolamento UE 139/2014 <sup>61</sup> , AdB ha mappato tutti i ruoli di rilievo per la sicurezza operativa aeroportuale, individuando tra questi quelli considerati <i>critici</i> . Nel 2025, in continuità con gli anni precedenti, per ciascun ruolo critico (ad esempio, l' <i>airside maintenance</i> ) è stato predisposto un percorso formativo al fine di acquisire al meglio le conoscenze e competenze necessarie allo svolgimento della propria mansione seguito da una valutazione (il c.d. <i>proficiency check</i> ) effettuata, a seconda del ruolo, ogni 12 o 24 mesi. È stato inoltre somministrato un corso specifico per gli Assessor, figura chiave nel sistema di gestione della sicurezza operativa. L'iniziativa ha rafforzato la consapevolezza di questo ruolo e le competenze tecniche e valutative, contribuendo a consolidare la cultura della sicurezza.
	<b>Formazione in materia di parità di genere e diversità ed inclusione</b>	AdB promuove una cultura fondata sulla valorizzazione delle diversità e sulla parità di genere, anche attraverso percorsi formativi dedicati ai temi della Diversity & Inclusion. Nel 2025, a testimonianza dell'importanza attribuita al tema e del ruolo guida che il management esercita nella promozione di una cultura inclusiva, è stato dedicato un focus specifico al management board sul diversity management con l'obiettivo di rafforzarne le soft skills in materia di inclusione e valorizzazione delle diversità, promuovendo comportamenti e pratiche di leadership inclusive.  Al fine di diffondere comportamenti inclusivi e consapevoli a tutti i livelli è stato organizzato nel 2025 un seminario sul tema delle molestie sul luogo di lavoro, al quale hanno partecipato circa 100 persone. Ad integrazione del seminario e sul tema della diversity e parità di genere, sono state rese disponibili sulla piattaforma e-learning pillole formative dedicate.  Nell'ambito delle iniziative dedicate alla Diversity & Inclusion, nello specifico sulla comunicazione accessibile, è stato realizzato un corso sulla cultura sorda che ha visto il coinvolgimento della comunità di non udenti per l'erogazione. Al corso hanno partecipato il personale HR, i formatori interni e una parte del personale che si occupa dell'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

<sup>61</sup> Normativa che stabilisce i requisiti per la certificazione e il funzionamento degli aeroporti civili all'interno dell'Unione Europea, con l'obiettivo di garantire un elevato livello di sicurezza operativa (*safety*) nelle attività aeroportuali.

<b>Formazione</b>	<b>Formazione in materia di intelligenza artificiale: il Programma “What AI can do”</b>	Nel 2025 sono proseguite le iniziative formative legate all'Intelligenza artificiale (AI). Nello specifico, con il programma “What AI can do” è stato strutturato un percorso formativo svolto in più sessioni legato alla diffusione delle conoscenze in ambito AI, al fine di comprenderne le potenzialità e gli usi in azienda. Il modulo base del progetto, obbligatorio per il personale amministrativo e facoltativo per quello operativo, ha visto la partecipazione di 180 dipendenti. Un secondo modulo “Leading with AI”, avente un approccio più strategico e di approfondimento, è stato erogato a manager e middle management a fine di sviluppare competenze di leadership e consapevolezza nell'utilizzo responsabile dell'AI. L'iniziativa continuerà nel 2026, concentrandosi sull'analisi di case study aziendali relativi all'uso dell'AI. In questo contesto, sono già stati mappati i potenziali progetti AI integrabili in ciascuna Direzione aziendale. L'obiettivo per il 2026 sarà quindi quello di supportare questi progetti attraverso un percorso formativo mirato, finalizzato a supportarne l'adozione e a rafforzare le competenze digitali sempre con un approccio consapevole e responsabile all'innovazione.
	<b>Formazione in materia di cybersecurity</b>	Nel 2025 è continuata l'erogazione della formazione sul tema della cybersecurity rivolto a tutto il personale di AdB, attraverso corsi con docente interno, pillole formative sulla piattaforma Cyrano e simulazioni di phishing. Nell'ambito delle iniziative dedicate alla cybersecurity, sono stati effettuati 3 incontri in plenaria con oltre 100 partecipanti, con docente esterno, specifici sulla direttiva NIS2 con l'obiettivo di rafforzare la consapevolezza e la preparazione del personale in materia di sicurezza informatica e di diffondere la cultura della prevenzione. Sono previste inoltre iniziative di formazione ad hoc per gli amministratori di sistema che continueranno anche per il 2026. Tali iniziative sono coerenti con gli obiettivi di diffusione della consapevolezza sul tema della cybersecurity previsti dalla Politica per il Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.
	<b>Formazione strategica: “Anticipare i futuri attraverso pratiche di foresight strategico”</b>	Nel 2025 è stato realizzato per dirigenti e dieci quadri aziendali il percorso formativo “Anticipare i Futuri attraverso pratiche di foresight strategico”, volto a rafforzare il mindset strategico e la capacità di immaginare scenari futuri per orientare in modo consapevole le decisioni presenti. I partecipanti hanno lavorato su domande di futuro reali lavorando su possibili eventi di lungo periodo che potrebbero riguardare l'Aeroporto di Bologna.
	<b>Formazione sulle soft skills: “Let’s Develop”</b>	Nell'ambito dei Piani di sviluppo per le risorse umane Under 35, nel 2025 è stato proposto il percorso formativo a “Let’s Develop”. Si tratta di un percorso di empowerment che promuove il senso del team, la condivisione dei valori aziendali e la consapevolezza del proprio ruolo aziendale con l'obiettivo di stimolare l'ingaggio verso le sfide del futuro sostenendo una crescita responsabile e partecipata all'interno di AdB, sia personale oltre che professionale.
	<b>Altre iniziative formative</b>	Altre iniziative formative del 2025 sono state: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coaching di supporto alla genitorialità;</li> <li>- Corsi di formazione sulla sostenibilità;</li> <li>- Corsi su data analytics;</li> <li>- Corsi “Front line” e comunicazione per gli operatori presso il parcheggio.</li> <li>- Corsi sul performance management</li> <li>- Corsi specialistici per i diversi ruoli</li> </ul>

Azioni relative a rischi rilevanti		
<b>Retention e Business Continuity</b>	<b>Piani di sviluppo per le risorse interne Under 35</b>	Nel 2025, in continuità con l'anno precedente, sono stati elaborati piani di sviluppo delle competenze indirizzati ai giovani under 35 assunti da meno di tre anni, al fine di migliorare la retention, guidando le risorse all'interno del modello di leadership aziendale e accrescendone le opportunità di crescita professionale e personale.
	<b>Percorsi formativi specifici per il personale operativo</b>	Nel 2025 è proseguita l'attivazione di iniziative di formazione in ambito operativo, volta a colmare i gap di competenze, al fine di garantire la continuità operativa dell'Aeroporto.
	<b>Piani di successione</b>	Nel 2025 è proseguita la predisposizione di piani per la sostituzione di professionalità con competenze critiche al fine di limitare, ove possibile, le conseguenze sull'organizzazione.
<b>Sicurezza dei dati personali e cybersecurity</b>	<b>Adozione di un sistema di gestione della sicurezza informatica, certificato secondo la norma UNI EN ISO 27001</b>	<p>Dal 2023 AdB adotta un Sistema di Gestione per la Sicurezza informatica certificato ISO 27001. È articolato su più livelli e include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la presenza di un Information Security Manager, responsabile della definizione delle strategie di protezione e della supervisione delle attività di sicurezza informatica;</li> <li>b) l'attivazione di Gruppi di Lavoro (GdL) interfunzionali, per garantire un approccio integrato e coordinato nella gestione dei rischi cyber;</li> <li>c) Il monitoraggio continuo dei sistemi e delle infrastrutture IT</li> <li>d) l'effettuazione di audit periodici in ambito privacy e cybersecurity;</li> <li>e) l'adozione di procedure consolidate e tempestive di risposta agli attacchi informatici;</li> <li>f) programmi di sensibilizzazione e formazione del personale sul tema.</li> </ul> <p>Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata a valle di un audit di terza parte.</p> <p>Per ulteriori dettagli sul sistema di gestione della sicurezza informatica e sui presidi implementati in tale ambito si vedano anche i paragrafi 12.5. Azioni e 14.5. Azioni.</p>

**S1-4, 38 d), 42** Per monitorare i progressi in relazione alle azioni fino ad ora descritte, valutandone l'efficacia, AdB utilizza diversi strumenti, tra cui survey periodiche per raccogliere feedback sul livello di soddisfazione e sulle aree di miglioramento, focus group tematici, questionari di gradimento di specifiche attività (es. corsi di formazione) che permettono la raccolta di dati per la creazione di indici di performance e KPI da monitorare (ad esempio, il tasso di turnover aziendale per le questioni di sostenibilità legate alla retention del personale, il tasso di partecipazione ai corsi e di risposta ai questionari di apprendimento per i temi legati alla formazione etc.).

**MDR-A 69** Le azioni sopra riportate hanno comportato il sostegno, nel 2025, di circa 280 mila Euro in termini di spese operative (OpEx). Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2024. Le risorse stanziare per il periodo 2026-2030, per le attività citate sul tema forza lavoro propria sono pari a circa 460 Euro in termini di spese in operative (OpEx).

## 11.6 Target

**S1-5, 47 a), c) MDR-T 80 a), c), f), h)** Gli obiettivi relativi alle questioni di sostenibilità concernenti la forza lavoro propria sono stati definiti sulla base di dati storici interni. Sono state prese in considerazione anche le opinioni e gli interessi degli stakeholder interni ed esterni, tra cui dipendenti, sindacati, istituzioni locali e comunità aeroportuale come emersi dalle survey e dalle altre modalità di coinvolgimento degli stakeholder. Gli obiettivi sono coerenti con gli impegni stabiliti nelle politiche rilevanti per la forza lavoro propria, richiamate nel paragrafo 11.4 Politiche. **S1-5 47 b)** I lavoratori non vengono coinvolti direttamente nel monitoraggio degli obiettivi, ma questi ultimi sono portati alla loro conoscenza grazie alla pubblicazione annuale della Rendicontazione di Sostenibilità.

Di seguito si riporta una panoramica degli obiettivi, con annesso KPI di monitoraggio, il dato consuntivo al 2025, il valore baseline e il target value. Gli obiettivi sono ricompresi nel perimetro delle attività del Gruppo AdB.

**MDR-T 80 b), d), e), j)**

Ambito	Obiettivo e KPI	Descrizione			
			Baseline	Consuntivo 2025	Anno obiettivo
Mobilità	Aumento del numero di dipendenti coinvolti nell'ambito del Progetto "Muoviamoci"	Il KPI è il numero di dipendenti che hanno sottoscritto l'abbonamento integrato agevolato nell'ambito del Progetto Muoviamoci.	<b>2021</b> 51 dipendenti	<b>2025</b> 166 dipendenti	<b>2030</b> >200 dipendenti
	Aumento del numero di dipendenti che utilizzano "Bike to Work"	Il KPI è il numero di dipendenti che hanno aderito all'iniziativa BiketoWork	<b>2021</b> 17 dipendenti	<b>2025</b> 59 dipendenti	<b>2026</b> 62 Dipendenti
	Aumento del numero di dipendenti che si muovono con mezzi sostenibili	I KPI sono il n° viaggi registrati Up2Go e il n° km registrati Up2Go	<b>2023</b> 15509 viaggi 360873 km	<b>2025</b> 25730 viaggi 627876 km	<b>2030</b> 28000 viaggi 690000 km
Inclusione e valorizzazione delle persone	L'obiettivo è allineato alle indicazioni della direttiva EU 2023/970 sulla parità retributiva (che prevede un gender pay gap <5%)	Il KPI è il valore del gender pay gap	<b>2023</b> 1.6% in favore delle donne	<b>2025</b> 4,3 % in favore degli uomini	<b>2026-2030</b> <5% in favore degli uomini
	% di donne in posizione manageriale	Il KPI è la % di donne in posizione manageriale rilevata nell'anno	<b>2024</b> 33%	<b>2025</b> 43%	<b>2026-2030</b> >=40%
Benessere e Welfare e soddisfazione dei dipendenti	Garantire un sistema di welfare competitivo per i dipendenti continuando ad attuare le misure in vigore.	Il KPI è rappresentato dall'importo pro capite per dipendente nell'ambito degli accordi di secondo livello e dalla percentuale di utilizzo dell'importo <sup>62</sup>	<b>2023</b> 600 <b>% utilizzo:</b> 97,37%	<b>2025</b> 600 <b>% utilizzo:</b> 97,74%	<b>2026-2030</b> 600 <b>% utilizzo:</b> >95%
	Aumento del coinvolgimento dei lavoratori	Il KPI è rappresentato dalla % sull'anno di risposta alle principali survey fatte circolare <sup>63</sup>	<b>2024</b> 28%	<b>2025</b> 31%	<b>2026</b> 35%
Salute e sicurezza sul lavoro <sup>64</sup>	Ridurre il numero di infortuni sul lavoro dei lavoratori dipendenti	Il KPI è rappresentato dall'indice di frequenza degli incidenti	<b>2024</b> 6.17	<b>2025</b> 4,71	<b>2026</b> <8.00

<sup>62</sup> Si utilizza come KPI l'effettivo utilizzo dell'importo del welfare perché da analisi non in tutte le aziende è utilizzato con queste percentuali; questo ne dimostra la versatilità

<sup>63</sup>La media è calcolata sulle teste effettive in azienda al momento di conduzione delle survey. Per il 2025 si prendono in considerazione: survey sulle molestie, survey di stakeholder engagement, questionario spostamenti casa-lavoro

<sup>64</sup> In relazione al presente tema materiale, ADB ha in programma per il 2026 di implementare il monitoraggio di alcuni KPI inerenti all'attività di sorveglianza effettuata dai Preposti.

## 11.7 Metriche

Si segnala che tutti i dati, in merito ai dipendenti e non dipendenti della forza lavoro del Gruppo AdB, sono estratti automaticamente attraverso i sistemi gestionali interni e che per “numero di dipendenti” si intende il numero di dipendenti con contratto attivo al 31 dicembre dell'anno di riferimento, compresi quelli in maternità, congedo, aspettativa o altre forme di assenza.

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

S1-6, 50, 52MDR-M

Numero di dipendenti per genere	2025	2024
<b>Uomini</b>	329	314
<b>Donne</b>	320	289
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>Totale dipendenti</b>	<b>649</b>	<b>603</b>

Numero di dipendenti per tipo di contratto e genere	2025	2024
<b>A tempo indeterminato, di cui:</b>	<b>518</b>	<b>485</b>
<b>Donna</b>	237	219
<b>Uomo</b>	281	266
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>A tempo determinato, di cui:</b>	<b>131</b>	<b>118</b>
<b>Donna</b>	83	70
<b>Uomo</b>	48	48
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>A orario variabile, di cui:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Donna</b>	0	0
<b>Uomo</b>	0	0
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>Totale dipendenti</b>	<b>649</b>	<b>603</b>

Turnover	2025	2024
<b>Numero di dipendenti</b>	649	603
<b>Numero di dipendenti cessati</b>	41	36
<b>Tasso di Turnover dei dipendenti</b>	<b>6%</b>	<b>6%</b>

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo conta un organico di 649 persone (+8% rispetto al 2024) unicamente operanti presso l'aeroporto di Bologna, di cui il 49% donne. I dati evidenziano un incremento sia di contratti a tempo indeterminato che determinato, principalmente dovuto all'aumento del traffico passeggeri rispetto al 2024 e del numero di assunzioni tra il personale impiegatizio (staff). I contratti full-time rappresentano il 60% del totale.

<b>Numero di dipendenti per orario di lavoro e genere</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Full-time</b>	<b>388</b>	<b>446</b>
<b>Donna</b>	143	182
<b>Uomo</b>	245	264
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>Part-time</b>	<b>261</b>	<b>157</b>
<b>Donna</b>	177	107
<b>Uomo</b>	84	50
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>A orario variabile, di cui:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Donna</b>	0	0
<b>Uomo</b>	0	0
<b>Altro</b>	0	0
<b>Non comunicato</b>	0	0
<b>Totale dipendenti</b>	<b>649</b>	<b>603</b>

Il 28 giugno 2022 è stato sottoscritto un accordo per l'introduzione dello smart working post-emergenziale, stabilendo il modello ibrido come nuova modalità organizzativa permanente. Anche nel 2025 è stato utilizzato lo strumento a valle di accordi individuali, che vedono coinvolto circa il 27% dei lavoratori sul totale della popolazione aziendale. Prendendo in considerazione il personale non turnista a cui è effettivamente applicabile lo strumento, quest'ultimo è utilizzato dalla quasi totalità degli aventi diritto.

### **Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa**

S1-7 55 MDR-M

<b>Numero di non dipendenti (in numero di persone)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Numero di lavoratori autonomi (agenti)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Numero di lavoratori forniti dalle imprese che esercitano attività di ricerca, selezione e fornitura del personale (somministrati)</b>	<b>42</b>	<b>51</b>
<b>A tempo pieno</b>	3	2
<b>A tempo parziale</b>	39	49
<b>Altre tipologie pertinenti per l'impresa (tirocinanti e altre tipologie contrattuali)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale lavoratori non dipendenti</b>	<b>42</b>	<b>51</b>

Il totale di lavoratori non dipendenti corrisponde al numero di persone con contratto in somministrazione in forza al 31/12 dell'anno di riferimento. Rispetto al 2024, si osserva un decremento o dei contratti in somministrazione (-17%), dovuto principalmente alla conferma a tempo indeterminato o assunzione a tempo determinato dei somministrati.

## Copertura della contrattazione collettiva e dialogo attivo

S1-8 60, 63 MDR-M

Italia	2025	2024
<b>Numero di dipendenti</b>	649	603
<b>Numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione</b>	649	603
<b>Percentuale (tasso di copertura da accordi collettivi di contrattazione)</b>	100%	100%
<b>Numero di dipendenti coperti da rappresentanti dei lavoratori</b>	649	603
<b>Percentuale (tasso di copertura da rappresentanti dei lavoratori)</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

La percentuale di dipendenti coperti da contrattazione collettiva è pari al 100% così suddivisi:

- Dirigenti: CCNL Dirigenti Industria;
- Quadri, impiegati e operai AdB e TAG: CCNL Assaeroporti – Parte Specifica Gestori;
- Impiegati FFM: CCNL Assaeroporti/Assohandlers – Parte Specifica Handlers.

Inoltre, il 100% del personale beneficia della rappresentanza dei lavoratori, garantendo un dialogo costante tra azienda e dipendenti. Essendo un Gruppo operante esclusivamente in Italia, il Gruppo AdB adotta il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) come riferimento per la regolamentazione del rapporto di lavoro, assicurando ai propri dipendenti diritti e condizioni in linea con le normative nazionali e le migliori pratiche del settore

## Metriche della diversità

S1-9, MDR-M

Distribuzione di genere – Alta dirigenza <sup>65</sup>	Uomo	Donna	Altro	Non comunicato	Totale
<b>2025</b>					
<b>Dipendenti dell'Alta Dirigenza (dirigenti)</b>	6	3	0	0	9
<b>Numero totale di dipendenti</b>	329	320	0	0	649
<b>Percentuale</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>
<b>2024</b>					
<b>Dipendenti dell'Alta Dirigenza (dirigenti<sup>66</sup>)</b>	6	3	0	0	9
<b>Numero totale di dipendenti</b>	314	289	0	0	603
<b>Percentuale</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>

Categoria di lavoro	Sotto i 30 anni		30-50 anni		Oltre 50 anni		Totale
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	
<b>2025</b>							
<b>Dirigenti</b>	0	0	0	0	6	3	9
<b>Manager</b>	0	0	10	6	14	15	45
<b>Impiegati</b>	31	66	102	144	61	76	463
<b>Operai</b>	14	6	44	3	47	1	132
<b>Totale</b>	<b>45</b>	<b>72</b>	<b>156</b>	<b>153</b>	<b>128</b>	<b>95</b>	<b>649</b>

<sup>65</sup> Per alta dirigenza, all'interno del Gruppo AdB si intendono esclusivamente l'Amministratore Delegato e i Dirigenti a suo riporto.

<sup>66</sup> Ai sensi del CCNL dirigenti industria

Categoria di lavoro 2024	Sotto i 30 anni		30-50 anni		Oltre 50 anni		Totale
	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	
<b>Dirigenti</b>	0	0	0	0	6	3	9
<b>Manager</b>	0	0	10	7	14	13	44
<b>Impiegati</b>	27	52	95	131	57	77	439
<b>Operai</b>	11	2	49	3	45	1	111
<b>Totale</b>	<b>38</b>	<b>54</b>	<b>154</b>	<b>141</b>	<b>122</b>	<b>94</b>	<b>603</b>

## Salari adeguati

### S1-10 69, MDR-M

Tutti i dipendenti del Gruppo AdB ricevono un salario conforme agli standard stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) e dagli accordi integrativi di secondo livello, garantendo equità e competitività retributiva. Inoltre, l'Azienda si avvale di una società terza specializzata per effettuare una valutazione delle posizioni aziendali e un'analisi di benchmark delle retribuzioni, confrontandole con il mercato di riferimento al fine di assicurare una politica salariale equa e in linea con le migliori prassi del settore.

Rapporto tra il salario di ingresso e il salario minimo per genere per i dipendenti	Uomo	Donna	Salario minimo locale <sup>67</sup>	Rapporto maschile	Rapporto femminile
<b>2025</b>	23.462	23.462	22.629	1,036	1,036
<b>2024</b>	21.652€	21.652€	20.288€	1,067	1,067

Il dato è riportato come retribuzione totale annua, calcolato per la categoria contrattuale di retribuzione più bassa, esclusi i tirocinanti e gli apprendisti. Questo calcolo si fonda sul salario di base (quindi il salario minimo locale) sommato a ogni pagamento aggiuntivo fisso garantito a tutti i dipendenti. Come si evince dalla tabella sopra, il rapporto tra salario di ingresso per genere ed il salario minimo locale risulta essere il medesimo per entrambi i generi rappresentati e adeguato, in quanto non inferiore al parametro minimo locale considerato.

## Protezione sociale

### S1-11 74, 76, MDR-M

Tutti i lavoratori propri (dipendenti e non dipendenti) del Gruppo AdB sono coperti da protezione sociale contro la perdita di reddito dovuta a malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, congedo parentale e pensionamento, sia attraverso programmi pubblici e disposizioni legislative, sia attraverso benefici offerti dall'impresa, come la polizza infortuni extra-professionali o l'assicurazione sanitaria integrativa.

Nel 2025, grazie alla collaborazione con l'associazione ANT, sono stati organizzati eventi dedicati alla diagnosi precoce delle neoplasie tiroidee, con oltre 70 controlli gratuiti per i dipendenti. Il servizio di vaccinazione antinfluenzale è stato anch'esso garantito nel 2025, in collaborazione con l'AUSL di Bologna.

## Persone con disabilità

### S1-12 79, MDR-M

Persone con disabilità	2025	2024
<b>Persone con disabilità</b>	37	33
<b>Totale organico dei dipendenti</b>	649	603
<b>Percentuale</b>	<b>5,7%</b>	<b>5,5%</b>

<sup>67</sup> Il salario minimo locale è il salario più basso da CCNL calcolato per la categoria di retribuzione più bassa, esclusi i tirocinanti e gli apprendisti.

## Formazione e sviluppo delle competenze

S1-13 83, 84 MDR-M

Numero medio di ore medie di formazione per non dipendente – (u.m. H)	2025			2024		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Somministrati</b>	<b>11,6</b>	<b>24,47</b>	<b>18,32</b>	<b>15,39</b>	<b>28,69</b>	<b>22,17</b>

Numero medio di ore di formazione per dipendente e genere <sup>68</sup> – (u.m. H)	2025			2024		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Alta dirigenza</b>	64	64	64	52	72	58
<b>Manager</b>	63	74	68	49	66	56
<b>Impiegati</b>	37	27	31	44	36	39
<b>Operai</b>	26	24	26	42	58	43
<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>39</b>	<b>42</b>

Il nuovo sistema di Performance management di AdB, revisionato nel corso del 2024 ed entrato in piena operatività da gennaio 2025, coinvolge i dipendenti in funzione del ruolo e posizione organizzativa e ha l'obiettivo di favorire l'allineamento delle persone alla visione strategica aziendale, assicurando una relazione più attiva e profonda nei team e con i responsabili, in una logica di miglioramento continuo e sviluppo professionale. La tabella seguente riporta la percentuale di dipendenti che hanno partecipato alle valutazioni della performance all'interno di tale sistema.

% di dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni <sup>69</sup>	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai	
	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo
<b>2025</b>	100%	100%	100%	100%	76%	75%	0%	0%
<b>2024</b>	100%	100%	100%	100%	11%	14%	0%	0%

## Salute e sicurezza

S1-14 88, MDR-M Per quanto concerne il tema della salute e sicurezza, sia per il 2025 che per il 2024, la percentuale di lavoratori propri (dipendenti e non dipendenti) coperti dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza del Gruppo è pari al **100%**. Nello specifico, i sistemi di gestione integrati (Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza sul Lavoro) sono applicati al contesto organizzativo ed operativo di AdB che è dotata di certificazione per la sicurezza sul lavoro UNI ES ISO 45001:2018. TAG è certificata autonomamente per Qualità, Ambiente e Sicurezza sul Lavoro, mentre FFM ad oggi non è dotata di un sistema di gestione certificato esternamente ma svolge le proprie attività secondo prassi e procedure operative ed è sottoposta ad audit da AdB.

Nel corso del 2025 si sono verificati 6 infortuni sul lavoro tra i dipendenti e i non dipendenti, registrando una diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-4). Per quanto riguarda le cause degli infortuni sul lavoro, queste sono principalmente imputabili ad urti intercorsi durante la movimentazione di passeggeri, inciampi con conseguenti contusioni/traumi, ferite da taglio e fratture. In particolare, nel 2025 gli infortuni sono stati generati da disattenzione durante la camminata, da sollevamento di bagagli di passeggeri assistiti, e da attività in officina. Nel corso dell'anno non si sono registrati decessi o casi di malattie professionali e dei 6 infortuni registrati sul lavoro nell'anno, nessun caso è imputabile come "infortunio sul lavoro con gravi conseguenze".

<sup>68</sup> Numero totale di ore di formazione offerte e completate dai dipendenti per categoria di genere diviso per il numero totale di dipendenti per categoria di genere.

<sup>69</sup> La percentuale è calcolata come rapporto tra il numero dei dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni e il numero totale di dipendenti suddivisi per categoria e genere.

Tasso di infortuni sul lavoro	2025		2024	
	Dipendenti	Non dipendenti	Dipendenti	Non dipendenti
Numero di ore totali lavorate	1.044.860	61.020	971.917	66.811
Numero di infortuni sul lavoro	5	1	6	4
Tasso di incidenza degli infortuni	4,79	16,39	6,17	59,87

Giorni persi per infortuni sul lavoro dipendenti	2025	2024
Numero di giorni persi per infortuni sul lavoro	98	141
Numero di giorni persi per malattie professionali	0	0

### Equilibrio tra vita professionale e vita privata

S1-15 93, MDR-M

Congedi familiari	2025			2024		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti che hanno diritto al congedo per motivi di famiglia	329	320	649	314	289	603
Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari	51	46	97	52	54	106
Numero totale di dipendenti	329	320	649	314	289	603
Percentuale di dipendenti aventi diritto	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Percentuale di dipendenti che hanno usufruito dei congedi parentali degli aventi diritto	16%	14%	15%	17%	19%	18%

La normativa prevede il diritto di tutti i dipendenti di fruire dei congedi per motivi familiari.

### Remunerazione

S1-16 97, 98, MDR-M AdB promuove l'inclusione di genere, con una forte presenza femminile in tutti i settori, ad eccezione dell'ambito operativo, che per la specificità delle mansioni presenta una minore rappresentanza femminile. Inoltre, l'Aeroporto di Bologna adotta politiche retributive che premiano i risultati, assicurando pari opportunità anche sul fronte economico. Nel 2025, si osserva un gender pay gap medio del 3,4% a favore degli uomini, in aumento rispetto allo 0,4% del 2024. Tale incremento è principalmente dovuto alle numerose assunzioni di donne in ruoli entry-level intercorse nel 2025, che hanno abbassato la retribuzione lorda media complessiva delle donne rispetto a quella degli uomini. Se si analizzano i soli lavoratori a tempo indeterminato, il gender pay gap risulta a favore delle donne del 3%.

L'Aeroporto riconosce e premia l'impegno dei dipendenti attraverso premi variabili e interventi retributivi volti al riconoscimento delle competenze, confrontando le retribuzioni interne con quelle medie di mercato per ciascun livello professionale.

Retribuzione oraria lorda <sup>70</sup>	2025		2024	
	Donna	Uomo	Donna	Uomo
Alta dirigenza	96,82	88,16	89,44	85,97
Manager	35,89	35,02	33,85	32,55
Impiegati	16,45	17,44	15,59	16,04
Operai	12,34	14,94	11,2	13,75

<sup>70</sup> La retribuzione oraria lorda è calcolata come media della retribuzione totale annua teorica di ciascun dipendente (escluso l'Amministratore Delegato/il Direttore Generale), divisa per 2.076 ore annue teoriche. La retribuzione totale annua include sia la parte fissa che quella variabile (ad esempio, MBO e premi di risultato), oltre ai benefici e alle prestazioni in natura (auto aziendale, assicurazione sanitaria, welfare, ecc.).

	2025	2024
<b>Retribuzione totale annua della persona più pagata dell'impresa</b>	572.087	567.024€
<b>Retribuzione totale annua mediana dei dipendenti (escluso l'individuo più pagato)</b>	34.622	32.759€
<b>Rapporto di retribuzione totale</b>	<b>16,52</b>	<b>17,21</b>

Nel 2025, la remunerazione totale annua della figura aziendale con il compenso più elevato all'interno del Gruppo risulta essere 16,52 volte superiore rispetto alla retribuzione totale annua mediana di tutti i dipendenti del Gruppo, esclusa la persona con il salario più alto.

Il Gruppo sostiene altresì la previdenza complementare tramite la promozione del fondo Prevaer - Fondo Pensione Nazionale Complementare per i Lavoratori del Trasporto Aereo e settori affini, istituito nel 2000 con le principali OO.SS. con lo scopo di fornire ai dipendenti una pensione integrativa complementare alla pensione obbligatoria Inps. L'azienda, dopo l'ultimo rinnovo del CCNL, contribuisce con una quota del 3,4% (di cui 0,4% a carico esclusivo), tra le più alte del settore, con possibilità di estendere l'iscrizione a familiari fiscalmente a carico. Ai dipendenti è consentito destinare il Premio di Risultato al fondo, con una maggiorazione del 20% a carico dell'azienda. Per promuovere la cultura previdenziale, sono stati organizzati incontri informativi e campagne di sensibilizzazione, inclusi quelli rivolti ai dipendenti di TAG e FFM, dove valgono le previsioni dei rispettivi CCNL.

### **Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani**

**S1-17 103, MDR-M** Nel corso del 2025 non è stato accertato nessun episodio di discriminazione, comprese le molestie, a danno dei lavoratori del Gruppo AdB. Di conseguenza, nel periodo di riferimento, nessuna denuncia è pervenuta tramite i canali di segnalazione predisposti per i dipendenti e nessuna ammenda o sanzione correlata al tema è stata irrogata.

Al fine di creare un ambiente sempre più sicuro, sono state implementate diverse iniziative di formazione e sensibilizzazione per il cui dettaglio si rimanda al paragrafo 11.5. Azioni.

## 12 ESRS S2 – LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Il Gruppo riconosce il ruolo essenziale dei lavoratori nella catena del valore, con particolare riferimento ai lavoratori della comunità aeroportuale. Queste persone rivestono un ruolo essenziale per il corretto funzionamento del business del Gruppo e per la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. Allo stesso tempo, è dovere della Società promuovere condizioni di lavoro eque e sicure, assicurando la tutela dei diritti umani e della sicurezza, in particolare di coloro direttamente coinvolti nelle operazioni aeroportuali.

### 12.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA SBM-3 10 a), b)
<b>Condizioni di lavoro</b>			
Occupazione sicura Equilibrio tra vita professionale e vita privata Salute e sicurezza	<b>Contributo positivo allo sviluppo sociale, occupazionale ed economico per i lavoratori della comunità aeroportuale attraverso</b> lo sviluppo della connettività aerea e dei servizi commerciali non aviation.	+	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Connect"</b> nella misura in cui prevede lo sviluppo di nuove rotte e della catchment area di riferimento
	<b>Promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management</b> e incentivazione economica per ottimizzare l'uso del mezzo privato	+	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Connect"</b> al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo.
	<b>Impatti sulla sicurezza dei lavoratori della catena del valore</b> (episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro) e sulle condizioni di stress lavoro correlato	-	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso il sedime aeroportuale e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alla salute e sicurezza sul lavoro
	<b>Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto</b> , in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione	⚠	Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire elevati standard di sicurezza presso l'Aeroporto, e alla <b>Direttrice "Care"</b> nel porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati alla salute e sicurezza sul lavoro.

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA SBM-3 10 a), b)
<p><b>Parità di trattamento e di opportunità per tutti</b></p> <p><b>Condizioni di lavoro</b></p> <p><b>Altri diritti connessi al lavoro</b></p> <p>Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore</p> <p>Formazione e sviluppo delle competenze</p> <p>Occupazione e inclusione delle persone con disabilità</p> <p>Diversità</p> <p>Orario di lavoro</p> <p>Salari adeguati</p> <p>Dialogo sociale</p> <p>Libertà di associazione, inclusa l'esistenza di comitati aziendali</p> <p>Contrattazione collettiva</p> <p>Equilibrio tra vita professionale e vita privata</p> <p>Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro</p> <p>Lavoro minorile</p> <p>Lavoro forzato</p> <p>Riservatezza</p>	<p><b>Scarso commitment</b> lungo la catena del valore su <b>parità di genere, inclusione, formazione e condizioni di lavoro dignitose</b>, aggravato dal possibile <b>mancato rispetto dei diritti umani</b></p>	⊖	<p>L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso il sedime aeroportuale e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati alle condizioni di lavoro e pari opportunità per i lavoratori della catena del valore.</p>

**Altri diritti connessi al lavoro**

<p>Riservatezza</p>	<p><b>Rischio cybersecurity e rischio di errata/ involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili</b> dei lavoratori gestite dalla Società con possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy.</p>	⚠	<p>Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> nella misura in cui il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso il sedime aeroportuale e a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati al tema della sicurezza informatica.</p>
---------------------	--	---	--

⊕ *impatto positivo*; ⊖ *impatto negativo*; 💡 *opportunità*; ⚠ *rischio*

**I LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE DEL GRUPPO ADB**



**SBM-3 11 a, b** Nel considerare i lavoratori nella catena del valore, Adb pone particolare attenzione a quelli della comunità aeroportuale, che include il personale di tutte le aziende operanti in Aeroporto. Tali lavoratori operano presso la sede del Gruppo, situata nell'area geografica del Comune di Bologna e di Calderara di Reno, ed il loro rapporto di lavoro è disciplinato dalla normativa italiana, la cui applicazione consente di ridurre significativamente eventuali aspetti connessi al lavoro minorile e forzato. Nonostante

ciò, il Gruppo ha deciso di adottare un approccio prudentiale e di considerare tali aspetti come impatti negativi potenziali per i lavoratori, ciò anche al fine di promuovere iniziative che possano rafforzare ulteriormente i controlli sulla catena del valore. **SBM-3 12** Inoltre, il personale operativo dell'area aeroportuale, tra cui i prestatori di servizi di assistenza a terra, gli operatori di logistica, e i lavoratori delle imprese edili, rappresentano le categorie di lavoratori che potrebbero essere maggiormente esposte agli impatti concernenti la sicurezza delle operazioni aeroportuali (*safety*)<sup>71</sup> A tal proposito, AdB conduce periodicamente un'attività di *hazard identification* e *risk assessment*, al fine di mappare per ogni attività operativa effettuata in *airside*, gli *hazard* e i *safety risk*, definendo al contempo un insieme di misure di mitigazione così da garantire la sicurezza delle operazioni, dei lavoratori e degli aeromobili e la continuità delle operazioni aeroportuali. Si rimanda al paragrafo 12.5. *Azioni* per i dettagli sulle misure implementate.

**SBM-3, 11 c** Gli impatti negativi lungo la catena del valore sono relativi alle tematiche di **salute e sicurezza dei lavoratori** e *commitment della catena del valore* verso le **condizioni di lavoro**, inclusi diritti umani, parità di genere e diversità e inclusione. Riguardo ai primi, gli impatti fanno riferimento a possibili incidenti e infortuni sul lavoro, anche nell'ambito delle operazioni aeroportuali e delle attività di sviluppo infrastrutturale, a eventuali casi di aggressione al personale della comunità aeroportuale, nonché, in virtù della carenza di spazi adeguati e l'alto livello di attività in alcune aree specialmente in periodi di alta pressione, ai rischi di stress-lavoro correlato. In ottica cautelativa e al fine di porre in essere le eventuali azioni di mitigazione, AdB ha considerato inoltre come rilevante la possibile carenza di azioni concrete lungo la catena del valore per promuovere le tematiche della parità di genere, diversità e inclusione e diritti umani che potrebbe portare a episodi di disparità, discriminazioni o altre potenziali violazioni dei diritti dei lavoratori, includendo anche temi legati alla previdenza sociale e ai diritti di contribuzione. Entrambi gli impatti negativi identificati sono connessi a singoli incidenti che potrebbero verificarsi per i lavoratori della catena del valore.

**SBM-3 11 d** Il Gruppo ha identificato un impatto positivo rilevante sulla catena del valore riguardante il proprio **contributo allo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio**. Questo impatto deriva principalmente dall'espansione della connettività aerea, che arricchisce il portafoglio di compagnie aeree e il network di destinazioni ed il parallelo sviluppo di servizi *non-aviation* rivolti agli utenti aeroportuali. Questi fattori stimolano il turismo, incentivano l'insediamento di nuove attività economiche, oltre a favorire la logistica delle imprese già attive sul territorio e generano occupazione<sup>72</sup>.

**SBM-3 11 e, 13** Per quanto riguarda i rischi, è emerso come rilevante il rischio legato alla **protezione dei dati personali e alla sicurezza informatica** lungo la catena del valore che deriva principalmente da possibili attacchi cyber ai sistemi e alle piattaforme informatiche utilizzate dal Gruppo, che potrebbero esporre i dati personali della comunità aeroportuale a potenziali violazioni. Il rischio legato alla sicurezza informatica, che coinvolge tutto il personale della comunità aeroportuale i cui dati sono gestiti da AdB, non deriva da impatti o da dipendenze del Gruppo sui lavoratori della catena del valore. È inoltre emerso come rilevante il rischio legato all'accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto, che potrebbe coinvolgere potenzialmente tutto il personale della comunità aeroportuale.

**SBM-3 11 e** Non sono emerse opportunità rilevanti legate ai lavoratori della catena del valore.

## 12.2 Processi per coinvolgere i lavoratori nella catena del valore

**SBM-2 9, S2-2 20, 22 a), b), c)** Aeroporto di Bologna coinvolge attivamente con molteplici strumenti sia i lavoratori individuali presenti all'interno della comunità aeroportuale che i loro rappresentanti. Di seguito si riporta una descrizione dei principali canali di ascolto e coinvolgimento attivi nel 2025.

<sup>71</sup> Con *safety* in ambito aeroportuale si intende un sistema idoneo:

1. Ad assicurare che le operazioni siano effettuate in condizioni di sicurezza predeterminata;
2. A valutare l'efficacia del sistema stesso per poter intervenire e correggere le eventuali non conformità.

<sup>72</sup> Per l'impatto economico del Gruppo AdB in termini di creazione di posti di lavoro si faccia riferimento al *paragrafo 13.7. Metriche entity specific*.

Tipologia e descrizione dei canali di ascolto e coinvolgimento	Frequenza	Responsabilità <sup>73</sup>
<b>Incontri sindacali</b> – Incontri, svolti in presenza, sia con le RSU che con le organizzazioni sindacali regionali, in cui vengono affrontate varie questioni rilevanti per i dipendenti della comunità aeroportuale, quali contratti di lavoro, welfare, episodi aggressivi da parte dei passeggeri, molestie ecc.	1 mese	Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione
<b>Mobility days</b> - Giornate dedicate alla diffusione delle informazioni sulle iniziative di mobilità sostenibile, sull'accessibilità e sulla sicurezza stradale.	2-3 volte l'anno	Mobility Manager
<b>Questionario per il Piano Spostamenti casa lavoro</b> -survey online per raccogliere il livello di soddisfazione dei dipendenti della comunità aeroportuale in merito agli strumenti di mobilità sostenibile messi a disposizione da AdB e i suggerimenti per futuri miglioramenti degli stessi. I risultati sono poi analizzati e rappresentati all'interno del Piano Spostamenti casa lavoro. Per i lavoratori che hanno difficoltà nella fruizione della survey sono previste interviste e iniziative di ascolto con il supporto di un mediatore culturale <sup>74</sup> .	1 volta l'anno	Mobility Manager
<b>Incontri sulla sicurezza sul lavoro</b> - Incontri online a cui partecipano i responsabili e gli RSPP degli handler per discutere di tematiche legate alla salute e sicurezza sul luogo di lavoro. È stato istituito anche un comitato dedicato alla Sicurezza del Lavoro, con incontri in presenza, dove partecipano i responsabili HR e gli RSPP di ADB, delle società controllate e dei 3 handlers presenti nello scalo di bologna congiuntamente con gli RLS delle società. Questi momenti sono utili al fine di comprendere meglio il punto di vista dei lavoratori della comunità aeroportuale maggiormente esposti ai rischi correlati a salute s sicurezza	6 volte all'anno	RSPP
<b>Incontri con RSSP dei sub-concessionari</b> – Incontri in presenza con i Responsabili del Servizio di Protezione e Prevenzione dei sub-concessionari ed i referenti locali delle attività commerciali, durante i quali vengono affrontati temi inerenti alla sicurezza dei lavoratori e vi è l'opportunità di esprimere dubbi e porre quesiti su temi specifici legati alla salute e alla sicurezza, permettendo altresì di intercettare tempestivamente eventuali criticità e intervenire in modo efficace. Questi momenti sono utili al fine di comprendere meglio il punto di vista dei lavoratori della comunità aeroportuale maggiormente esposti ai rischi correlati a salute s sicurezza	1 volta l'anno	Responsabile Retail & Advertising Business Development – RSPP
<b>Safety Committee</b> - Comitato che riunisce tutti i referenti <i>safety</i> dei soggetti pubblici e privati che operano all'interno dell'aeroporto per la condivisione del reporting periodico degli eventi e per l'analisi e la condivisione dei temi <i>safety related</i> , aggiornamenti procedurali e infrastrutturali, <i>safety promotion</i> , e risultanze del programma controllo Fod <sup>75</sup> .	4 volte l'anno	Safety and Compliance Manager – Safety Office
<b>Local Runway Safety Team</b> - Comitato tecnico specifico con la partecipazione di: ATSP (Enav) - Piloti - Enac DT - Rescue and Firefighting, (VVF) - BCI (wildlife management) per l'analisi e la prevenzione degli eventi che coinvolgono gli aeromobili in pista di volo e la <i>safety</i> dell'area di manovra	4 volte l'anno	Safety and Compliance Manager – Safety Office
<b>Safety Meeting</b> – Incontri di informazione e sensibilizzazione sui principali temi legati alla <i>safety</i> delle operazioni rivolti al personale operativo degli handler. Durante le sessioni vengono condivisi aggiornamenti sulle più rilevanti modifiche procedurali e infrastrutturali che influiscono sull'attività in <i>airside</i> , favorendo al contempo il dialogo e il confronto con gli operatori, che possono esprimere osservazioni e porre quesiti su aspetti di <i>safety</i> e di interesse operativo. Questi momenti sono utili al fine di comprendere meglio il punto di vista dei lavoratori della comunità aeroportuale coinvolti nelle operazioni di <i>safety</i> e maggiormente vulnerabili ai rischi correlati al tema.	4 volte l'anno	Safety and Compliance Manager – Safety Office

Ai fini dell'analisi di Doppia Rilevanza, fornitori, appaltatori sub-concessionari e i loro lavoratori vengo ascoltati tramite la somministrazione di una survey via mail relativa ai temi materiali di sostenibilità, al fine di promuovere una comprensione condivisa delle questioni di sostenibilità materiali del Gruppo e dell'importanza che tali soggetti attribuiscono a queste ultime. Per una panoramica completa dei canali di coinvolgimento e ascolto utilizzati dal Gruppo, si rimanda anche alla tabella riassuntiva al paragrafo 2.3. *Interessi e opinioni degli stakeholders*.

**S2-2 22 e)** L'efficacia degli strumenti di coinvolgimento e ascolto indirizzati ai lavoratori della catena del valore viene valutata attraverso il monitoraggio dell'effettivo utilizzo degli stessi (es. tassi di partecipazione agli incontri, tassi di risposta alle survey, ecc).

<sup>73</sup> Il soggetto responsabile è colui che ha ruolo di livello più elevato all'interno dell'impresa e a cui spetta la responsabilità operativa di assicurare che il coinvolgimento abbia luogo.

<sup>74</sup> Il questionario viene tradotto in arabo, pachistano e bengalese al fine di ottenere un maggior coinvolgimento della diversificata comunità di lavoratori.

<sup>75</sup> Foreign objective damage

Con specifico riferimento ai temi *safety relevant*, l'efficacia del coinvolgimento e della consapevolezza da parte degli operatori aeroportuali viene monitorata attraverso le risultanze dell'analisi e della gestione dei dati di reporting del *Safety Management System*, ivi compresi gli andamenti dei SPI (*Safety Performance Indicator*) definiti e l'impatto degli eventi sui livelli di rischio definiti in fase di *risk assessment*. Il monitoraggio permette di definire in maniera proattiva azioni correttive o di mitigazione.

## 12.3 **Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore**

Nel caso in cui i lavoratori nella catena del valore vogliano esprimere esigenze e preoccupazioni, vengono messi a disposizione alcuni dei canali di coinvolgimento descritti al paragrafo precedente, in particolare per le questioni inerenti alla sicurezza sul lavoro, alla sicurezza operativa (ad esempio, gli incontri online con i dipendenti dei sub-concessionari, i safety meeting, gli incontri con gli RSPP ecc.) S2-3 27 b), c), d), 28 Al di fuori di tali iniziative, i lavoratori della comunità aeroportuale e della catena del valore possono utilizzare il canale whistleblowing disponibile sul sito web aziendale per fare segnalazioni anonime che vengono gestite dagli organismi preposti dalla Policy Whistleblowing. Rispetto a tali segnalazioni, la procedura di riferimento fornisce anche una tutela contro eventuali atti di ritorsione esercitati nei confronti del segnalante. Per ulteriori dettagli sul canale di whistleblowing rimanda al paragrafo 15.2. Politiche.

S2-3 27 b), c), d), 28 Inoltre, con specifico riferimento al tema della *safety*, nell'ambito del *Safety Management System* (si veda il 12.5. Azioni per maggiori dettagli) il Gruppo ha implementato un sistema di reporting che comprende tre canali di segnalazione<sup>76</sup> per comunicare tempestivamente gli eventi di *safety* e garantirne una gestione efficace. Tutti le segnalazioni ricevute vengono trattate con la massima riservatezza e senza divulgazione dei dati personali, salvo che la segnalazione riguardi un reato, in conformità con le normative vigenti. Le informazioni raccolte attraverso questi canali sono utilizzate esclusivamente per scopi preventivi, con l'obiettivo di migliorare continuamente la sicurezza operativa dell'aeroporto.

S2-3 27 a) In merito ai processi indirizzati a porre rimedio e prevenire il verificarsi degli impatti negativi rilevanti sui lavoratori nella catena del valore, comprese le misure di monitoraggio e valutazione della loro efficacia, si rimanda ai presidi trattati all'interno del paragrafo 12.5. Azioni.

## 12.4 **Politiche**

S2-1 14, 16 I principali documenti volti alla gestione degli impatti e dei rischi rilevanti relativi ai lavoratori nella catena del valore, nel loro complesso, sono:

- il Codice Etico;
- il Codice di condotta Fornitori e Partner commerciali, per le questioni inerenti alle condizioni di lavoro, diritti umani, salute e sicurezza e parità di trattamento dei lavoratori (di seguito anche solo Codice di Condotta);
- la Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, per le questioni concernenti il tema salute e sicurezza e mobilità sostenibile;
- la Politica per la sicurezza operativa, per le questioni concernenti il tema della *safety* legato all'attività aeroportuale;
- la Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, per le questioni relative alla sicurezza delle informazioni dei lavoratori della catena del valore gestite dalla Società.

Come ulteriore presidio di tutela, è presente anche il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.Lgs. 231/2001, indirizzato ad assicurare una condotta legale ed etica che crea valore anche per i lavoratori della catena del valore, in quanto le sue disposizioni si applicano a tutti i soggetti aziendali coinvolti, anche di fatto, nelle attività aziendali considerate a rischio ai sensi della normativa 231, tra cui collaboratori esterni, fornitori e partner commerciali. Per i dettagli del Modello 231 si rimanda al paragrafo 15.2. Politiche.

S2-1 17, 18 Il Codice Etico descrive i principi che guidano l'agire aziendale nei rapporti con tutti i propri portatori di interesse, compresi fornitori e partner commerciali, i quali devono essere improntati a criteri di legalità, trasparenza e correttezza. Ad integrazione di tali principi, il Codice di Condotta Fornitori e Partner Commerciali definisce i principi etici e comportamentali che AdB si attende vengano rispettati dai propri fornitori e partner commerciali per una gestione responsabile, etica, conforme alla norma e sostenibile del business, al fine di prevenire e mitigare gli impatti negativi su diritti umani e ambiente e di potenziare gli impatti positivi. Ai fornitori e partner commerciali si richiede inoltre di diffondere i principi del Codice di Condotta tra i propri dipendenti, fornitori, collaboratori esterni e ulteriori soggetti, facenti parte della filiera. In relazione al tema dei diritti umani, con il Codice di Condotta viene richiesto ai fornitori e partner commerciali l'impegno a:

---

<sup>76</sup> I canali sono chiamati: Canale Volontario: "Voluntary Safety Report" (VSR); Canale Referenziato: "Ground Safety Report" (GSR); Canale di Sorveglianza: "Operator Ground Safety Report" (OGSR).

1. garantire pari opportunità di lavoro e di retribuzione senza alcuna discriminazione basata su razza, colore, genere, lingua, religione, origine etnica, disabilità, stato civile, orientamento sessuale, opinione politica e sindacale, età o qualsiasi altra condizione che potrebbe dar luogo a discriminazione;
2. garantire un luogo di lavoro sicuro in cui non si verificano casi di molestie minacce o qualsiasi altra forma di abuso;
3. utilizzare pratiche di reclutamento di manodopera eque e trasparenti nel rispetto dei principi e dei diritti fondamentali sul lavoro e delle norme internazionali del lavoro in materia, al fine di proteggere i diritti dei lavoratori, compresi i lavoratori migranti, da abusi e pratiche fraudolente durante il processo di reclutamento e collocamento,
4. garantire la parità di genere e prevenire la tratta di esseri umani e il lavoro forzato;
5. non utilizzare lavoratori stranieri privi di permessi di soggiorno;
6. non impiegare né agevolare il lavoro minorile;
7. non obbligare nessuno a lavorare contro la propria volontà.

Nel caso in cui le aspettative del Codice di Condotta non siano soddisfatte ed AdB ravvisi violazione degli impegni assunti dai fornitori e partner commerciali, il rapporto contrattuale e, più in generale, la relazione tra le parti potrebbe essere rivalutata ed azioni correttive potrebbero essere perseguite, contemplando anche l'esclusione *pro tempore* o definitiva dal novero dei fornitori o partner commerciali della Società.

**S2-1 19** Il Codice di Condotta si ispira a principi e standard di rilevanza internazionale, fra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo, la Dichiarazione dell'OIL sui Principi e Diritti Fondamentali del Lavoro, i Principi Guida ONU su Imprese e Diritti Umani, e Linee Guida OCSE per le Imprese multinazionali. A tal proposito, si segnala ad oggi il Gruppo non ha riscontrato casi di inosservanza dei Principi Guida ONU su Imprese e Diritti Umani, della Dichiarazione dell'OIL sui Principi e Diritti Fondamentali del Lavoro o delle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali, per quanto riguarda i lavoratori nella catena del valore.

**MDR-P 65** Per ulteriori dettagli sullo scopo, il perimetro, le responsabilità, la diffusione e l'interazione con impatti e rischi del Codice Etico si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*. **MDR-P 65** Invece, gli ulteriori dettagli sul Codice di Condotta sono forniti nel box di seguito riportato.

<b>Codice di Condotta Fornitori e Partner commerciali</b>	
<b>SCOPO E PERIMETRO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<p>Il Codice di Condotta ha lo scopo di delineare gli standard attesi nelle relazioni commerciali tra Aeroporto di Bologna S.p.A. e i suoi Fornitori e Partner Commerciali, assicurando che questi aderiscano a tali standard.</p> <p>I principi del Codice si applicano a tutte le categorie di lavoratori, inclusi i lavoratori temporanei, migranti, studenti, lavoratori a contratto, dipendenti diretti e qualsiasi altra tipologia di lavoratore. Il rispetto del Codice è richiesto agli operatori economici affidatari di lavori, servizi e forniture per conto delle società del Gruppo, compresi consulenti, professionisti e collaboratori esterni, nonché i loro subappaltatori e subfornitori e coloro che fanno parte della filiera delle attività di servizio aeroportuale in senso ampio.</p>	<p>L'obiettivo del Codice di Condotta è di prevenire potenziali impatti negativi sui diritti umani e sull'ambiente, nonché di potenziare gli impatti positivi.</p> <p>Il Codice prescrive a tutti i fornitori e partner Commerciali di operare nel pieno rispetto dei diritti umani, garantendo per tutti i propri lavoratori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- condizioni di lavoro dignitose</li> <li>- ambienti di lavoro sicuri e salubri</li> <li>- pratiche di reclutamento e occupazionali eque, di promozione della parità di genere, diversità ed inclusione</li> </ul>
<b>RESPONSABILITA'</b>	<b>DIFFUSIONE</b>
<p>Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'approvazione del Codice, mentre il management è responsabile della sua applicazione.</p>	<p>AdB diffonde il Codice di Condotta tramite la pubblicazione sul proprio sito istituzionale e l'inserimento di specifiche clausole contrattuali che obbligano i fornitori e partner al rispetto dei principi del medesimo documento.</p>

## INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'

La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:

- 1) Impatti sulla sicurezza dei lavoratori della catena del valore (episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro) e sulle condizioni di stress lavoro correlato
- 2) Scarso commitment lungo la catena del valore su parità di genere, inclusione, formazione e condizioni di lavoro dignitose, aggravato dal possibile mancato rispetto dei diritti umani
- 3) Sistemi e processi per monitorare e valutare la sostenibilità lungo l'intera catena di fornitura.

**MDR-P 65** Per quanto concerne il tema della salute e sicurezza dei lavoratori, la **Politica integrata per la qualità, l'ambiente, l'energia e la sicurezza** stabilisce l'impegno al mantenimento e al miglioramento di un Sistema di Gestione integrato basato su un insieme di presidi che hanno ricadute anche sul personale presente nell'intera comunità aeroportuale, nonché a promuovere iniziative di mobilità sostenibile a favore dell'intera comunità aeroportuale. Per i dettagli degli impegni della Politica integrata sul tema salute e sicurezza si rimanda al paragrafo 11.4. *Politiche*, mentre per una descrizione dello scopo, il perimetro, le responsabilità, la diffusione e l'interazione con impatti e rischi si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*.

**MDR-P 65** In relazione al tema della *safety* aeroportuale, AdB ha redatto una **Politica per la sicurezza operativa (Safety Policy)** che, in relazione ai lavoratori dell'intera comunità aeroportuale, stabilisce l'impegno a definire i compiti e le responsabilità del Management AdB a mantenere, trasferire e condividere con i soggetti aeroportuali coinvolti nelle attività in *airside*, competenze, skills e cultura sul tema *safety*, promuovendo la cultura della segnalazione, richiedendo il rispetto delle prescrizioni anche ai fornitori e contractors, e attuando infine una struttura di auditing, interna ed esterna volta al controllo del sistema attraverso verifiche periodiche.

Il box di seguito riportato descrive lo scopo, il perimetro, le responsabilità e la diffusione della *Safety Policy*.

### Politica per la sicurezza operativa

#### SCOPO E PERIMETRO

La **Politica per la sicurezza operativa (Safety Policy)** stabilisce l'impegno al miglioramento continuo del *Safety Management System (SMS)* di AdB, coinvolgendo tutto il personale, gli operatori ed enti della comunità aeroportuale e gli altri stakeholders presenti all'interno dell'aeroporto, al fine di raggiungere i più alti standard nella sicurezza delle operazioni aeroportuali. La Politica risponde a requisiti di *safety* dettati dalle norme per la certificazione del gestore aeroportuale.

La Policy viene periodicamente aggiornata, al fine di assicurarne la rispondenza alla struttura organizzativa e al sistema di gestione delle attività dell'Aeroporto di Bologna. L'ultimo aggiornamento è avvenuto nel 2025.

#### DESCRIZIONE

La Politica definisce le linee guida per un approccio integrato alla sicurezza operativa, assicurando un monitoraggio costante e completo della relativa performance, nonché garantendo l'efficacia dell'*SMS* e la pronta identificazione di eventuali aree di miglioramento. Con la Politica viene anche promossa l'implementazione di un Reporting System che permetta di registrare tutti gli eventi di *safety* che accadono in zona *airside*<sup>77</sup>, identificando le situazioni potenzialmente pericolose e classificando tali eventi in modo standardizzato.

#### RESPONSABILITA'

L'Accountable Manager è responsabile dell'attuazione della *Safety Policy*, avvalendosi del supporto dell'*SMS* e del *Safety Board*.

#### DIFFUSIONE

La *Safety Policy* è disponibile sul sito web di Aeroporto di Bologna. All'interno del Manuale di Aeroporto, è prescritto l'impegno di AdB a promuoverla formalmente a tutti gli enti, operatori aeroportuali e al proprio personale.

<sup>77</sup> Area dell'aeroporto accessibile solo a personale autorizzato e passeggeri dopo i controlli di sicurezza, nella quale si svolgono le operazioni di volo.

## INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'

La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:

- 1) Impatti negativi sulla salute e sicurezza dei lavoratori nello svolgimento delle attività lavorative e sulle condizioni di stress lavoro correlato
- 2) Impatti sulla sicurezza dei lavoratori della catena del valore (episodi di incidenti, infortuni e malattie sul lavoro) e sulle condizioni di stress lavoro correlato
- 3) Impatti a livello di safety & security per i passeggeri dovuti al congestionamento delle aree funzionali, o altri problemi organizzativi (presenza di avifauna, circolazione di mezzi e attrezzature, presenza di oggetti, sversamenti di sostanze, avarie di mezzi pesanti etc.)
- 4) Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto, in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione

**MDR-P 65** Infine, per quanto riguarda il tema della tutela dei dati personali, la Politica per il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni esplicita l'impegno di Aeroporto di Bologna nella tutela dei dati personali trattati dalla Società, compresi quelli dei lavoratori della comunità aeroportuale. Per i dettagli in merito a scopo e perimetro, responsabilità, diffusione e l'interazione con impatti e rischi della Politica si rimanda al paragrafo 11.4. Azioni.

### 12.5 Azioni

**MDR-A 68, S2-4 30,31.** Nel 2025 AdB ha continuato ad attuare una serie di iniziative volte a rafforzare le condizioni di lavoro, la sicurezza, la promozione della pari opportunità e la tutela dei dati personali dei lavoratori nella catena del valore. **S2-4 32 d** La loro efficacia viene valutata tramite il monitoraggio periodico di indicatori sia qualitativi che quantitativi (risultati degli audit periodici sui sub-concessionari, numero di episodi di aggressione verificatisi, indagini Airport Service Quality e indagini di Mystery Client, adesioni alla piattaforma Synesgy, risposte al questionario del Piano spostamenti casa lavoro, analisi degli eventi ed ispezioni legati ai rischi mappati nell'hazard log, Safety Committee<sup>78</sup> ecc). **S2-4 36** Si precisa inoltre che nel corso del 2025 non sono stati segnalati gravi problemi e incidenti in materia di diritti umani connessi ai lavoratori nella catena del valore, per cui nessuna azione a porre rimedio è stata attuata.

**MDR A 68, S2-4 32 a, b, c), 33, 34 a), 35, 38**

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi rilevanti</b>		
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>	<b>Audit periodici</b>	Nel 2025 sono proseguiti gli audit periodici in ambito salute e sicurezza sul lavoro, tra cui uno effettuato in un'area critica che vede la presenza contemporanea di più operatori, ossia la zona localizzata presso gli interrati in cui vengono effettuate operazioni di carico e scarico. L'audit ha permesso di individuare e implementare una serie di misure di mitigazione dei rischi legati alla salute e sicurezza sul lavoro. Nello specifico, è stata installata della segnaletica verticale e istituite disposizioni operative, e sono stati realizzati uno stallo per veicolo in carico/scarico e un percorso pedonale di accesso/uscita dall'area, attraversamenti compresi.
	<b>Protocollo Aggressioni</b>	Nel 2025, il Protocollo Aggressioni è stato esteso a tutta la comunità aeroportuale. Esso garantisce una gestione più omogenea, rapida ed efficace del processo di intervento da parte degli enti preposti in caso di aggressioni nonché una sensazione di maggior tutela da parte del personale operativo operante sullo scalo aeroportuale. Si veda anche il paragrafo 12.5. Azioni per ulteriori dettagli sull'iniziativa.

<sup>78</sup> Comitato che riunisce periodicamente, in presenza, i referenti per la sicurezza aeroportuale dei diversi soggetti pubblici e privati operanti all'interno dello scalo. Durante gli incontri vengono analizzati i dati di reporting relativi alla safety e verificato l'andamento rispetto ai target annuali prestabiliti.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi rilevanti</b>		
	<b>Manutenzione e potenziamento infrastrutture</b>	Nel 2025 sono stati portati avanti gli interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali (terminal passeggeri), per migliorarne la capacità operativa e ridurre il rischio di congestione e stress lavoro correlato, che potrebbero influire negativamente sulla produttività e sul benessere psicofisico dei lavoratori. Per le infrastrutture sublocate è inoltre proseguito il mantenimento dei requisiti di sicurezza su impianti elettrici, sistemi antincendio e ambienti di lavoro.
	<b>Gruppi di lavoro</b>	Nel 2025 sono continuati gli incontri tra Datori di lavoro, RSPP e RLS di AdB, TAG e FFM, al fine di condividere tematiche e punti di vista sulle questioni relative alla sicurezza sul lavoro. Inoltre, sono proseguiti gli incontri con i fornitori di servizi di ground handling con la partecipazione di Datori di lavoro e RSPP, che nel 2025 sono stati allargati anche agli RLS.
	<b>Formazione</b>	Nel 2025 è stato dato seguito ai programmi formativi sulla sicurezza per i lavoratori della comunità aeroportuale, al fine di garantire una adeguata preparazione per la gestione delle situazioni di rischio. A supporto di queste attività, sono stati istituiti tavoli di lavoro e procedure operative specifiche all'interno del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza di AdB.
<b>Sicurezza operativa</b>	<b>Hazard log<sup>79</sup></b>	Nel 2025 è proseguita la gestione della sicurezza operativa delle attività aeroportuali. A questo proposito, è continuata la mappatura degli hazard presenti nello scalo, tramite la redazione e la valutazione costante di un apposito <i>Hazard log</i> . L'attività di identificazione degli hazard e di definizione delle misure di mitigazione viene condotta dai <i>Post Holder</i> (PH), ossia i <i>process owner</i> dell'hazard, i quali valutano i <i>safety risk</i> all'interno delle proprie aree di competenza, con il supporto del <i>Safety Management System</i> . Tale processo si basa su un approccio predittivo, proattivo e reattivo, utilizzando inoltre i dati <i>safety relevant</i> gestiti attraverso i sistemi di reporting, al fine di identificare tempestivamente i rischi e di intervenire prima che si manifestino. La mappatura si concentra sulle attività che impattano la sicurezza operativa e di volo, escludendo quelle legate alla sicurezza sul lavoro o alla <i>security</i> . L' <i>Hazard Log</i> viene ratificato e condiviso durante il <i>Safety Board</i> annualmente, o a seguito di modifiche derivanti dall'introduzione di nuovi hazard, nuove barriere, o variazioni dei livelli di rischio. Inoltre, durante il <i>Safety Committee</i> , il <i>Safety Management System</i> condivide annualmente i risultati del riesame degli hazard con gli stakeholder. Infine, in caso di hazard legati a modifiche infrastrutturali o a lavori di manutenzione, il <i>Safety &amp; Compliance Manager</i> introduce e illustra le specifiche misure di mitigazione alla struttura SAF ( <i>Safety Supervisor</i> ) durante gli incontri periodici di aggiornamento, monitorandone l'andamento attraverso i feedback ricevuti tramite il Sistema di Reporting.
<b>Condizioni di lavoro, formazione e sviluppo delle competenze, altri diritti connessi al lavoro</b>	<b>Piattaforma SynESGy</b>	Al 2025, più di 150 tra fornitori e partner commerciali hanno aderito alla piattaforma SynESGy, che consente la raccolta di dati cruciali per monitorare le condizioni lavorative dei dipendenti nella catena del valore e valutare le performance di sostenibilità, incluso il rispetto dei diritti umani. Al fine di illustrare le funzionalità dello strumento e i vantaggi derivanti dal sistema di scoring vengono anche organizzate periodicamente delle riunioni di on-boarding. Per ulteriori dettagli sulla Piattaforma SynESGy si rimanda al paragrafo 15.3. <i>Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento</i> .

<sup>79</sup> Un hazard log è un registro strutturato che raccoglie, traccia e monitora gli hazard identificati e mappati sullo scalo in termini di *safety* delle operazioni e degli aeromobili, unitamente alla valutazione del rischio e alle misure di mitigazione adottate ad essi associate.

<p><b>Condizioni di lavoro, formazione e sviluppo delle competenze, altri diritti connessi al lavoro</b></p>	<p><b>Risk assessment sui principali fornitori e partner commerciali</b></p>	<p>Nel corso del 2025 è stato definito uno strumento per effettuare l'analisi del rischio ESG di fornitori e partner commerciali, con l'obiettivo di identificare e affrontare tempestivamente le situazioni caratterizzate da impatti negativi potenzialmente significativi. In funzione dell'esito dell'analisi, a partire dal 2026 verranno effettuate, su una short list di fornitori e partners risultati particolarmente critici, audit e verifiche mirate a garantire il rispetto dei principi contenuti nel Codice Etico e Codice Condotta dei fornitori e partner commerciali, con la possibilità di adottare action plan correttivi in caso di situazioni critiche.</p> <p>Per ulteriori aspetti su tale strumento si veda anche il paragrafo 15.3. <i>Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento.</i></p>
	<p><b>Elementi premianti per la selezione dei fornitori e partner commerciali</b></p>	<p>Nel 2025 è proseguito l'utilizzo di elementi premianti nelle gare e nelle selezioni concorrenziali, con particolare attenzione a: possesso di certificazioni in tema ESG, possesso di attestazioni dello score ESG, proposte migliorative, ad esempio su materiali impiegati e logistica, in favore della riduzione delle emissioni.</p> <p>Per ulteriori aspetti sul tema si rimanda anche al paragrafo 15.3. <i>Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento.</i></p>
	<p><b>Protocollo di Sito degli handler</b></p>	<p>Il Protocollo di Sito degli handler dello scalo di Bologna è uno strumento condiviso tra operatori, sindacati, Gestore aeroportuale ed ENAC che nasce per tutelare l'occupazione del personale degli handler, garantire continuità operativa, prevenire fenomeni di dumping contrattuale e distorsioni retributive e mantenere elevati standard di qualità e sicurezza del servizio. Il protocollo riguarda l'applicazione della clausola sociale delineata nel CCNL di settore, in particolare si rivolge al personale a tempo indeterminato coinvolto nei trasferimenti di attività tra handler (quindi nel momento in cui un vettore cambia handler) e definisce criteri per il dimensionamento delle risorse, la loro individuazione, la gestione delle idoneità e la salvaguardia dei trattamenti economici e normativi. Al 2025, il Protocollo risulta ancora in fase di trattativa, e Aeroporto di Bologna prevede di firmarlo nei prossimi anni.</p>
	<p><b>Formazione su temi ambientali</b></p>	<p>Nel corso del 2025 AdB ha effettuato, con la collaborazione di Hera, attività di formazione su temi ambientali erogata a dipendenti e management dei subconcessionari <i>car rental</i>.</p>
	<p><b>Formazione soft skills per i dipendenti dei subconcessionari</b></p>	<p>Nel 2025 sono state organizzate due sessioni formative composte da tre incontri sui temi di qualità, cortesia e attenzione al cliente, per i dipendenti dei subconcessionari <i>food&amp;beverage</i> e <i>retail</i>. Gli incontri sono finalizzati a fornire un insieme di soft skills, utili a potenziare l'interazione con i clienti e i passeggeri, migliorando parallelamente il <i>mindset</i> dei dipendenti. L'efficacia di tali sessioni formative viene valutata mediante indagini specifiche realizzate nell'ambito dei processi di gestione della qualità del servizio (indagini Airport Service Quality e indagini di Mystery Client).</p>

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti positivi rilevanti</b>		
<b>Mobilità</b>	<b>Piano spostamenti casa lavoro</b>	Nel 2025 il Piano spostamenti casa-lavoro di AdB ha continuato a coinvolgere non solo i lavoratori propri, ma anche tutto il personale presente nel perimetro aeroportuale, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità alla propria sede di lavoro, soddisfare i bisogni di mobilità della comunità aeroportuale, coinvolgendo sia i lavoratori che svolgono orario centrale, c.d. "normalisti", che i turnisti e migliorare la congestione viaria sulla direttrice aeroporto.
	<b>Progetto Muoviamoci</b>	Con il Progetto Muoviamoci, ispirato ai principi del Mobility as a Service, AdB permette ai lavoratori, anche della comunità aeroportuale, di adottare soluzioni di trasporto flessibili, integrate e a un costo agevolato. Tale iniziativa è proseguita nel 2025 con sconti e agevolazioni a favore di tutti i lavoratori della comunità aeroportuale, realizzati grazie ad accordi di <i>mobility management</i> di distretto. Per ulteriori dettagli sull'iniziativa si rimanda al paragrafo 11.5. Azioni.
<b>Azioni relative a rischi rilevanti</b>		
<b>Sicurezza dei dati e cybersecurity</b>	<b>Adozione di un sistema di gestione per la sicurezza informatica, certificato secondo la norma UNI EN ISO 27001</b>	Dal 2023, AdB adotta un sistema di gestione per la sicurezza informatica certificato ISO 27001, quest'ultima riconfermata nel corso di un audit di terza parte avvenuto nel 2025. Con il Sistema di Gestione viene assicurata la predisposizione di presidi, processi, misure, ruoli e responsabilità volti a tutelare i dati personali gestiti da AdB, inclusi quelli dei lavoratori della comunità aeroportuale, riducendo i rischi derivanti da attacchi informatici. Per ulteriori dettagli sul sistema di gestione della sicurezza informatica e sui presidi implementati in tale ambito si vedano anche i paragrafi 11.5. Azioni e 14.5. Azioni.

## 12.6 Target

**MDR-T 81 b)** Attualmente, il Gruppo non ha obiettivi formali e misurabili relativamente ai lavoratori nella catena del valore. Tuttavia, nell'ambito della *safety* delle operazioni, il S.M.S di AdB, individua con cadenza annuale un *safety objective* da cui sono declinati i *safety performance indicator* e relativi target associati. Per quanto riguarda l'analisi di risk assessment della catena del valore, sono inseriti dei target specifici nel paragrafo 15.5 *Target*. In seguito ai risultati delle analisi, dei workshop e degli audit si valuterà in futuro la possibilità di inserire obiettivi riguardanti i dipendenti delle aziende coinvolte.

## 13 ESRS S3 – COMUNITÀ INTERESSATE

Il Gruppo AdB opera in un sistema territoriale complesso e lavora in coordinamento con le istituzioni nazionali ed internazionali, non solo attivando sinergie nello sviluppo di servizi ai passeggeri, ma rendendosi anche parte attiva nella crescita del territorio, inteso come sviluppo economico, occupazionale e infrastrutturale. Il fine ultimo perseguito da AdB è quello di conciliare le esigenze di crescita del traffico aereo, di accessibilità allo scalo e la tutela delle comunità locali, investendo sul territorio di riferimento e mitigando gli impatti negativi derivanti dal rumore aeroportuale. In questi ambiti, la collaborazione con gli enti territoriali e i loro rappresentanti ricopre un ruolo chiave, sia come interlocutori che come partner, al fine di comprendere e gestire gli impatti generati dall'Aeroporto sulle comunità locali.

### 13.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA SBM-3 8 a), b) SBM-3 9 a i), b)
<b>Diritti economici, sociali e culturali della comunità</b>			
Alloggi adeguati Impatti legati al territorio	<b>Erogazione di servizi di connettività nazionale e internazionale</b> , garantendo la possibilità di libero movimento delle persone, lo sviluppo economico-occupazionale del territorio, i voli sanitari, ambulanza, biomedicali e i voli di gestione delle emergenze sul territorio	⊕	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Connect"</b> nella misura in cui prevede lo sviluppo di nuove rotte, della catchment area di riferimento e l'aumento del numero di vettori operanti in aeroporto.
	<b>Potenziamento ed efficientamento della connessione con e fra diverse forme di trasporto pubblico</b> , anche a livello sovra comunale per coprire e rafforzare la catchment area, e contributo allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana	⊕	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Connect"</b> al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo attraverso il potenziamento dell'intermodalità e l'espansione della <i>catchment area</i> .
	<b>Impatto acustico e disturbo della popolazione</b> situata nelle vicinanze dell'Aeroporto, e impatti sui comparti residenziali derivanti da esigenze di contenimento del rumore	⊖	L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati al tema del rumore.
	<b>Rischi operativi ed economici legati al superamento dei limiti di zonizzazione acustica</b> , con restrizioni ai voli notturni e riduzione del traffico complessivo, oltre a costi potenziali per interventi di mitigazione del rumore sugli edifici residenziali e pubblici	⚠	Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati al tema del rumore, nonché alla <b>Direttrice "Connect"</b> nella misura in cui prevede lo sviluppo di nuove rotte e l'aumento del numero di vettori operanti in aeroporto.
⊕ <i>impatto positivo</i> ; ⊖ <i>impatto negativo</i> ; 💡 <i>opportunità</i> ; ⚠ <i>rischio</i>			

**SBM-3 9 a)** L'identificazione degli IROs connessi alle comunità interessate ha preso in considerazione tutte le comunità che vivono o lavorano nei pressi del comparto aeroportuale e pertanto subiscono o possono subire impatti rilevanti, direttamente, da parte dell'Aeroporto o, indirettamente, mediante gli attori della catena del valore a valle. **SBM-3 9 c)** Con riferimento agli **impatti positivi**, questi derivano principalmente dalle operazioni indirizzate al miglioramento dell'attrattività del territorio e della fruibilità dell'Aeroporto, anche attraverso lo sviluppo di nuove infrastrutture per la mobilità sostenibile, convenzioni e agevolazioni, che generano benefici sia per il business *aviation* che per il segmento *non aviation* del Gruppo. La comunità locale, d'altro lato, trae benefici dall'indotto economico e occupazionale generato dall'Aeroporto, che favorisce lo sviluppo di attività turistiche e commerciali, l'occupazione e la crescita economica.

**SBM-3 8 b)** Per quanto riguarda gli impatti negativi, questi si sostanziano nel rumore prodotto dalle attività aeroportuali e conseguente disturbo arrecato alla popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto. **SBM-3 9 b)**, **11** L'impatto interessa prevalentemente la popolazione situata nella porzione di intorno aeroportuale ricadente nel territorio comunale di Bologna (settore Est dell'intorno aeroportuale). **SBM-3 10** Al fine di assicurare costante dialogo e collaborazione con gli stakeholder territoriali, AdB lavora in stretta collaborazione con le autorità competenti, tra cui l'ENAC, l'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) e gli Enti Territoriali per

comprendere le esigenze locali in relazione alla gestione del rumore aeroportuale, senza tuttavia il diretto coinvolgimento degli abitanti delle zone esposte.

**SMB-3 9 d) ,11** L'impatto che si genera a causa del superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale, verificatosi per la prima volta nel corso del 2023, potrebbe rappresentare un rischio operativo ed economico per l'azienda, laddove dovesse in futuro determinare possibili restrizioni al numero di voli notturni con conseguente riduzione del traffico aeroportuale complessivo e, dovesse necessitare di interventi di mitigazione del rumore su specifici recettori. Per l'anno 2025, la misurazione del rumore ha condotto a rilevare, così come accaduto anche nel 2023 e 2024, il superamento dei limiti di zonizzazione acustica in corrispondenza di aree ricadenti nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale, caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. **SBM-3 9 d) S3-4, 34 b)** Si segnala infine che non sono state identificate opportunità rilevanti relative alle comunità interessate.

### 13.2 Processi per coinvolgere le comunità interessate

**SBM-2 7, S3-2 21 a)** Il coinvolgimento delle rappresentanze tecniche e istituzionali delle comunità locali nel processo di valutazione e decisione delle azioni e iniziative da intraprendere è un elemento centrale della strategia del Gruppo, in linea con l'impegno verso la responsabilità territoriale. L'ascolto è inoltre indispensabile per la gestione degli impatti generati sul territorio. Gli strumenti di coinvolgimento delle comunità locali sono diversi, e nel prosieguo si riporta un elenco dei principali.

**S3-2 21 b), c)**

Tipologia e descrizione dei canali di ascolto e coinvolgimento	Frequenza	Responsabilità <sup>80</sup>
<p><b>Commissione aeroportuale rumore</b>, istituita ai sensi del DM 31/10/1997 e che include, oltre ad ADB, le rappresentanze dei seguenti Enti ed Autorità: ISPRA, Regione Emilia-Romagna, Comuni interessati dalla zonizzazione acustica aeroportuale (Bologna, Calderara, Anzola Emilia), ARPAE, rappresentanti dei Vettori, ENAV. In particolare, le rappresentanze dei Comuni sono, sia tecniche che istituzionali. Gli incontri della Commissione sono convocati da ENAC e dedicati alla condivisione dei dati di monitoraggio del rumore aeroportuale, a delle possibili azioni di mitigazione dello stesso.</p> <p>Nel corso del 2025 la Commissione rumore si è riunita 2 volte rispettivamente nel mese di marzo e luglio.</p>	Su convocazione di ENAC	Amministratore Delegato
<p><b>Tavoli tecnici o di lavoro</b> organizzati in presenza o da remoto, al fine di intrattenere un dialogo attivo sulle iniziative di mobilità sostenibile con gli enti pubblici e del territorio con cui AdB collabora abitualmente. Gli stakeholder che partecipano a tali incontri sono, tra gli altri: amministrazioni pubbliche territoriali (Comune di Bologna e altri Comuni limitrofi, Città Metropolitana RER) TPER (gestore del servizio di trasporto pubblico locale e car-sharing), Marconi Express (gestore del People Mover), e SRM, l'Agenzia per le Reti e la Mobilità.</p>	Variabile a seconda dell'oggetto dell'incontro	Mobility manager/ Segreteria Societaria e Affari Generali

Si precisa, inoltre, che gli enti territoriali che intrattengono rapporti con AdB vengono coinvolti anche ai fini dello stakeholder engagement realizzato nell'ambito dell'aggiornamento annuale dell'analisi di Doppia Rilevanza, attraverso interviste e/o questionari. Per una panoramica completa dei canali di coinvolgimento e ascolto utilizzati dal Gruppo, si rimanda anche alla tabella riassuntiva al paragrafo 2.3. *Interessi e opinioni degli stakeholders*.

**S3-2 21 d)** L'efficacia del coinvolgimento degli stakeholder è riscontrata nei protocolli di intesa e nelle altre tipologie di accordi che vengono siglati come formalizzazione giuridica degli impegni reciproci che i partecipanti ai tavoli e alle commissioni si assumono.

### 13.3 Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulle comunità interessate

Qualora le comunità locali vogliano esprimere esigenze e preoccupazioni, esse vengono ascoltate, tramite i loro rappresentanti tecnici e istituzionali, nell'ambito dei momenti di coinvolgimento descritti in precedenza. **[S3-3 27 b) c), d) 28]** Al di fuori di queste iniziative, le comunità locali possono utilizzare il canale whistleblowing che permette di fare segnalazioni anonime per gli argomenti pertinenti quali illeciti amministrativi, contabili, civili e penali o condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/01 e violazioni del Modello 231. Tali segnalazioni vengono monitorate e gestite dagli organismi preposti dalla Policy Whistleblowing, la quale prevede anche specifiche misure per proteggere da eventuali ritorsioni le persone che si avvalgono del canale. Il canale è messo a disposizione delle comunità locali tramite il sito web aziendale, non essendo previsto alcun riferimento diretto nell'ambito dei rapporti commerciali del Gruppo. Per ulteriori dettagli sul canale whistleblowing e la Policy whistleblowing si rimanda al paragrafo 15.2. *Politiche*.

Inoltre, con riferimento specifico ai reclami che hanno ad oggetto questioni legate all'ambiente e al rumore, AdB mette a disposizione sia una mail, sia una pagina web dedicata nelle quali è possibile inoltrare la segnalazione. In entrambi i casi, le segnalazioni vengono prese in carico dal Sustainability manager e dal suo team, i quali forniscono riscontro entro 30 giorni dal ricevimento del reclamo.

<sup>80</sup> Il soggetto responsabile è colui che ha ruolo di livello più elevato all'interno dell'impresa e a cui spetta la responsabilità operativa di assicurare che il coinvolgimento abbia luogo.

Il numero di segnalazioni e reclami ricevuti, indipendentemente dal soggetto segnalante, costituisce un indicatore del livello di consapevolezza degli stakeholder con riguardo ai canali predisposti per sollevare esigenze e preoccupazioni.

[S3-3 27 a)] In merito ai processi indirizzati a porre rimedio e prevenire il verificarsi degli impatti negativi rilevanti sulle comunità interessate, comprese le misure di monitoraggio e valutazione della loro efficacia, si rimanda ai presidi in corso di finalizzazione sul contenimento del rumore trattati all'interno del paragrafo paragrafo 13.5. *Azioni*.

#### 13.4 Politiche

Il Codice Etico<sup>81</sup> descrive i principi che guidano l'agire aziendale nei rapporti con tutti i propri portatori di interesse, comprese le comunità locali e le istituzioni loro rappresentanti, che devono essere improntati a criteri di legalità, trasparenza e correttezza.

S3-1 12, 14, 15, 16, 17, 18 Sebbene il Gruppo non disponga di una politica dedicata alle comunità interessate, lo sviluppo economico-occupazionale del territorio e la mobilità sostenibile sono tematiche contemplate all'interno della Politica integrata<sup>82</sup> per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza nella misura in cui prevede l'implementazione di un Sistema di Gestione integrato basato sulla soddisfazione dell'esigenza di mobilità del territorio, lavorando in una prospettiva di sviluppo sostenibile, e sulla promozione ed attuazione di iniziative di mobilità sostenibile ed alternativa rivolte ai passeggeri e alla comunità di addetti aeroportuali.

Inoltre, AdB periodicamente aggiorna la sua Politica per lo sviluppo del traffico, che si pone il duplice obiettivo di migliorare la connettività intercontinentale e a lungo raggio, introducendo voli diretti e rafforzando i collegamenti con gli hub intercontinentali, nonché di ottimizzare l'uso delle infrastrutture aeroportuali, migliorando l'efficienza delle risorse a disposizione per garantire un funzionamento fluido e sostenibile dello scalo.

Pur non avendo una Politica che tratta esplicitamente gli impatti e rischi relativi alla gestione del rumore, la Politica per lo sviluppo del traffico prevede dei sistemi di incentivi addizionali per le operazioni di abbattimento del rumore, a favore dei vettori che rientrano in certi parametri. Per dettagli circa scopo e perimetro, responsabilità e diffusione della Politica per lo sviluppo del traffico si rimanda al box di seguito riportato.

Si segnala infine che, anche in considerazione al contesto in cui il Gruppo opera, non sono presenti politiche specifiche in materia di diritti umani pertinenti alle comunità interessate.

---

<sup>81</sup> MDR-P 65 Per i dettagli relativi a scopo, perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con impatti e rischi del Codice Etico, si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*.

<sup>82</sup> MDR-P 65 Per i dettagli relativi a scopo, perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con impatti e rischi della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*.

**MDR-P 65**

<b>Politica per lo sviluppo del traffico</b>	
<b>SCOPO E PERIMETRO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<p>La Politica per lo sviluppo del traffico di Aeroporto di Bologna ha lo scopo di sostenere lo sviluppo sostenibile dello scalo, tenendo conto delle specifiche caratteristiche della propria catchment area e delle opportunità e poli di interesse assicurati dal territorio, nonché delle istanze degli stakeholders, contemperando quindi le esigenze di massimizzazione dei collegamenti (compresa la loro varietà e frequenza) e le istanze locali.</p> <p>Essa è oggetto di periodici aggiornamenti, da ultimo nel gennaio 2026, sia al fine di garantire compliance – in primo luogo Antitrust – delle proposte formulate al mercato di riferimento, sia per adeguamento alle evolutive strategie di crescita del traffico e varietà delle connessioni, nazionali ed internazionali, anche tenendo conto della capacità aeroportuale.</p>	<p>Con la Policy viene perseguito l'obiettivo di attrarre traffico incrementale sullo scalo tramite un sistema di incentivi che regolamentano lo sviluppo in maniera trasparente e non discriminatoria, ottimizzando l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali e in conformità alla normativa e regolamentazione applicabile. In questo modo, vengono favoriti sia il business aviation che quello non aviation dello scalo bolognese.</p> <p>Sono previsti tre diversi programmi di incentivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) sulle rotte a lungo raggio, al fine di sostenere lo sviluppo di destinazioni o collegamenti che raggiungono mete con una durata di volo non inferiore a 4 ore.</li> <li>2) sulle rotte a medio-corto raggio, al fine di sostenere lo sviluppo di destinazioni o collegamenti per nuove rotte offerte o sulle rotte esistenti gestite da un nuovo operatore;</li> <li>3) bonus addizionali per le misure di abbattimento del rumore, al fine di ridurre l'impatto degli aeromobili e supportare iniziative in collaborazione con le parti interessate e le autorità locali.</li> </ol>
<b>RESPONSABILITA'</b>	<b>DIFFUSIONE</b>
<p>La Politica per lo sviluppo del traffico e i suoi aggiornamenti periodici vengono approvati dal Consiglio di Amministrazione.</p>	<p>La Politica è disponibile per informazione dei portati di interesse tramite il sito web di Aeroporto di Bologna.</p>
<b>INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'</b>	
<p>La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Erogazione di servizi di connettività nazionale e internazionale, garantendo la possibilità di libero movimento delle persone, lo sviluppo economico-occupazionale del territorio, i voli sanitari, ambulanza, biomedicali e i voli di gestione delle emergenze sul territorio</li> </ol>	

**13.5 Azioni**

**MDR-A, S3-4 30, 31 a), 32 a) b), 33 a), b), 34 a), 35**

Le azioni inerenti agli impatti negativi e ai rischi rilevanti fanno riferimento alla gestione e mitigazione del rumore. A tal proposito, nel 2025, nell'ambito del programma di monitoraggio e gestione dell'impatto acustico, AdB ha rilevato il superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale in corrispondenza di aree ricadenti nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale (comune di Calderara di Reno), caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. Tale superamento ha confermato le criticità ed i superamenti rilevati nel 2024 e nel 2023. Le medesime rilevazioni hanno altresì verificato il contenimento dei livelli di emissione entro i limiti acustici in corrispondenza delle aree ad alta densità abitativa situate nel settore Est dell'intorno aeroportuale. Le misure di mitigazione prevalentemente orientate alle aree ad alta densità abitativa hanno, per converso, determinato un significativo aumento del rumore sulle aree del settore Ovest, caratterizzate da bassa o bassissima densità residenziale.

A fronte del superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale, nel 2024 AdB ha avviato il percorso tecnico di predisposizione del PCAR\_BAR (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore), secondo quanto previsto dalla normativa applicabile sul tema (L. 447/95, DM 29/11/2000, Reg. UE 598/2014). AdB, più precisamente, è prossima alla presentazione di una proposta di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli con approccio equilibrato alla gestione del rumore tra cui: (i) la promozione di introduzione di aeromobili a minore emissione acustica, (ii) la revisione delle procedure di decollo Pista 30, (iii) la diminuzione della quota notturna di traffico (23:00-06:00) con orizzonte al 2030, previa istruttoria per garanzia di approccio bilanciato (ex Reg EU 598/2014).

Nel corso del 2026 la proposta di PCAR\_BAR sarà oggetto di comunicazione ai principali stakeholder e, ad immediato seguito, di un articolato iter regolatorio, preceduto dalla pubblicazione per le osservazioni degli interessati e le controdeduzioni tecniche, in vista delle autorizzazioni ed approvazioni degli enti nazionali e comunitari istituzionalmente competenti in materia. Una volta completato

e reso operativo, il PCAR\_BAR prevederà specifici presidi e misure per la riduzione del rumore fino al conseguimento degli obiettivi acustici stabiliti, anche in ragione della futura crescita attesa del traffico aeroportuale al 2030. S3-4 32 d) 33, c) L'efficacia effettiva dei presidi posti in essere con il PCAR\_BAR sarà oggetto di futura valutazione e monitoraggio, una volta implementati.

S3-4 36 Le attività di Aeroporto di Bologna sono condotte nel pieno rispetto dei diritti umani delle comunità locali, e pertanto nel 2025, in continuità con l'esercizio precedente, non sono state segnalate criticità o incidenti in materia di diritti umani relativi alle comunità interessate.

MDR A, S3-4 31 b), 32 c) Per quanto riguarda le azioni inerenti agli impatti positivi sulle comunità locali, queste riguardano iniziative definite allo scopo di migliorare la connettività, l'accessibilità e la fruibilità dell'Aeroporto, favorendo al contempo lo sviluppo economico-occupazionale del territorio. In questo contesto il Gruppo ha proseguito nel 2025 le collaborazioni con gli enti del territorio e la sottoscrizione di protocolli di intesa<sup>76</sup> al fine di potenziare ed efficientare le connessioni dell'Aeroporto con le diverse forme di trasporto pubblico, nonché le iniziative per lo sviluppo della mobilità ciclabile urbana e periurbana.

La seguente tabella riporta una mappatura delle principali iniziative relative agli impatti positivi rilevanti, per la cui realizzazione, nel 2025, sono stati spesi circa 134 mila Euro in termini di Opex. Le risorse finanziarie previste nel Piano di Sostenibilità per il topic "comunità interessate" ammontano a circa 201 mila Euro in termini di Opex per il periodo 2026-2030.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti positivi rilevanti</b>		
<b>Connettività, sviluppo del territorio e mobilità ciclabile</b>	<b>Nuove rotte e nuovi vettori</b>	Il 2025 è stato un anno che ha positivamente beneficiato dell'introduzione dello status di aeroporto coordinato, il quale ha permesso, distribuendo il traffico durante la giornata e riducendo i picchi, di accogliere traffico incrementale sullo scalo includendo anche nuove rotte e nuovi vettori. In particolare, sono state rafforzate le connessioni verso l'Est Europa (i.e. Suceava, Cracovia e Chisinau operate da WizzAir), l'area del Mediterraneo (i.e. Atene e Tunisi) e il Medio Oriente (i.e. Dubai).
	<b>Piste ciclabili</b>	Nel 2025 sono proseguite le attività inerenti i 2 tratti di una pista ciclabile esterna al sedime aeroportuale, che costituiranno parte della Ciclovia del Sole – Eurovelo 7, una delle piste ciclabili più lunghe d'Europa. Nello specifico AdB si è impegnato nella progettazione: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) del tratto di 1.900 metri di pista ciclabile che collega la zona industriale Bargellino e le aree suburbane di Lippo e San Vitale di Reno. La realizzazione del tratto sarà terminata nei prossimi anni;</li> <li>2) del tratto di pista ciclabile di 1.600 metri parallela alla Via del Triumvirato, posizionata al lato del fiume Reno, integrata da un ramo di collegamento di 800 metri con il Polo Aeroportuale e finalizzata al collegamento con Bologna. A fine 2025, la convenzione fra Città Metropolitana, Comune di Bologna, Comune di Calderara e Enac è stata approvata nella Giunta della Città Metropolitana. Di conseguenza, nei primi mesi del 2026 verrà indetta la conferenza dei servizi a seguito della quale AdB proseguirà con la progettazione esecutiva, mentre la realizzazione sarà effettuata dalla Città Metropolitana con risorse di Aeroporto di Bologna.</li> </ol> Si ipotizza che i due nuovi tratti di pista ciclabile permetteranno di aumentare la connettività e l'accessibilità all'aeroporto, incrementare il cicloturismo dei cittadini, e potenziare le infrastrutture di spostamento casa-lavoro dei dipendenti di tutta la comunità aeroportuale.

	<p><b>BLQ Bike Station</b></p>	<p>Nel 2025 ha avuto inizio il progetto dell'ampliamento del BLQ bike station, un parcheggio per biciclette e monopattini nei pressi dell'ingresso del terminal passeggeri. Nello specifico, è stato riconfigurato il percorso della ciclabile interno al sedime e progettato l'ampliamento vero e proprio della BLQ bike station che verrà realizzato nel 2026. La stazione è stata dotata di rastrelliere per la ricarica elettrica di bici e monopattini, oltre alle già presenti rastrelliere, e colonnine per la manutenzione e telecamere di videosorveglianza delle biciclette, a disposizione dell'intera comunità aeroportuale e dei cittadini. Nel 2026, verranno inseriti nuovi box per le bici e, inoltre, per monitorare l'utilizzo delle biciclette, verranno installati dei conta-bici in coordinamento con quelli già presenti nel Comune di Bologna e nella Regione Emilia-Romagna.</p>
<p><b>Accessibilità e fruibilità dell'aeroporto tramite trasporto pubblico</b></p>	<p><b>Collaborazione con Marconi Express</b></p>	<p>Prosegue la collaborazione con Marconi Express, gestore della monorotaia People Mover che collega l'aeroporto alla stazione ferroviaria di Bologna. In particolare, nel 2025 è stata aggiunta la possibilità di acquistare in un'unica transazione un biglietto ferroviario per l'aeroporto, includente la tratta della monorotaia People Mover dalla stazione centrale alla stazione aeroporto. Da febbraio a dicembre 2025 sono stati emessi oltre 60.000 biglietti combinati che hanno permesso di semplificare il viaggio e l'esperienza del passeggero. L'obiettivo futuro è quello di includere nell'acquisto del biglietto unico anche l'inclusione delle tratte aeree.</p>
	<p><b>Collaborazione con Tper</b></p>	<p>Nell'ambito della collaborazione con Tper, nel 2025 AdB ha incentivato economicamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la trasformazione da linea "speciale" a linea "urbana" della linea su gomma tra Aeroporto e stazione centrale;</li> <li>- l'ampliamento degli orari di servizio, estendendoli a 22 ore al giorno durante la stagione invernale. È inoltre in fase di studio l'efficientamento della linea.</li> </ul> <p>Il sostegno alle iniziative ammonta ad un totale di 150 mila € anno.</p>

**S3-4 32 d)** L'efficacia delle azioni riportate viene monitorata nel corso dei tavoli di lavoro condivisi con le amministrazioni pubbliche territoriali, gli enti di trasporto pubblico (Marconi Express, Tper), e SRM l'Agenzia per le Reti e la Mobilità, in cui vengono analizzate le esigenze di mobilità dei lavoratori della comunità aeroportuale e dei cittadini. La frequenza degli incontri è variabile.

Nello specifico sono state analizzate linee, frequenze e orari, condividendo un ampliamento dell'orario di servizio notturno e un orario di arrivo e partenza della linea urbana Q che permetta ai lavoratori di montare/smontare dal turno con comodità. Continua inoltre il tavolo di monitoraggio per verificare utilizzi ed esigenze sulle linee, inclusa eventuali fermate aggiuntive della linea 54 che coprano le esigenze del polo logistico e del varco Ovest e il tavolo di confronto con Città Metropolitana, handler e sindacati per l'estensione di agevolazioni ulteriori all'abbonamento integrato per i dipendenti delle società di handling

Per quanto riguarda le piste ciclabili è stata approvata il 22 dicembre dalla giunta della Città Metropolitana la convenzione per la realizzazione del tratto ciclabile Triumvirato e del tratto di collegamento all'aeroporto, riprenderanno quindi a gennaio i tavoli di lavoro e la conferenza dei servizi propedeutici all'avvio della progettazione esecutiva.

## 13.6 Target

**MDR-T 81 b)** Attualmente non sono presenti obiettivi misurabili legati ai temi rilevanti per le comunità interessate. Tuttavia, in relazione alla tematica di mitigazione del rumore, con l'attuazione del PCAR\_BAR e la mappatura acustica annuale LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) viene perseguito l'obiettivo di ridurre il rumore aeroportuale e la popolazione esposta ai livelli di rumorosità, in coerenza con i principi di Approccio Bilanciato sanciti dal Regolamento EU 598/2014. Le azioni della proposta PCAR\_BAR sono identificate tenendo conto anche del futuro scenario di traffico previsto dal Masterplan al 2030.

Per valutare l'efficacia dei progressi compiuti, nel 2025 è proseguito il monitoraggio del rumore aeroportuale e, nelle sedi preposte, la condivisione dei dati e delle informazioni sull'impatto acustico e sul traffico aereo con le comunità locali e i loro rappresentanti tecnici e istituzionali (ad esempio, nell'ambito delle Commissioni Rumore). AdB persegue l'obiettivo di ridurre la popolazione interessata dai livelli LVA maggiori di 60 dB, che identificano l'intorno aeroportuale ai sensi del DM 31/10/1997. Per un approfondimento su tali metriche si veda il paragrafo 13.7. *Metriche entity specific.*

## 13.7 Metriche entity specific

### Gestione del rumore

Postazione	Comune	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]
		31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025
P1-Zona industriale Bargellino	Calderara di Reno	67,2	67	67,7	67,2
P4 - Lippo di Calderara di Reno	Calderara di Reno	61,6	62,3	64	63,4
P5 - via Zanardi	Comune di Bologna	53,8	54,3	56,2	55,5
P6 - centro sportivo via Agucchi	Comune di Bologna	63,6	64,8	63,5	63,7
P7 - museo patrimonio industriale	Comune di Bologna	54,3	55	52,4	53,4
P8 - via corticella	Comune di Bologna	51,8	51,4	51,6	51,5
P9 - via dell'Arcoveggio	Comune di Bologna	55,1	55,7	54,9	55,3

I dati sono derivati dal sistema di monitoraggio acustico aeroportuale, che correla gli eventi di rumorosità registrati dalle stazioni di monitoraggio con i tracciati radar acquisiti dal medesimo sistema. Il periodo di riferimento per l'analisi è costituito dalle settimane di punta come identificate dal DM 31/10/1997. I livelli di rumore LVA sono stati calcolati in corrispondenza delle centraline acustiche appartenenti alla rete fissa di monitoraggio.

Dal confronto dei dati 2025 rispetto al 2024 si nota come i valori di rumore registrati dalle centraline non abbiano avuto scostamenti significativi, ritenendo pertanto che il livello di rumore nell'intorno aeroportuale (come definito ai sensi del DM 31/10/1997) si sia mantenuto pressoché costante.

### Impatto economico e creazione di posti di lavoro

La rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera si conferma elemento cardine per la crescita e la competitività, anche alla luce dell'incertezza dettata dal contesto macroeconomico e geopolitico attuale. Anche in questo contesto è quanto più importante che i gestori garantiscano un adeguato livello di accessibilità e attrattività del territorio, tenendo conto sia dell'impatto che l'Aeroporto produce in termini di occupazione, reddito e valore aggiunto, sia dell'effetto che un adeguato livello di connettività aeroportuale è in grado di generare sul sistema economico.

In termini di connettività, infatti, l'Aeroporto consolida la propria posizione fra i principali aeroporti italiani, favorendo una crescita solida del traffico sullo scalo (+3,4% rispetto al 2024) che ha, inoltre, beneficiato dell'introduzione dello status di "aeroporto coordinato" a partire dalla Winter Season 24-25. Per ulteriori dettagli in merito all'andamento del traffico si rimanda ai Cap. 1.1 e 2.1 della Relazione sulla Gestione.

Il contributo complessivo dell'Aeroporto alla comunità e all'economia si traduce in benefici in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL. L'impatto economico dell'Aeroporto si suddivide in quattro principali tipologie: diretto, indiretto, indotto e catalitico.

Stima dell'impatto economico dell'Aeroporto di Bologna <sup>83</sup>		
<b>Impatto diretto</b>	Generato dalle attività delle aziende che operano direttamente all'interno o nelle immediate vicinanze dell'Aeroporto	473,97 milioni PIL nazionale 8.456 posti di lavoro
<b>Impatto indiretto</b>	Generato dalle attività delle aziende che forniscono beni, servizi e supporto all'attività aeroportuale (es. catering, la fornitura di carburante per gli aerei, ecc.)	441,35 milioni di PIL nazionale 7.357 posti di lavoro
<b>Impatto indotto</b>	Generato dai dipendenti delle aziende connesse all'aeroporto, i quali, attraverso il loro reddito, stimolano la creazione di nuovi posti di lavoro nei settori locali	158,16 milioni di PIL nazionale 5.919 posti di lavoro
<b>Impatto catalitico</b>	Quantifica come la presenza dell'Aeroporto favorisca lo sviluppo economico in altri settori, stimolando affari e occupazione	1.672,09 milioni di PIL nazionale 24.335 posti di lavoro

In linea con quanto osservato in merito alla crescita del business nel 2025, si rileva conseguentemente una crescita dei valori generati in termini di PIL e occupazione sul territorio rispetto al 2024, confermando il ruolo strategico dell'aeroporto.

<sup>83</sup> Gli impatti sono calcolati utilizzando l'"Economic Impact Online Calculator" di ACI Europe (Airport Council International), che si basa principalmente sui dati di traffico per stimare, mediante l'applicazione di moltiplicatori statistici, il valore teorico della ricchezza e dell'occupazione generata da ciascun aeroporto. Il modello ACI si basa su un database che comprende l'intera area europea, includendo tutti gli aeroporti della regione. Tuttavia, le stime riportate riguardano specificamente l'aeroporto di Bologna, per il quale i dati vengono inseriti manualmente, seguendo i parametri e le informazioni fornite dal modello.



## 14 ESRS S4 – CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Il Gruppo, ispirato ai principi di centralità del cliente, valorizzazione delle persone e visione a lungo termine, si impegna a essere un modello di efficienza e modernità tra le principali aerostazioni italiane. L'obiettivo è offrire ai passeggeri un'esperienza di viaggio in un'infrastruttura accogliente e ben connessa, generando al contempo valore per il territorio. L'Aeroporto focalizza i suoi sforzi su accessibilità, tempi di attesa, cortesia del personale, innovazionee, in generale, sulla qualità dei propri servizi in collaborazione con gli altri operatori del sistema aeroportuale, tutelando al contempo la sicurezza del passeggero e i suoi dati personali.






### 14.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali





TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA SBM-3 9 a), b)
<b>Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali</b>			
Privacy Accesso a informazioni di qualità	<p><b>Inadeguata gestione dei dati di consumatori e utenti finali</b>, con possibili impatti negativi in termini di perdita dei dati sensibili e disservizi.</p>	⊖	<p>L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b>, al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità. L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> nella misura in cui Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati al tema della sicurezza informatica.</p>
	<p><b>Gestione inefficace delle informazioni riguardanti l'utenza</b>, con particolare riferimento alle risposte ai <b>reclami e segnalazioni</b>.</p>	⊖	<p>L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b>, al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità.</p>
	<p><b>Rischio cybersecurity e rischio di errata/involontaria divulgazione di informazioni confidenziali e/o sensibili gestite dalla Società e/o temporanea interruzione dei sistemi aeroportuali</b> (es. sistemi di informativa ai passeggeri, e-commerce) con potenziali mancati ricavi e conseguente possibile non conformità alla normativa esistente in materia di Privacy</p>	⚠	<p>Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b>, al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità. Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati al tema della sicurezza informatica.</p>

### Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali

Salute e sicurezza Sicurezza della persona Protezione dei bambini	<b>Impatti a livello di safety &amp; security per i passeggeri</b> dovuti al congestionamento delle aree funzionali, o altri problemi organizzativi (presenza di avifauna, circolazione di mezzi e attrezzature, presenza di oggetti, sversamenti di sostanze, avarie di mezzi pesanti etc.)		L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Care"</b> nella misura in cui Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, e alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire elevati standard di sicurezza presso l'Aeroporto.
	<b>Accadimento di incidenti/infortuni alle persone e mezzi di trasporto</b> , in particolare infortuni sul lavoro a seguito di inosservanza delle misure di prevenzione e protezione		Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire elevati standard di sicurezza presso l'Aeroporto, e alla <b>Direttrice "Care"</b> nel porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli collegati alla salute e sicurezza sul lavoro.

### Inclusione sociale dei consumatori

Accesso a beni e servizi Non discriminazione Pratiche commerciali responsabili	<b>Miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero</b> grazie a sviluppo di servizi commerciali aeroportuali che soddisfino i bisogni e le aspettative dei passeggeri e sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative applicate ai servizi offerti all'utenza aeroportuale.		L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità.
	<b>Garanzia di parità di accesso</b> ai servizi aeroportuali <b>alle categorie fragili</b>		L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità.
	<b>Miglioramento dell'accessibilità dei passeggeri</b> anche grazie al potenziamento dell'intermodalità con e fra diverse forme di trasporto da e per l'aeroporto.		L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Connect"</b> al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo.
	<b>Peggioramento della qualità del servizio</b> dovuto a problemi di congestionamento, non adeguati spazi dedicati al flusso di mezzi all'ingresso, disservizi per criticità operative ed organizzative delle società di handling.		L'impatto si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità.
	<b>Rischio di disservizi e insoddisfazione dei passeggeri</b> causati da cantieri, congestione e carenza di spazi, aggravati da inefficienze nei servizi di handling e vulnerabilità dei sistemi informativi, con impatti reputazionali, economici e operativi per AdB		Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di garantire un miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza e qualità.
	<b>Inefficacia delle nuove tecnologie introdotte dal Gruppo</b> per scarso presidio/accogliimento degli utilizzatori finali (es. handler)		Il rischio si correla alla <b>Direttrice "Experience"</b> , al fine di promuovere una cultura dell'innovazione quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei clienti.

 impatto positivo; 
  impatto negativo; 
  opportunità; 
  rischio

**SBM-3 10 a, b, c** L'Analisi di Doppia Rilevanza è stata svolta tenendo in considerazione le principali categorie di consumatori e clienti business influenzati dalle attività aeroportuali, come i passeggeri, gli handler, i vettori ed i sub-concessionari. Queste rappresentano categorie di clienti che potrebbero subire impatti negativi sui loro diritti alla riservatezza, alla protezione dei dati personali, alla non discriminazione, e che necessitano di informazioni esatte e accessibili sui servizi offerti dal gestore aeroportuale. Gli impatti negativi rilevanti derivano da aspetti critici legati al congestionamento delle aree funzionali del terminal, dovuto alle dimensioni non sempre adeguate ai livelli di traffico, alla gestione della *safety* e *security* delle operazioni aeroportuali e all'inadeguata risposta ai reclami e alle segnalazioni. Il primo impatto menzionato è generalizzato nel contesto in cui AdB opera, mentre gli altri due sono potenzialmente connessi a singoli incidenti che impattano su passeggeri e clienti business.

Gli impatti positivi, d'altro canto, derivano principalmente dall'attenzione che AdB pone nel cercare di aumentare sempre il livello di qualità dell'esperienza del passeggero, adottando soluzioni per garantire che ogni passeggero, indipendentemente dalle proprie esigenze specifiche, possa usufruire dei servizi in modo sicuro e confortevole. Inoltre, adottando standard di accessibilità internazionali, come quelli previsti dalla normativa ISO 30415, e collaborando con enti locali come la Consulta Disabili, AdB si impegna

ad assicurare che i passeggeri a ridotta mobilità (PRM) o altre necessità speciali possano usufruire in egual modo di un'esperienza di viaggio inclusiva e con alti standard qualitativi. Infine, grazie alle iniziative di mobilità sostenibile intraprese a favore del territorio (si vedano anche i paragrafi 6.5. Azioni, 11.5. Azioni, i e 13.5. Azioni) AdB promuove il miglioramento delle soluzioni di accessibilità allo scalo a disposizione dei passeggeri.

**SBM-3 10 d), 11, 12** I rischi individuati fanno riferimento alle conseguenze operative, economiche e reputazionali che un'inadeguata gestione dei dati di passeggeri e clienti business potrebbe rappresentare per la società, soprattutto in caso di cyberattacchi. Questo rischio è stato valutato come rilevante in particolare per il possibile impatto che si produrrebbe su specifiche categorie di passeggeri, come i PRM, i quali sono maggiormente soggetti alla protezione dei diritti di riservatezza e non discriminazione. Inoltre, sono state valutate come rilevanti le conseguenze economiche, reputazionali e operative che disservizi e inefficienze nell'attività aeroportuale, causate anche da attacchi cyber, potrebbero generare sul livello di servizio e soddisfazione dei passeggeri. In aggiunta, è stato valutato significativo il rischio economico e operativo associato ad una inadeguata adozione delle soluzioni tecnologiche introdotte dal Gruppo, per scarso presidio/accoglimento degli utilizzatori finali (es. handler). Infine, in relazione alle tematiche di sicurezza, è risultato rilevante il rischio associato all'accadimento di incidenti e infortuni, che possono riguardare altresì l'inosservanza delle misure di prevenzione e protezione da parte dei passeggeri presenti in aeroporto.

**SBM-3 10 d)** Non sono state identificate opportunità rilevanti relative ai consumatori e utilizzatori finali.

## 14.2 Processi per coinvolgere i consumatori e gli utilizzatori finali

**SBM-2 8, S4-2 20 a** L'ascolto e il coinvolgimento dei passeggeri e clienti business rappresenta un momento fondamentale al fine di comprendere e gestire gli impatti e rischi che li riguardano. Gli strumenti di coinvolgimento riguardano direttamente tali categorie di consumatori e utilizzatori finali, e nel prosieguo se ne riporta una mappatura.

**S4-2 20 b, c, d), 21**

Tipologia e descrizione dei canali di ascolto e coinvolgimento	Frequenza	Responsabilità <sup>84</sup>
<b>Interviste Airport Service Quality (ASQ)</b> , rivolte ai passeggeri e focalizzate sui principali servizi aeroportuali offerti (parcheggi, mezzi pubblici, controlli di sicurezza, banchi check-in, business lounge, esercizi commerciali, servizi e livelli pulizia) al fine di valutarne la qualità utilizzando standard di rilevazione internazionali previsti dal programma ASQ dell'Airports Council International (ACI). Come risultato viene calcolato l'indice ASQ, che offre una metrica quantitativa che permette, tra le altre cose, di valutare l'efficacia dei servizi e identificare le aree di miglioramento, monitorandole nel tempo.	Mensile	Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT
<b>Questionari di Customer Satisfaction e di rilevazione dei tempi di processo</b> , svolti in conformità alle disposizioni previste da ENAC, con lo scopo di rilevare la soddisfazione percepita sui servizi aeroportuali offerti ai passeggeri. Anche gli equipaggi dei voli in assistenza TAG <sup>85</sup> completano il questionario per ogni volo, con l'obiettivo di identificare i punti di forza e di debolezza dell'organizzazione.	Trimestrale	Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT
<b>Focus specifici<sup>86</sup> sulla qualità dei servizi offerti dai subconcessionari</b> , tramite interviste rivolte ai passeggeri. Lo scopo di tali interviste è quello di andare a monitorare il livello di qualità percepita con un dettaglio maggiore rispetto a quello degli altri strumenti già in uso. Questi questionari, infatti, contengono un maggiore numero di domande ed una dovizia di dettagli che permettono poi di intraprendere azioni specifiche di miglioramento.	1 volta l'anno	Responsabile Retail & Advertising Business Development/ Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT

Tipologia e descrizione dei canali di ascolto e coinvolgimento	Frequenza	Responsabilità
<b>Comitato Regolarità del Servizio e Qualità</b> , composto da rappresentanti della Direzione Operazioni Aeroportuali, Area Qualità e Customer Experience, altre funzioni interessate, handler, vettori e ENAC. Durante gli incontri vengono condivisi e analizzati congiuntamente gli indicatori di performance, in riferimento all'andamento dell'anno in corso e valutate congiuntamente azioni migliorative laddove necessario.	Ogni 2 mesi	Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT

<sup>84</sup> Il soggetto responsabile è colui che ha ruolo di livello più elevato all'interno dell'impresa e a cui spetta la responsabilità operativa di assicurare che il coinvolgimento abbia luogo.

<sup>85</sup> I risultati raccolti sono gestiti autonomamente da TAG, dal Responsabile di Coordinamento e Gestione, e forniscono spunti per miglioramento continuo e l'ottimizzazione della qualità dei servizi offerti.

<sup>86</sup> I focus specifici vengono svolti anche in altri ambiti: app e sito, innovazione, lounge, mobilità, parcheggi e sostenibilità.

Vengono inoltre condivise informazioni su progetti e cantieri in corso, in ottica di massimo allineamento tra tutti gli stakeholder.

<b>Comitato Regolarità del Servizio e Qualità (Short)</b> , con composizione analoga e frequenza maggiore. Il comitato ha l'obiettivo sia di condividere informazioni, al fine di mantenere un coordinamento massimo tra i vari operatori, sia di valutare azioni in risposta a criticità emerse nell'operatività quotidiana.	Ogni 3 settimane	Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT
<b>Consulta disabili</b> . Incontri con le associazioni di persone con disabilità al fine di confrontarsi su tematiche legate all'accessibilità e individuare soluzioni che possano migliorare l'esperienza dei passeggeri con disabilità.	2 volte l'anno	Direzione Sviluppo Persone e Organizzazione
<b>Interviste rivolte ai passeggeri PRM</b> sulla qualità dell'assistenza. I dati raccolti tramite intervista vengono condivisi con l'Operational Service Manager, il team Airfield, il Terminal Monitoring Performance, i coordinatori PRM e i supervisori del terminal, al fine di garantire un monitoraggio continuo del servizio.	Mensile	Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT
<b>Focus tematici su innovazione</b> , effettuati tramite survey rivolte ai passeggeri e altri stakeholder della comunità aeroportuale, al fine di monitorare ed analizzare le soluzioni innovative implementate presso lo scalo e avere un feedback rispetto alle nuove tendenze e iniziative di digitalizzazione, tecnologie self-service/touchless, infrastrutture tecnologiche e comunicazione digitale. Sono altresì organizzati eventi come Marconi Living Lab volti alla raccolta e all'analisi di esperienze e bisogni reali attraverso workshop e tavoli di lavoro con passeggeri e stakeholder. I risultati di queste analisi vengono presentati all'Innovation Manager che verifica la coerenza con il piano di innovazione e valuta possibili sviluppi futuri.	1 volta l'anno	Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità & ICT
<b>Indagini di Mystery Client su attività commerciali</b> , al fine di monitorare i livelli di qualità proposti da queste ultime. Le indagini vengono eseguite da personale esperto esterno che in incognito e sulla base di una check list, monitora un serie di elementi funzionali al servizio e alla percezione del cliente. I risultati di queste indagini vengono, poi, condivise mensilmente con i partner commerciali e, laddove vengano riscontrate particolari criticità, viene studiato un piano di rimedio.	Mensile	Responsabile Retail & Advertising business development

I passeggeri e clienti business vengono coinvolti anche ai fini dello stakeholder engagement realizzato nell'ambito dell'aggiornamento annuale dell'analisi di Doppia Rilevanza, attraverso la somministrazione di questionari e interviste, al fine di promuovere una comprensione condivisa delle questioni di sostenibilità materiali del Gruppo e dell'importanza che tali soggetti attribuiscono a queste ultime. Per una panoramica completa dei canali di coinvolgimento e ascolto utilizzati dal Gruppo, si rimanda anche alla tabella riassuntiva al paragrafo 2.3. *Interessi e opinioni degli stakeholders*.

### 14.3 Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui consumatori e utenti finali

Gli strumenti a disposizione di passeggeri e clienti business per esprimere preoccupazioni o sollevare segnalazioni sono diversi, differenziandosi in base al tipo di segnalazione che si intende inoltrare.

**§4-3 25 b), c), d), 26)** Per gli argomenti pertinenti, tra cui illeciti amministrativi, contabili, civili e penali o condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/01 e violazioni del Modello 231, AdB mette a disposizione il canale whistleblowing, che permette di fare segnalazioni anonime che vengono monitorate e gestite dagli organismi preposti dalla Policy Whistleblowing, la quale prevede anche specifiche misure per proteggere da eventuali ritorsioni le persone che si avvalgono del canale. Il canale è messo a disposizione dei clienti e consumatori tramite il sito web aziendale. Per ulteriori dettagli sul canale whistleblowing si rimanda al paragrafo 15.2. *Politiche*. Al canale whistleblowing si aggiungono alcuni degli strumenti di stakeholder engagement riportati nella tabella al paragrafo precedente, tra cui i questionari e le interviste rivolte all'utenza aeroportuale e in particolare ai passeggeri PRM, al fine di esprimere eventuali insoddisfazioni sulla qualità del servizio o sull'accessibilità dello scalo.

I passeggeri e gli altri utenti possono altresì inviare reclami, la cui gestione in AdB è disciplinata da una procedura specifica all'interno del Sistema di gestione integrato. Questa prevede l'invio di segnalazioni tramite mail ad un indirizzo PEC dedicato o alla pagina web aziendale "Hai bisogno di aiuto?". Le segnalazioni vengono registrate nel sistema secondo le Linee Guida GEN06 - ENAC (Insoddisfazione, Inadempienza, Rimborso) e categorizzate per ambito (es. aerostazione, bagagli, security, PRM, retail, sito, ecc.). La funzione Customer Relationship Management prepara e invia la risposta all'utente, coinvolgendo altre funzioni se necessario, e mensilmente elabora statistiche dai dati sui reclami che vengono analizzate e condivise in tavoli di lavoro come Management Board e Comitato Qualità e Regolarità del servizio.

Il numero di segnalazioni e reclami ricevuti, indipendentemente dal soggetto segnalante, costituisce un indicatore del livello di consapevolezza degli stakeholder con riguardo ai canali predisposti per sollevare esigenze e preoccupazioni.

Infine, in ambito *safety* sono disponibili tre distinti canali di segnalazione, al fine di garantire una gestione efficace della sicurezza operativa e una comunicazione tempestiva, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo 12.3. *Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore.*

**S4-3 25 a)** In merito ai processi indirizzati a porre rimedio e prevenire il verificarsi degli impatti negativi rilevanti sui consumatori e utilizzatori finali, comprese le misure di monitoraggio e valutazione della loro efficacia, si rimanda ai presidi trattati all'interno del paragrafo 14.5. *Azioni.*

#### 14.4 Politiche

**S4-1 13, 15** I principali documenti volti alla gestione degli impatti e dei rischi rilevanti relativi ai passeggeri e clienti business, sono:

- il Codice Etico;
- Il Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali;
- la Politica integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, per le questioni concernenti la qualità del servizio, la mobilità sostenibile e l'innovazione;
- la Politica per la sicurezza operativa, per le questioni concernenti il tema della *safety* legato all'attività aeroportuale;
- la Politica per il Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, per le questioni relative alla sicurezza delle informazioni gestite dalla Società;
- la Politica e strategia per l'innovazione, per le questioni relative all'innovazione;
- la Carta dei servizi, per le questioni concernenti la qualità del servizio.

Il Codice Etico descrive i principi che guidano l'agire aziendale nei rapporti con tutti i propri portatori di interesse, compresi passeggeri e clienti business, i quali devono essere improntati a criteri di legalità, trasparenza e correttezza. Inoltre, il Codice Etico riporta i principi generali che guidano la società nell'utilizzo di informazioni, nella riservatezza e tutela della privacy. **MDR-P 65** Per i dettagli relativi a scopo, perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con impatti e rischi del Codice Etico, si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche.*

**MDR-P 65**, La Politica integrata per la qualità, l'ambiente, l'energia e la sicurezza stabilisce l'impegno al mantenimento e al miglioramento di un Sistema di gestione integrato basato su alti standard di qualità del servizio in un'ottica *customer centric* e che pone al centro dell'attenzione le categorie fragili, a soddisfare l'esigenza di mobilità del territorio lavorando in una prospettiva di sviluppo sostenibile nonché a promuovere ed attuare iniziative di mobilità sostenibile ed alternativa rivolte ai passeggeri. Con riferimento al tema innovazione, la Politica stabilisce inoltre l'impegno a mantenere un Sistema di gestione integrato in grado di mantenere attivi processi di innovazione, per rispondere al mutevole contesto di mercato, monitorando al contempo le performance aeroportuali al fine di favorire l'innovazione tecnologica e di processo per migliorare l'esperienza in aeroporto. Per i dettagli circa lo scopo, il perimetro, le responsabilità, la diffusione e l'interazione con impatti e rischi della Politica integrata si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche.*

**MDR-P 65** Per quanto concerne il tema della *safety*, la Politica per la sicurezza operativa stabilisce l'impegno a trasferire e a condividere con i soggetti aeroportuali coinvolti nelle attività in *airside* competenze, skills e cultura, con adeguate azioni di coordinamento nonché a promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della sicurezza al fine di creare un ambiente dove tutti gli operatori aeroportuali possano segnalare immediatamente ogni incidente o evento di *safety* accaduto e/o potenzialmente pericoloso. Tali prescrizioni presentano ricadute indirette anche per la salvaguardia del passeggero. Per ulteriori dettagli in merito a scopo, perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con impatti e rischi della Politica per la sicurezza operativa si rimanda al paragrafo 12.4. *Politiche.*

**MDR-P 65, S4-1 16, 17** Riguardo al tema della sicurezza delle informazioni, AdB dispone di una Politica per il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni che esplicita l'impegno a tutelare i dati personali degli individui connessi ai trattamenti di informazioni, compresi i passeggeri. La Politica è il documento programmatico di riferimento per l'omonimo sistema di gestione certificato secondo la norma ISO 27001. Per i dettagli in merito a scopo, perimetro, responsabilità, diffusione e interazione con impatti e rischi della Politica si rimanda al paragrafo 11.4. *Politiche.* A integrazione della Politica in analisi e in conformità al Regolamento (UE) 2016/679 ("GDPR"), AdB ha altresì redatto una Privacy Policy, disponibile sul sito web della società, che riporta pubblicamente l'informativa privacy relativa alla modalità di trattamento, gestione e protezione dei dati personali degli utenti, rafforzando inoltre i diritti di questi ultimi con la possibilità di accedere, correggere, cancellare e trasferire i propri dati, nonché di opporsi al trattamento degli stessi in determinate circostanze.

**MDR-P 65** La Politica "Innovazione come strategia aziendale" mira a promuovere l'innovazione come leva strategica per il miglioramento continuo e per il rafforzamento della fidelizzazione dei clienti. Tale approccio si inserisce nel percorso avviato nel 2024, anno in cui AdB ha integrato l'innovazione tra i propri valori fondamentali, riconoscendone il ruolo centrale nello sviluppo dell'organizzazione. Per AdB, innovare significa introdurre un prodotto o un servizio nuovo, o apportare un miglioramento significativo a quelli esistenti, ma anche sviluppare nuovi processi, metodi di marketing o modelli organizzativi, sia nell'ambito del business, sia nel luogo di lavoro o nelle relazioni esterne. In questa prospettiva, innovare significa ad esempio, sviluppare soluzioni tecnologiche avanzate al fine di migliorare l'interazione con i passeggeri e ottimizzare la loro esperienza di viaggio in Aeroporto.

## Politica “Innovazione come strategia aziendale”

### SCOPO E PERIMETRO

La Politica è stata adottata nel 2024 e supporta l'attuazione del Sistema di gestione per l'innovazione di AdB certificato secondo la norma ISO 56001:2024 e i progetti previsti dal Piano Innovazione.  
La Politica fa riferimento al perimetro di Aeroporto di Bologna S.p.A.

### DESCRIZIONE

La Politica ribadisce l'impegno di AdB a sviluppare il proprio modello di business attorno al tema dell'innovazione, mediante l'individuazione di specifici obiettivi:

- adottare una strategia digitale condivisa e potenziare la reputazione di AdB come aeroporto smart e digitale;
- identificare e applicare tecnologie che migliorino la customer experience;
- favorire una cultura dell'innovazione, che incoraggi la nascita di nuove idee e ne supporti la trasformazione in soluzioni concrete
- investire nella tecnologia per semplificare il lavoro dei collaboratori e migliorare servizi e processi;
- promuovere una cultura sostenibile, che unisca innovazione e rispetto per l'ambiente.

### RESPONSABILITA'

L' Amministratore Delegato è responsabile dell'attuazione della Politica, revisionando e approvando altresì i progetti del Piano.

### DIFFUSIONE

Una sintesi dei principali elementi del Piano Innovazione è disponibile sul sito web dell'Aeroporto. I progetti del Piano Innovazione sono invece disponibili sulla rete intranet e consultabili dai dipendenti.

## INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'

La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:

- 1) Miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero grazie a sviluppo di servizi commerciali aeroportuali che soddisfino i bisogni e le aspettative dei passeggeri e sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative applicate ai servizi offerti all'utenza aeroportuale
- 2) Inefficacia delle nuove tecnologie introdotte dal Gruppo per scarso presidio/accogliimento degli utilizzatori finali (es. handler)

**MDR-P 65, S4-1 16, 17** La **Carta dei Servizi**, pubblicata nel rispetto delle disposizioni ENAC, rappresenta lo strumento che in maniera formale definisce l'impegno di AdB nei confronti degli utenti per migliorare costantemente i servizi offerti. La Carta dei Servizi, tra le altre cose, indica ai passeggeri e agli utenti interessati i canali ai quali è possibile rivolgersi per avere assistenza o fornire suggerimenti e reclami nel rispetto della normativa “Diritti del Passeggero”. TAG dispone di una propria Carta dei Servizi che essendo in linea con il Regolamento ENAC, risulta coerente con quella del gestore aeroportuale.

Carta dei Servizi	
SCOPO E PERIMETRO	DESCRIZIONE
<p>Il Gestore aeroportuale è responsabile dell'attuazione e del monitoraggio della Carta dei Servizi; le strutture operative concorrono all'attuazione degli standard e delle azioni di miglioramento previste.</p> <p>La responsabilità della redazione della carta dei servizi ricade nei compiti assegnati alla Direzione Innovazione, Sostenibilità, Qualità &amp; ICT (DISQICT), nella figura del Quality Manager (Responsabile della qualità).</p>	<p>La Carta dei Servizi fornisce un profilo sintetico della Società, compresi i suoi impegni in vari ambiti, tra cui l'impegno per la sostenibilità e per il rispetto dei Diritti umani per la parità di genere e contro le discriminazioni. All'interno della Carta sono riepilogate le performance circa i tempi di attesa in coda, la qualità dei servizi offerti, le operazioni di pulizia, l'informazione fornita e tutti gli altri fattori che influenzano l'esperienza di viaggio complessiva degli utenti. Vengono inoltre riportate le modalità di accoglienza delle persone a ridotta mobilità (PRM) o con disabilità al fine di garantire la miglior esperienza possibile e offrire assistenza che rispetti gli alti standard di qualità del servizio. I prestatori d'opera che lavorano all'interno del sedime aeroportuale devono offrire servizi coerenti con gli obiettivi della Carta dei Servizi di AdB.</p>
RESPONSABILITA'	DIFFUSIONE
<p>La responsabilità dell'attuazione della Carta dei Servizi è affidata all'Operational Services Manager, che riporta direttamente al Direttore delle Operazioni aeroportuali.</p>	<p>La Carta dei Servizi è disponibile sul sito web di Aeroporto di Bologna.</p>
INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'	
<p>La Carta dei Servizi fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associati ai seguenti impatti e rischi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Gestione inefficace delle informazioni riguardanti l'utenza, con particolare riferimento alle risposte ai reclami e segnalazioni</li> <li>2) Miglioramento dell'esperienza di viaggio del passeggero grazie a sviluppo di servizi commerciali aeroportuali che soddisfino i bisogni e le aspettative dei passeggeri e sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative applicate ai servizi offerti all'utenza aeroportuale</li> <li>3) Garanzia di parità di accesso ai servizi aeroportuali alle categorie fragili</li> <li>4) Peggioramento della qualità del servizio dovuto a problemi di congestionamento, non adeguati spazi dedicati al flusso di mezzi all'ingresso, disservizi per criticità operative ed organizzative delle società di handling</li> <li>5) Rischio di disservizi e insoddisfazione dei passeggeri causati da cantieri, congestione e carenza di spazi, aggravati da inefficienze nei servizi di handling e vulnerabilità dei sistemi informativi, con impatti reputazionali, economici e operativi per AdB</li> </ol>	

**S4-1 17** Nel 2025 non sono state riscontrate violazioni da parte del Gruppo dei principi del Global Compact delle Nazioni Unite e delle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali che interessano i consumatori e/o gli utilizzatori finali.

#### 14.5 Azioni

**MDR-A 68, S4-4 28,30** AdB ha proseguito nel 2025 nell'implementare un insieme di azioni volte a gestire gli impatti e rischi relativi ai passeggeri e clienti business. **S4-4 31 d)** Il monitoraggio delle azioni avviene con diverse modalità, sia qualitative che quantitative, ad esempio rilevando la soddisfazione degli utenti attraverso interviste e questionari, indagini di mystery client, controllando il numero e la tipologia di reclami e segnalazioni inoltrati attraverso i canali ufficiali dell'aeroporto, durante gli incontri del Comitato Regolarità del Servizio e qualità<sup>87</sup>, effettuando test sui presidi del sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni, monitorando il dati relativi al numero di passeggeri suddivisi per tipologia di intermodalità utilizzata.

**S4-4 31 d)** In continuità con gli esercizi precedenti, non sono stati segnalati gravi problemi e incidenti in materia di diritti umani connessi ai diritti dei passeggeri, riconducibili direttamente e/o indirettamente al Gruppo, per cui nessuna ulteriore iniziativa a porre rimedio su tali questioni è stata attuata.

**MDR A 68, S4-4 31, 32, 33 a), 34, 37**

<sup>87</sup> Il Comitato monitora i risultati dei parametri previsti dalla Carta dei Servizi e gestisce le problematiche legate alla qualità. Le criticità rilevate portano alla definizione di azioni correttive, monitorate nei successivi incontri.

Ambito	Azione	Descrizione
<b>Azioni relative agli impatti negativi e rischi rilevanti</b>		
<b>Sicurezza dei dati e cybersecurity</b>	<b>Adozione di un sistema di gestione per la sicurezza informatica, certificato secondo la norma UNI EN ISO 27001</b>	<p>Dal 2023 AdB adotta un sistema di gestione per la sicurezza informatica certificato ISO 27001, quest'ultima riconfermata nel corso di un audit di terza parte avvenuto nel 2025.</p> <p>L'Information Security Manager assicura la gestione degli eventi informatici. Nell'ambito del sistema di gestione, i progetti nuovi vengono analizzati dalla fase di progettazione per valutare l'eventuale coinvolgimento di dati sensibili e la postura cyber del fornitore.</p> <p>L'efficacia del sistema di gestione è testata attraverso diverse metodologie di sicurezza (Disaster Recovery, Penetration Test, Vulnerability Assessment), il cui esito porta alla rimodulazione delle procedure o all'adozione di nuovi sistemi di sicurezza informatica. L'approccio descritto assicura che l'Aeroporto gestisca i dati personali e riservati in modo sicuro e conforme alle normative, proteggendo la privacy dei passeggeri e la sicurezza dei sistemi informatici.</p> <p>In conformità con le normative vigenti, ogni incidente rilevante relativo alla sicurezza delle informazioni viene tempestivamente comunicato agli organi competenti, assicurando una gestione trasparente e conforme degli eventi. All'interno del sistema di gestione, vengono infine definite le azioni necessarie e idonee in risposta agli impatti negativi e rischi concernenti il tema della sicurezza informatica. L'efficacia del processo di definizione delle azioni viene valutata tramite il monitoraggio periodico del sistema di gestione e la riconferma della certificazione ISO27001 tramite audit di terza parte. Per ulteriori dettagli sulla struttura del sistema di gestione si rimanda al paragrafo 11.5. Azioni.</p>
	<b>Conformità alla normativa NIS 2</b>	<p>Nel 2024 AdB ha avviato un percorso al fine di garantire conformità alla NIS2, con orizzonte di completamento al 2026. Nel corso del 2025 sono state attivate e completate alcune attività propedeutiche. In particolare, nell'ambito del sistema di gestione per la sicurezza informatica sono stati approvati sia il nuovo Modello Organizzativo NIS2-GDPR e AI e il nuovo Piano di Gestione degli Incidenti, operativo da gennaio 2026. Le restanti attività richieste dalla direttiva saranno portate a termine nel 2026 nel rispetto delle scadenze indicate dalla stessa.</p>
	<b>Security Operations Center (SOC) e Network Operations Center (NOC).</b>	<p>Nel 2025 è proseguita la gestione della rete aziendale tramite il SOC e NOC, ossia, due servizi operativi h24 e sette giorni su sette, che permettono di monitorare, rilevare, analizzare e rispondere alle minacce informatiche in tempo reale, e gestire eventuali disservizi in tempi ridotti. In particolare, il SOC si occupa di monitorare e analizzare gli eventi di sicurezza, mentre il NOC garantisce il controllo delle performance e dell'affidabilità della rete aziendale. Le segnalazioni SOC vengono inviate al personale preposto (Area Cybersecurity, Sistemi e direttamente al Direttore ICT) il quale si occupa eventualmente di attivare la gestione dell'incidente secondo la relativa procedura.</p>
	<b>Sistema Endpoint Detection and Response (EDR)</b>	<p>Nel 2025 è proseguita la gestione del sistema EDR, soluzione avanzata di sicurezza informatica che consente di rilevare e rispondere in tempo reale agli attacchi informatici su dispositivi (computer, server e—mobili), garantendo maggiore possibilità di intervento.</p>
	<b>Multifactor Authentication (MFA)</b>	<p>Al fine di ridurre il rischio di accessi non autorizzati, nel 2025 è proseguita l'implementazione della MFA su tutte le utenze aziendali, misura di sicurezza che richiede l'autenticazione tramite almeno due diversi fattori.</p>
	<b>Zero Trust Network Access (ZTNA)</b>	<p>Nel 2025 è proseguito l'accesso alla rete aziendale tramite VPN ZTNA, tecnologia basata sul principio del <i>zero trust</i>: ogni richiesta di connessione viene infatti considerata potenzialmente rischiosa e, per questo motivo, è soggetta a verifica preventiva prima di autorizzare l'accesso alle risorse aziendali.</p>

Azioni relative agli impatti negativi e rischi rilevanti		
<b>Sicurezza dei dati e cybersecurity</b>	<b>Privileged Access Management (PAM)</b>	In continuità con l'esercizio precedente, il monitoraggio degli accessi amministrativi avviene tramite il sistema PAM, il quale assicura che solo gli utenti autorizzati possano accedere a risorse critiche.
	<b>Audit periodici</b>	Nel 2025 sono proseguiti gli audit periodici in ambito privacy e cybersecurity, per verificare la conformità alle normative e l'efficacia delle misure di sicurezza implementate. Gli audit sul sistema di gestione si dividono in interni, svolti in due giornate durante l'anno, ed esterni ovvero di terza parte, con cadenza annuale per l'intero ciclo di certificazione. Dal 2025 inoltre vengono sottoposti ad audit di seconda parte in ambito cybersecurity i fornitori, scelti sulla base di criteri quali, rilevanza per il business di AdB, criticità rilevate, periodicità di verifica etc. Questa attività si affianca alle frequenti valutazioni by design che vengono eseguite ogni volta che si valuta l'inserimento di nuovi servizi tecnologici e ad ogni rinnovo di contratto per gli esistenti.
<b>Sicurezza operativa</b>	<b>Hazard log</b>	Nel 2025 è proseguita la gestione della sicurezza operativa tramite l'hazard log, che permette di mappare i rischi operativi nello scalo e valutare l'efficacia delle barriere implementate. La mitigazione di tali rischi permette di tutelare non solo il personale della comunità aeroportuale, ma anche i passeggeri. Per i dettagli del presidio in questione, che permette di individuare le azioni idonee in risposta agli impatti negativi del Gruppo sul tema <i>safety</i> e comprenderne l'efficacia, si rimanda al paragrafo 12.5. <i>Azioni</i> .
<b>Disservizi legati agli handler</b>	<b>PRM <i>airside</i> e Memorandum of Understanding</b>	Al fine di mitigare il rischio che i servizi erogati dagli handler aeroportuali non rispettino standard di qualità adeguati, con conseguenti disagi per i passeggeri, dal 2023 il servizio PRM <i>airside</i> è stato internalizzato, abbassando notevolmente il numero dei ritardi imputabili direttamente alla gestione del servizio e ottenendo degli ottimi risultati in termini di qualità del servizio erogato al passeggero. Inoltre, in questo ambito, nel 2024 è stato sottoscritto un Memorandum of Understanding volto a consolidare e definire le responsabilità condivise tra AdB e gli handler.
	<b>Monitoraggio attraverso indicatori di performance</b>	Infine, per quel che riguarda le altre società del gruppo: -TAG analizza e adatta le procedure in caso di lamentele o ritardi, con un focus sulla prevenzione di problematiche ricorrenti, con l'obiettivo di ricercare soluzioni prima che il problema si ponga, anche a scapito del revenue.
	<b>Standard level agreement (SLA)</b>	-FFM utilizza dei SLA contrattuali con i principali vettori al fine di mitigare il rischio di disservizio legato agli handler e migliorare il servizio cargo nel tempo.
Azioni relative agli impatti positivi rilevanti		
<b>Qualità del servizio, e customer experience</b>	<b>Standard UNI EN ISO 9001</b>	Dal 1998 AdB adotta un Sistema di Gestione per la Qualità certificato ISO 9001. Lo standard attesta che la Società implementa in modo efficace un sistema di gestione capace di garantire la qualità dei propri processi e servizi al fine di soddisfare le esigenze del cliente e le normative vigenti. Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata mediante il superamento dell'annuale audit di terza parte.
	<b>Standard UNI EN ISO 56001</b>	Dal 2024 AdB adotta un Sistema di Gestione per l'Innovazione certificato ISO 56001. Lo standard certifica che AdB dispone di una struttura sistematica, con processi definiti, per governare l'innovazione, includendo strategia, implementazione di iniziative, misurazione della performance e azioni di miglioramento continuo. Nel 2025 la certificazione del Sistema è stata riconfermata a valle di un audit esterno.

Azioni relative agli impatti positivi rilevanti		
<b>Qualità del servizio, e customer experience</b>	<b>Business Lounge</b>	Nel 2025, l'Aeroporto ha posto in essere un cambio di business model per la gestione della Business Lounge, affidandone, tramite procedura di beauty contest, la gestione ad un partner specializzato con l'obiettivo di incrementare l'offerta, sia a livello qualitativo che quantitativo, che il passeggero trova all'interno della Business Lounge e migliorare in tal modo la qualità del servizio. Per fare ciò, AdB è partito dai desiderata rilevati nelle varie modalità di indagine e interazione con il cliente attivati, quali le interviste di Customer Satisfaction, di ASQ e di Mystery Client.
	<b>Customer Care (i-Care)</b>	Il servizio integra in un unico modello organizzativo il punto informazioni fisico e i canali digitali (come il canale Whatsapp), garantendo una gestione strutturata delle richieste di assistenza, informazioni e reclami. L'adozione di un sistema di Customer Relationship Management (CRM) e di una knowledge base condivisa consente tracciabilità, monitoraggio delle performance e miglioramento continuo del servizio. L'iniziativa contribuisce a rafforzare l'esperienza complessiva dei passeggeri, generando impatti positivi rilevanti.
	<b>Nuova Area PET</b>	Nel 2025 l'Aeroporto di Bologna ha completato e reso operativa la nuova Area PET, uno spazio dedicato ai passeggeri che viaggiano con animali da compagnia o di assistenza, progettato per migliorare il comfort, l'inclusività e la qualità dell'esperienza aeroportuale. L'area è dotata di arredi e servizi dedicati ed è accessibile, gratuita e fruibile 24 ore su 24. Il progetto ha consentito di riqualificare uno spazio precedentemente inutilizzato, introducendo una soluzione funzionale e inclusiva, contribuendo a rispondere alle esigenze di una comunità di passeggeri in costante crescita e a rafforzare la qualità complessiva dei servizi offerti dallo scalo.
	<b>Help Service Desk</b>	Nel secondo semestre del 2025, al fine di migliorare la qualità del servizio informatico e rafforzare nell'ambito dell'area Information Technology il presidio di sistemi, applicativi e sicurezza informatica, AdB ha internalizzato il servizio di Help Desk, precedentemente erogato da società esterna, definendo un nuovo Service Desk. Tra gli obiettivi cui AdB vuole tendere, una volta a regime, si citano la copertura del servizio da h16 a h24 e una maggiore presenza di personale dedicato e qualificato, in coerenza con gli obiettivi di ampliamento e potenziamento dei servizi aeroportuali.
<b>Qualità del servizio, e customer experience</b>	<b>Gruppo Interfunzionale Qualità e Facilitazione</b>	Nel 2025 sono proseguite le attività del Gruppo Interfunzionale Qualità e Facilitazione che svolge, tra le altre cose, dei sopralluoghi per garantire alti standard di qualità in tutti gli aspetti del servizio (comfort, segnaletica, informazione, pulizia e manutenzione). Sono state effettuate numerose ispezioni del terminal, con l'obiettivo di risolvere le criticità e migliorare la funzionalità e il decoro dell'aeroporto, per arricchire ulteriormente l'esperienza dei passeggeri.
	<b>Tavolo QUP (Quality Under Pressure)</b>	Nel 2025 sono continuate le attività del Tavolo Quality Under Pressure (QUP), al quale partecipano diverse funzioni aziendali, tra cui Direzione Infrastrutture, Direzione operativa e Direzione ICT&Qualità. Il Tavolo è finalizzato a risolvere operativamente le criticità legate ai cantieri e alla customer experience, attraverso un approccio proattivo nella gestione delle problematiche partendo dalla condivisione degli indicatori di performance di qualità.
	<b>Marconi Living Lab</b>	Nel corso del 2025 AdB ha organizzato l'evento "Marconi Living Lab", che ha coinvolto passeggeri, vettori, handler e sub-concessionari, con l'obiettivo di raccogliere esperienze e bisogni reali attraverso workshop e tavoli di lavoro, elaborando, secondo un approccio condiviso, le linee di sviluppo dell'aeroporto. L'evento ha portato all'individuazione di quattro priorità strategiche: miglioramento delle infrastrutture in chiave comfort e sostenibilità, iniziative customer experience, partnership per inclusività e sostenibilità con i vettori e mobilità integrata.

	<b>Formazione soft skills ai dipendenti dei sub-concessionari</b>	Nel 2025, in continuità con gli esercizi precedenti, sono stati erogati percorsi formativi per i dipendenti dei sub-concessionari sui temi di qualità, cortesia e attenzione al cliente, al fine di migliorare l'interazione con i passeggeri e migliorare la qualità percepita del servizio. Per ulteriori dettagli sull'iniziativa si rimanda al paragrafo 12.5. Azioni.
	<b>Formazione in ambito celiachia</b>	Nel corso del 2025 Aeroporto di Bologna e AUSL hanno iniziato una collaborazione che ha portato alla formazione sulla celiachia <sup>88</sup> e sulle corrette prassi da seguire, di circa 120 addetti operanti all'interno dei punti vendita food&beverage aeroportuali.
	<b>Piano Innovazione</b>	Il Piano Innovazione contiene un insieme di iniziative, alcune pluriennali, identificate da AdB a supporto delle performance operative, della sostenibilità e della customer experience. . Le iniziative vengono identificate dall'Innovation Team e dall'Innovation Manager (UNI 11814:2021) e da colleghi appartenenti alle diverse Direzioni tramite eventi periodici quali Concorsi di Idee. Il Piano Innovazione, revisionato nel 2025, copre il periodo 2026-2030 con maggiore focus sul primo biennio.
	<b>Interventi infrastrutturali e a favore dei passeggeri PRM</b>	Nel 2025, in Area Imbarchi, è stata completata la Sala Amica dedicata ai passeggeri PRM. È stata inoltre avviata la riqualifica dell'area di attesa nel piazzale servizi di attesa bus, con la costruzione di una pensilina di copertura per il riparo dei passeggeri, completata nei primi mesi del 2026. È stata infine riqualificata l'Area Imbarchi Schengen, con l'apertura di nuovi esercizi commerciali e l'installazione di nuove sedute cablate per consentire la ricarica dei dispositivi elettronici, oltre al completamento della nuova area PET (vedi sopra), disponibile anche per i cani guida dei passeggeri, al fine anche di migliorare l'accessibilità e la qualità dell'esperienza dei passeggeri con ridotta mobilità e/o disabilità. Infine, è stato inoltre acquistato un nuovo mezzo elevatore elettrico per il trasporto PRM.
<b>Mobilità</b>	<b>Biglietto unico integrato</b>	Nel 2025 sono proseguite le azioni indirizzate a favorire l'integrazione modale dei trasporti a favore dei passeggeri, grazie ad un accordo siglato da Trenitalia e Marconi Express, con la partecipazione di AdB, che ha previsto la possibilità di acquistare in un'unica soluzione il biglietto treno e quello della monorotaia Marconi Express che collega la stazione ferroviaria centrale allo scalo aeroportuale. L'obiettivo futuro è quello di coinvolgere anche i vettori che operano in Aeroporto, per offrire ai passeggeri la possibilità di acquisto contestuale di volo, monorotaia Marconi Express e treno, al fine di realizzare un unico itinerario door-to-door composto di diverse tratte.

**MDR-A 69** Le azioni sopra riportate fanno parte delle attività previste all'interno del Piano di Sostenibilità o Piano Innovazione associate al tema della Qualità del servizio, innovazione e cybersecurity. Il piano d'azione sul tema ha comportato il sostegno, nel 2025, di circa 654 mila di spese operative (OpEx) e 2 milioni di Euro di spese capitalizzate (CapEx). Tali valori corrispondono ai valori consuntivi rientranti all'interno del Conto Economico (per le spese operative) e dello Stato Patrimoniale (per i CapEx) del Bilancio consolidato di Gruppo al 31/12/2025. Le risorse stanziare per il periodo 2026-2030, per le attività citate sul tema consumatori e utilizzatori finali sono pari a 977 mila Euro in termini di OpEx<sup>89</sup> e quasi 8 milioni in termini di CapEx.

#### 14.6 Target

**MDR-T 81 b** Al fine di valutare l'efficacia delle politiche e azioni inerenti la qualità del servizio e la sicurezza delle informazioni, vengono monitorati una serie di indicatori qualitativi e quantitativi, con orizzonte di completamento nel breve termine. Con specifico riguardo al tema della qualità del servizio, AdB persegue gli obiettivi contenuti nella Carta dei Servizi. Gli obiettivi strategici relativi alla qualità del servizio sono rivisti e aggiornati annualmente durante il riesame dei parametri della Carta dei Servizi e del Contratto di Programma, basandosi sui risultati dell'anno precedente e sui feedback provenienti da comitati e tavoli di lavoro attivati su tematiche specifiche.

<sup>88</sup> La celiachia è una patologia in costante crescita ed è importante che gli addetti presenti negli esercizi food&beverage risultino adeguatamente formati a riguardo.

<sup>89</sup> Il riferimento temporale degli OpEx è il 2026.

Ambito	Obiettivo	Anno target
Sicurezza dei dati e cybersecurity	Messa a regime di una piattaforma integrata. Monitoraggio postura sicurezza informazioni terze parti.	Completamento entro il 2026 della seconda fase di progetto
	Monitoraggio del traffico di rete operational technology (OT).	Impostazione del nuovo sistema entro il 2026
	Raggiungimento del pieno adeguamento alle normative NIS2 e implementazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle informazioni.	Adeguamento entro il 2026
	Realizzazione di una nuova area dedicata alla "special assistance reception PRM".	Da implementare entro il 2026
	Completamento innovazione tecnologica "wayfinding segnaletica viabilità".	Da implementare entro il 2026
	Realizzazione di nuova pensilina nell'area di attesa dei bus nel piazzale dei servizi per migliorare l'ambiente e comfort dell'area.	Completamento entro il 2026
	Ampliamento e ristrutturazione dei servizi igienici in area partenze extra Schengen .	Completamento entro il 2026

#### 14.7 Metriche Entity-Specific

Al fine di mantenere elevati standard di qualità dei servizi offerti, l'Aeroporto monitora una serie di indicatori chiave, tra cui principalmente il tempo di attesa dei passeggeri, la soddisfazione complessiva, la pulizia degli ambienti e dei servizi igienici, il comfort, nonché l'efficacia dei punti informativi e della segnaletica. Nel 2025 i principali indicatori hanno rilevato un miglioramento costante confermando in generale l'efficacia delle numerose iniziative introdotte a partire dalla ripresa post pandemia. I dati vengono rilevati con continuità nell'anno e analizzati puntualmente. Gli stessi confluiscono nella Carta Dei Servizi, pubblicata annualmente sul sito internet a seguito di approvazione da parte di ENAC. Tali parametri sono a supporto del processo di monitoraggio e miglioramento continuo della qualità del servizio e della Customer Experience, obiettivo primario di AdB.

Indicatori di qualità (tempo nel 90% dei casi)	2025	2024	2023
Tempo di attesa ai check-in	18'40"	20'08"	21'11"
Tempo di attesa ai varchi	04'59"	08'50"	06'42"
Tempo di attesa alla biglietteria	08'23"	12'15"	10'55"
Attesa in coda controllo passaporti arrivi/partenze	09'53"	10'14"	10'28"
Tempo di discesa del primo passeggero	05'14"	05'26"	06'54"
Tempo di riconsegna del primo bagaglio	21'59"	23'59"	27'59"
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio	26'59"	29'59"	35'59"

Customer satisfaction	2025	2024	2023
Soddisfazione Complessiva	99,6%	99,3%	99,8%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	98,9%	98%	99,4%
Percezione sul livello pulizia generale	99,8%	99,6%	99,8%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	98,1%	98,1%	98,5%

<b>% di passeggeri soddisfatti</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Rapidità riconsegna bagagli	96,1%	92,3%	92,1%
Tempo di attesa al check-in	96,7%	98,4%	99,2%
Tempo di attesa ai varchi	98,1%	95,8%	99,2%
Efficacia punti informazione operativi	96,6%	99,3%	99,6%
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	97,5%	97,9%	99,7%
Segnaletica interna	98,9%	96,1%	99,6%
Qualità complessiva del comfort	99,0%	98,1%	99,4%
Pulizia generale	99,8%	99,6%	99,8%
Toilette	98,1%	98,1%	98,5%
Disponibilità carrelli	86,6%	93,2%	94,4%
Climatizzazione	99,2%	98,1%	98,9%
Trasferimento passeggeri	97,8%	95,5%	99,7%
Comfort e Disponibilità dei posti a sedere	93,2%	91%	93,3%
Rapporto qualità/prezzo altri esercizi commerciali	97,8%	95%	98,6%
Rapporto qualità/prezzo bar e ristoranti	96,6%	94,9%	98,6%

Inoltre, viene prestata particolare attenzione ai feedback dei passeggeri a ridotta mobilità, ai quali viene richiesto di esprimere il loro livello di soddisfazione riguardo alla formazione del personale, alla loro professionalità, all'efficacia dell'assistenza e all'accessibilità delle informazioni.

<b>% soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Giudizio complessivo	100,0%	99,9%	100%
Percezione sullo stato e sulla funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione	99,6%	99,9%	99,7%
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personal	99,9%	99,9%	100%
Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica interna	99,6%	99,8%	99,7%
Percezione sull'efficacia dell'assistenza	99,9%	99,8%	99,8%
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali	98,9%	99,5%	99%
Percezione sugli spazi dedicati alla sosta	96,5%	94,9%	97,5%
Percezione sulla cortesia del personale	100,0%	100%	99,9%
Percezione sulla professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali	100,0%	100%	99,9%
Facilità di individuazione dei punti di accoglienza interni ed esterni	99,9%	99,6%	99,2%

Nel 2025 la maggior parte degli indicatori mostrano un miglioramento evidente rispetto all'anno precedente, grazie sia agli interventi infrastrutturali sia all'ottimizzazione dei processi operativi. Tra gli ambiti maggiormente interessati rientrano i tempi dei controlli di sicurezza, la fruibilità della segnaletica interna e la qualità del servizio dedicato ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), nonché il nuovo servizio di informazioni I-CARE:

1. i tempi di attesa al controllo radiogeno dei bagagli si sono ridotti in modo significativo: la riqualifica dell'area e la stabilizzazione degli impianti, pienamente operativi dall'estate, hanno permesso una gestione più fluida dei flussi, garantendo maggiore regolarità anche nei mesi di picco;
2. la percezione della chiarezza e dell'efficacia della segnaletica interna ha raggiunto il 98,9%, superando il risultato dell'anno precedente. La rimozione delle protezioni di cantiere e il ripristino dei percorsi hanno migliorato notevolmente la fruibilità degli spazi e la fluidità dei collegamenti, con effetti immediati sulla soddisfazione degli utenti;
3. Il servizio PRM conferma un'eccellenza consolidata: con oltre 65mila assistenze e tempi di attesa nettamente inferiori ai target, il sistema ha dimostrato grande stabilità e efficienza. L'internalizzazione dell'ambulifit continua a produrre benefici

rilevanti, con un drastico calo dei ritardi, migliorando tempestività e qualità dell'esperienza dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità;

4. il nuovo servizio I CARE, primo punto di contatto con il passeggero che ha bisogno di informazioni, ha portato, ad un anno dal suo avvio, a risultati molto soddisfacenti: per quanto riguarda le risposte alle telefonate si è infatti passati dal 27% di risposte nel 2024 al 96% di risposte nel 2025; il chatbot, grazie anche all'avvio del canale Whatsapp, ha portato un aumento di messaggi del 41%, l'incremento delle conversazioni del 70% e un aumento sostanziale degli utenti unici (ovvero gli utenti che visitano il sito) +84%; infine, grazie ad un presidio dedicato e strutturato, si evidenzia un calo del 64% di segnalazioni inviate via mail relative a insoddisfazione e reclami.




Per valutare l'efficacia delle prestazioni, vengono anche effettuati audit interni, come previsto dai sistemi di gestione, ed esterni, condotti da organismi di certificazione accreditati (sorveglianza o certificazione a seconda dell'annualità), che fungono da sistema di monitoraggio del processo, con particolare focus sulle aree oggetto di certificazione (ad esempio, qualità ISO 9001, innovazione ISO 56001, sicurezza delle informazioni ISO 27001). Eventuali rilievi vengono presi in carico per valutare azioni correttive e migliorare i processi. Le prestazioni vengono monitorate costantemente attraverso l'analisi dei dati del sistema di reporting, con monitoraggio quotidiano e produzione di report trimestrali.





## INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE

### 15 ESRS G1 – CONDOTTA D’IMPRESA

Il Gruppo adotta pratiche aziendali etiche e trasparenti, orientate al rispetto dei diritti umani, alla tutela dell'ambiente e al benessere della comunità in cui opera. Le attività vengono condotte ispirandosi a principi di integrità, responsabilità e rispetto per gli stakeholder, con l'obiettivo di generare un impatto positivo non solo per l'impresa, ma anche per il territorio e la società nel suo complesso.

#### 15.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla condotta d’impresa

TEMA E SOTTO-SOTTO TEMA	DESCRIZIONE IMPATTI, RISCHI ED OPPORTUNITÀ (IRO)	TIPO	INTERAZIONE CON LA STRATEGIA
<b>Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento</b>			
	<b>Sistemi e processi per monitorare e valutare la sostenibilità</b> lungo l'intera catena di fornitura		L'impatto si correla alla <b>Direttrice “Care”</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alla gestione dei rapporti con i fornitori
	<b>Progressivo peggioramento della situazione finanziaria di fornitori appartenenti a diversi settori</b> che potrebbe tradursi in una minore qualità dei servizi resi ad AdB e/o nei casi più gravi nel fallimento del fornitore stesso con danni reputazionali e di performance.		Il rischio si correla alla <b>Direttrice “Develop”</b> nella misura in cui il Gruppo deve garantire lo sviluppo del business e la realizzazione di nuovi investimenti, raccordando la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso.
<b>Corruzione attiva e passiva</b>			
	<b>Promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti</b> , supportata anche da attività di formazione e presidi in ambito anticorruzione e anti-concussione		L'impatto si correla alla <b>Direttrice “Care”</b> , nella misura in cui il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità rilevanti, tra cui quelli legati alla condotta aziendale e lotta alla corruzione.

 *impatto positivo*;  *impatto negativo*;  *opportunità*;  *rischio*

**IRO-1 6** La valutazione degli impatti, rischi e opportunità legati alla condotta aziendale è stata eseguita tenendo in considerazione le attività svolte e il settore di appartenenza del Gruppo. In particolare, è stato valutato come rilevante l'impatto dovuto all'adozione di una cultura aziendale basata sulla comunicazione aperta, sull'etica e sulla protezione dei whistleblower, insieme al potenziamento delle attività formative e dei presidi preventivi, i quali consentono di individuare e contrastare comportamenti illeciti come corruzione, concussione e pratiche anticoncorrenziali, tutelando l'integrità aziendale e i soggetti con cui AdB opera. In parallelo, è risultato significativo l'impatto positivo dovuto ai sistemi e processi implementati dal Gruppo per monitorare e valutare la sostenibilità lungo la catena di fornitura. Per quanto riguarda i rischi, il possibile peggioramento della situazione finanziaria di alcuni fornitori potrebbe tradursi in una minore qualità dei servizi resi e nei casi più gravi di fallimento del fornitore stesso, generando potenziali danni reputazionali e di performance economica. Tale rischio è risultato particolarmente rilevante per le situazioni di mono fornitura. Per ulteriori dettagli in merito al processo di identificazione e valutazione degli impatti e rischi rilevanti legati alla condotta aziendale si rimanda al paragrafo 3.1. “Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti”.

Non sono state identificate opportunità rilevanti per il Gruppo relative alla condotta aziendale.

## 15.2 Politiche

**G1-1 7, 9** Le politiche in materia di condotta aziendale, indirizzate a promuovere la cultura e i valori etici di AdB all'interno e all'esterno dell'organizzazione e a gestire gli impatti e rischi rilevanti sul tema, sono:

- il Codice Etico,
- il Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali,
- la Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza
- Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC) ai sensi del D.Lgs. 231/01 e i suoi allegati (Politiche in materia di Anticorruzione e Antiriciclaggio)
- La Politica Whistleblowing

Il Codice Etico, adottato da ciascuna società del Gruppo, descrive i principi che guidano l'agire aziendale nei rapporti con tutti i propri portatori di interesse, i quali devono essere improntati a criteri di legalità, trasparenza e correttezza. Questi criteri si rivolgono in particolare ai componenti degli organi sociali, ai dirigenti, ai dipendenti ed ai collaboratori di AdB, ciascuno nell'ambito dei propri incarichi, competenze, mansioni e attività, sia interne all'azienda sia nelle relazioni con terzi (clienti, utenti, concorrenti, fornitori, consulenti, pubbliche autorità ed amministrazioni, istituzioni).

Ad integrazione dei principi del Codice Etico, il Codice di Condotta Fornitori e Partner Commerciali definisce i principi etici e comportamentali che AdB si attende vengano rispettati dai propri fornitori e partner commerciali per una gestione responsabile, etica e conforme alla norma del business. **MDR-P 65** Per i dettagli sullo scopo, il perimetro, le responsabilità la diffusione e l'interazione con impatti e rischi del Codice Etico e del Codice di Condotta Fornitori e Partner Commerciali si rimanda, rispettivamente, ai paragrafi 4.4. *Politiche* e 11.4. *Politiche*.

La Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza stabilisce l'impegno nel mantenere e migliorare un sistema di gestione integrato che promuova una collaborazione attiva con gli stakeholder, per garantire che le politiche e pratiche di Aeroporto di Bologna siano rispettate lungo tutta filiera, aumentandone il valore e favorendo la diffusione di una cultura basata sui principi di qualità, sostenibilità e sicurezza. **MDR-P 65** Per i dettagli sullo scopo, il perimetro, le responsabilità, la diffusione e l'interazione con impatti e rischi della Politica Integrata si rimanda al paragrafo 4.4. *Politiche*.

**MDR-P 65, G1-10 a)** Ciascuna società del Gruppo adotta altresì un Modello di Organizzazione, Gestione e controllo conforme al D.Lgs. 231/01, con l'obiettivo di ribadire l'impegno verso la legalità e la responsabilità etica in tutte le sue attività. Applicando il Modello, le società si impegnano a sensibilizzare gli stakeholder riguardo al contrasto ad ogni condotta illecita o in violazione delle normative legali, regolamentari e di vigilanza, con particolare riguardo ai reati inseriti in ambito 231, compresi quelli di corruzione attiva e passiva. Le disposizioni del MOGC si applicano a tutti i soggetti aziendali coinvolti, anche di fatto<sup>90</sup>, nelle attività aziendali considerate a rischio ai sensi della normativa citata. Il Gruppo richiede ai fornitori e partner commerciali un'idonea dichiarazione che attesti il loro impegno alla condivisione dei principi del Modello 231, fornendo apposita garanzia di non essere state coinvolte in uno dei reati di cui al decreto. Il MOGC è approvato dal Consiglio di Amministrazione e la responsabilità di implementazione è affidata all'Amministratore Delegato e ai dirigenti aziendali.

Nonostante a seguito della quotazione in Borsa del 14 luglio 2015, AdB non sia più soggetta a controllo pubblico, il Consiglio di Amministrazione ha confermato l'impegno a mantenere attivi i presidi contro la corruzione ex L. 190/2012. AdB ritiene infatti che l'adozione di una Politica in materia possa rappresentare uno strumento utile per sensibilizzare il personale e i collaboratori, contribuendo a prevenire il rischio di fenomeni corruttivi. **MDR-P 65 G1-10 a), b), e)** La Politica Anticorruzione di AdB rappresenta uno degli allegati attuativi del MOGC ed è stata adottata volontariamente combinando le disposizioni previste dal D.Lgs. 231/01 - inserite nel MOGC - e dalla Legge 190/2012 (cs. "Legge Anticorruzione") per le pubbliche amministrazioni e le società controllate. Inoltre, è coerente con i principi e le disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite contro la Corruzione (UNCAC).

I dettagli in merito alla Politica Anticorruzione vengono forniti nel box di seguito riportato.

<sup>90</sup> Sono compresi anche i soggetti terzi che prestano attività lavorativa continuativa per la Società, collaboratori esterni, fornitori, consulenti e partner commerciali.

<b>Politica Anticorruzione</b>	
<b>SCOPO E PERIMETRO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<p>Introdotta nel 2014 e aggiornata, in ultimo, nel 2024, con la Politica Anticorruzione AdB ha ampliato le proprie azioni di prevenzione della corruzione, riconosciuta come uno dei principali elementi che minano la concorrenza e alimentano fenomeni criminali. La Politica coinvolge sia soggetti pubblici che privati e si focalizza sui comportamenti che possono implicare un abuso di potere o di funzione da parte dei dipendenti per ottenere vantaggi personali, oppure su situazioni che comportano un rischio di corruzione di terzi, pubblici o privati, finalizzate a generare un vantaggio illecito per la Società.</p>	<p>La Policy è ispirata alle normative nazionali e internazionali in tema di corruzione, con l'obiettivo di promuovere integrità, trasparenza e legalità, dettagliando i reati da prevenire, la metodologia di gestione del rischio, l'individuazione delle aree sensibili a potenziali abusi, il sistema di mitigazione dei rischi e le ulteriori misure di controllo anticorruzione complementari al Modello 231.</p>
<b>RESPONSABILITA'</b>	<b>DIFFUSIONE</b>
<p>Il Comitato Etico e Anticorruzione ha compito di monitorare e verificare l'attuazione della Policy Anticorruzione e la sua idoneità<sup>91</sup>. Ha inoltre la responsabilità di gestire le segnalazioni di propria pertinenza rispetto a comportamenti illeciti, tutelando la riservatezza dei dati del segnalante conformemente alla Politica di Whistleblowing.</p>	<p>Il documento è reso accessibile a tutti gli stakeholder di AdB tramite pubblicazione sul sito web aziendale.</p>
<b>INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'</b>	
<p>La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associate al seguente impatto: promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti, supportata anche da attività di formazione e presidi in ambito anticorruzione e anti-concussione.</p>	

**G1-1 10 h)** Le funzioni dell'impresa maggiormente a rischio di corruzione attiva e passiva sono identificabili negli organi di amministrazione e controllo delle singole società, nei dirigenti societari e nei responsabili delle principali funzioni aziendali. Nel corso del 2026 la Policy Anticorruzione di Aeroporto di Bologna verrà rivista negli obiettivi e nello stile grafico e comunicativo, al fine di sganciarla definitivamente dai requisiti normativi ex L. 190/2012 (non più applicabili ad AdB) e di definire un documento utile e in linea con le esigenze attuali della società in ambito di prevenzione della corruzione. A seguire, verrà implementato un piano di formazione dedicato e orientato ai requisiti della nuova Policy. **G1-1 10 g)** Ad oggi, la formazione sulla condotta d'impresa all'interno delle società del Gruppo è strutturata in una formazione generale rivolta a tutti i dipendenti e in incontri di approfondimento con funzioni specifiche. In presenza di novità normative o regolamentari significative concernenti le questioni di condotta aziendale vengono tenute anche sessioni di aggiornamento per i membri del CdA. **MDR-P 65, G1-10 a), b), e)** Ulteriore allegato attuativo del MOGC è la **Politica Antiriciclaggio**, i cui dettagli vengono forniti nel box di seguito riportato.

<sup>91</sup> Il Comitato Etico e Anticorruzione promuove modifiche della Policy Anticorruzione nel caso di violazioni o significativi mutamenti dell'organizzazione e definisce le procedure per la selezione e formazione dei dipendenti occupati in settori particolarmente esposti alla corruzione.

<b>Politica Antiriciclaggio</b>	
<b>SCOPO E PERIMETRO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<p>Nel 2022, AdB si è dotata di una Politica Antiriciclaggio, conforme ai requisiti previsti dalla normativa antiriciclaggio ed in coerenza con i principi e le disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite contro la Corruzione (UNCAC). La Politica è stata aggiornata nel corso del 2024 e costituisce parte integrante del Modello 231 di AdB.</p>	<p>La Policy delinea i principi generali e le linee guida per la prevenzione, la mitigazione e la gestione del rischio di riciclaggio e di finanziamento al terrorismo, limitatamente agli ambiti di applicazione della normativa; i ruoli e le responsabilità degli organi e delle altre funzioni aziendali; i processi di gestione e presidio del rischio di riciclaggio e di finanziamento del terrorismo; il sistema di reporting e di gestione dei flussi informativi tra il gestore SOS e la UIF (Unità di informazione finanziaria), gli organi e le altre funzioni aziendali.</p>
<b>RESPONSABILITA'</b>	<b>DIFFUSIONE</b>
<p>Il Comitato Etico ed Anticorruzione è l'organismo interno destinatario dei flussi informativi antiriciclaggio e deputato a vagliare le ipotesi di rischio concreto, in base agli indicatori di anomalia selezionati, e a provvedere, tramite il gestore SOS identificato nel Direttore Affari Legali, Societari e Approvvigionamenti, alle comunicazioni agli enti preposti.</p>	<p>Il documento è reso accessibile a tutti gli stakeholder di AdB tramite la sua pubblicazione sul sito web aziendale.</p>
<b>INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'</b>	
<p>La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associate al seguente impatto: promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti, supportata anche da attività di formazione e presidi in ambito anticorruzione e anti-concussione.</p>	

**G1-10 a), c), d)** A valle del recepimento degli aggiornamenti previsti dal Decreto Legislativo n. 24/2023, la Politica di Whistleblowing di AdB è stata separata dal Modello 231 per enfatizzare maggiormente la gestione delle segnalazioni. La Politica prevede la messa a disposizione di diversi canali di segnalazione: il canale principale<sup>92</sup> è una piattaforma digitale. Le singole società del gruppo pubblicano l'indirizzo al quale accedere alla piattaforma nel proprio sito istituzionale e le segnalazioni delle singole società vengono gestite separatamente, dai soggetti autorizzati. Il canale può essere utilizzato per riportare illeciti amministrativi, contabili, civili e penali o condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/01 e violazioni del MOGC. Questo è monitorato e gestito dal Responsabile Internal Audit per AdB e dall'Organismo di Vigilanza per ciascuna società controllata.

A seconda della natura della segnalazione, queste sono poi indirizzate alle persone competenti per garantire una gestione tempestiva e adeguata. Tutti i soggetti coinvolti nel trattamento delle segnalazioni garantiscono la massima riservatezza sull'identità del segnalante e sui dettagli della segnalazione, proteggendo anche le informazioni relative a facilitatori, segnalati e altre persone menzionate. La riservatezza si estende anche a eventuali dati personali oscurati o contenuti sensibili durante il processo istruttorio. I soggetti legittimati a fare segnalazioni includono tutti gli stakeholder interni ed esterni delle società e la Policy di Whistleblowing prevede misure per proteggere da eventuali ritorsioni coloro che si avvalgono del canale. **MDR-P 65** Ulteriori dettagli sulla Politica Whistleblowing vengono forniti nel box di seguito riportato.

<sup>92</sup> In alternativa, le segnalazioni possono essere fatte oralmente o tramite incontro diretto, seguendo le modalità stabilite dalla Politica.

<b>Politica di Whistleblowing</b>	
<b>SCOPO E PERIMETRO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<p>La Politica di Whistleblowing definisce le procedure e le modalità di gestione delle segnalazioni relative a violazioni delle normative nazionali ed europee che possono compromettere l'interesse pubblico o l'integrità dell'organizzazione. La Politica di ogni società indica i canali, le modalità di segnalazione concesse e la designazione dei ruoli e responsabilità in merito alla gestione delle segnalazioni<sup>93</sup>.</p> <p>Oltre al canale interno di whistleblowing sono previsti, nei casi individuati dalla legge, l'utilizzo di canali di segnalazione esterni e la divulgazione pubblica.</p>	<p>Le violazioni per le quali è possibile inviare una segnalazione tramite Whistleblowing includono: reati, illeciti civili, amministrativi o contabili, condotte illecite rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/01, violazioni del Codice Etico, infrazioni alla normativa europea o nazionale in ambiti specifici, atti o omissioni dannosi per gli interessi finanziari dell'Unione Europea, nonché violazioni legate al mercato interno, come quelle riguardanti la concorrenza o gli aiuti di Stato, e il mancato rispetto delle norme sulle imposte societarie. Non viene accettata alcuna forma di ritorsione nei confronti del segnalante, sia essa diretta o indiretta<sup>94</sup>. Per la protezione dei segnalanti viene applicato il Capo III del D.lgs. n. 24/2023, il quale disciplina le tutele antidiscriminatorie e definisce le misure per proteggere i soggetti segnalanti da eventuali ritorsioni.</p>
<b>RESPONSABILITA'</b>	<b>DIFFUSIONE</b>
<p>In AdB, le segnalazioni vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, che opera in modo indipendente ed è membro del Comitato Etico e Anticorruzione. In FFM e TAG, le segnalazioni sono ricevute dall'Organismo di Vigilanza.</p>	<p>Le informazioni in merito alle modalità con cui effettuare le segnalazioni in conformità alla Politica di Whistleblowing vengono rese chiare e accessibili a tutti i destinatari tramite pubblicazione nei siti internet delle società e nella rete intranet aziendale, includendole altresì all'interno dei corsi di formazione su etica e integrità erogati al personale.</p>
<b>INTERAZIONE CON IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITA'</b>	
<p>La Politica fornisce un indirizzo nella gestione delle questioni di sostenibilità rilevanti associate al seguente impatto: promozione di una cultura basata su comunicazione, etica, trasparenza e protezione di eventuali segnalanti, supportata anche da attività di formazione e presidi in ambito anticorruzione e anti-concussione.</p>	

### 15.3 Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento

**G1-2 12, 15, a), b)** La catena di fornitura di AdB è articolata e variegata, riflettendo la complessità delle operazioni legate alla gestione aeroportuale. La maggior parte dei fornitori è composta da piccole e medie imprese, prevalentemente italiane (74% in termini di fatturato Italia sul totale nel 2024 e 78% nel 2025). Nell'ambito delle imprese italiane il 52% (43% nel 2024) del fatturato proviene da fornitori locali ovvero della Regione Emilia-Romagna, primi tra tutti i fornitori del territorio bolognese e modenese. AdB deve seguire procedure di evidenza pubblica per gli appalti di lavori, servizi e forniture, come previsto dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), per le parti applicabili ai settori speciali, nel caso in cui gli appalti siano strettamente legati alle attività del Gestore aeroportuale, come nel caso dello "sfruttamento di un'area geografica per la messa a disposizione di aeroporti e terminali di trasporto per i vettori aerei" (ex art. 150 del D.Lgs. 36/2023). Per gli appalti sotto la soglia comunitaria, AdB opera in base a propria regolamentazione interna con procedure semplificate e carattere non pubblicistico per la qualificazione e selezione dei fornitori. Quando gli appalti non sono direttamente legati all'attività aeroportuale, AdB adotta logiche di tipo privatistico, indipendentemente dal valore stimato (questi sono definiti "appalti no core").

Indipendentemente dal tipo di procedura (pubblica o privata) adottata, AdB garantisce correttezza ed equità nel processo di selezione, assicurando parità di informazioni nonché condizioni di concorrenza leali durante le trattative. In alcuni casi previsti dal Codice dei Contratti, o in contesti di procurement privatistico, AdB può procedere a contratti diretti con fornitori che assicurino elevati standard qualitativi, sempre con una verifica della congruità economica delle prestazioni.

Tutti i fornitori del Gruppo sono obbligati a seguire i principi e le indicazioni del Codice Etico e del Codice di Condotta dei Fornitori e dei Partner Commerciali. Qualsiasi violazione di tali principi rappresenta una grave inadempienza contrattuale, che dà diritto ad AdB di intraprendere le misure necessarie per tutelarsi. I Capitolati Speciali d'Appalto prevedono, inoltre, espliciti riferimenti al rispetto dei contratti collettivi di lavoro, alle normative sulla sicurezza sul lavoro e sulle assicurazioni sociali, e, quando pertinente, agli obblighi relativi alla protezione ambientale e all'efficienza energetica.

<sup>93</sup> Nel caso in cui la gestione delle segnalazioni sia affidata a soggetti terzi, la Politica di ogni società prevede che debbano essere nominati responsabili del trattamento in base ad accordi stipulati formalmente con le società.

<sup>94</sup> È vietato intraprendere qualsiasi comportamento, azione o omissione, anche solo tentata o minacciata, in risposta alla segnalazione, alla denuncia alle autorità competenti o alla divulgazione pubblica.

Per quanto riguarda l'abilitazione all'Albo Fornitori e la partecipazione alle gare pubbliche, è richiesto che i fornitori dichiarino di possedere i requisiti generali stabiliti dagli articoli 94, 95 e 98 del D.lgs. 36/2023. Nelle gare privatistiche, vengono spesso previsti criteri premiali per il possesso di certificazioni ESG, e, qualora pertinenti, anche per la presentazione di proposte specifiche, in particolare in ambito ambientale. Per i fornitori principali, è incentivata l'adesione alla piattaforma SynESGy, che prevede la compilazione di un questionario di autovalutazione. Al termine del processo viene attribuito uno score rappresentativo del livello di maturità ESG e viene messo a disposizione un piano di azioni e raccomandazioni finalizzate al miglioramento della performance ESG. Nel contesto della relazione contrattuale, prima di procedere con i pagamenti, vengono verificati il DURC (Documento Unico di Regolarità Contributiva) e, quando previsto, il DURF (Documento Unico di Regolarità Fiscale).

AdB ha avviato una serie di progetti per migliorare l'attività di sourcing strategico per la gestione dei fornitori del Gruppo.

- **G1-2 15 b)** Nel 2023 AdB ha aderito alla piattaforma digitale globale SynESGy del gruppo CRIF per la raccolta e la gestione strutturata delle informazioni relative agli aspetti ESG, con l'obiettivo di verificare e monitorare il livello di sostenibilità dei propri fornitori. In qualità di capofila, AdB ha invitato i fornitori strategici a compilare il questionario sviluppato da SynESGy. Le informazioni raccolte consentono di ottenere una valutazione complessiva del livello di sostenibilità di ciascun fornitore, tramite uno score specifico, nonché di monitorare nel tempo le performance ESG della filiera. A partire dal 2024 l'adesione a SynESGy è stata estesa anche alla valutazione degli aspetti ESG di un primo nucleo di soggetti appartenenti alla catena del valore a valle (clienti *retail*). Al 2025, più di 150 tra fornitori e partner commerciali hanno aderito alla piattaforma SynESGy.
- Nel 2022 è stata adottata la piattaforma "Acquisti Telematici", accessibile a tutta l'Azienda, finalizzata alla raccolta e alla gestione strutturata delle informazioni relative ai fornitori. La piattaforma consente l'accesso a un database contenente dati generali e qualificanti, incluse alcune informazioni in ambito di sostenibilità, e supporta lo svolgimento di attività di ricerca di mercato, controllo e verifica. Attraverso "Acquisti Telematici" è inoltre possibile eseguire e monitorare la valutazione delle performance dei fornitori (*Vendor Rating*), assegnando a ciascun soggetto un punteggio basato sulle valutazioni effettuate dagli utenti aziendali. A partire dal 2024, la piattaforma è utilizzata anche per la gestione delle procedure di affidamento di appalti sottosoglia comunitaria, privi di interesse transfrontaliero.
- **G1-2 15 a)** Dal 2023 viene riservata particolare attenzione ai fornitori strategici (*sole/single suppliers*), mediante analisi di *risk assessment* condotte in collaborazione con le funzioni aziendali. L'analisi ha permesso di esaminare in dettaglio le problematiche relative ai fornitori più critici, individuando azioni di miglioramento. Inoltre, nel corso del 2025, AdB ha avviato un progetto strutturato di *ESG risk assessment* finalizzato alla valutazione e al monitoraggio dei rischi ESG associati alla propria filiera di fornitori e partner commerciali. L'iniziativa ha previsto la definizione di uno strumento di valutazione dedicato, basato su una metodologia proprietaria che consente di mappare, analizzare e classificare i principali rischi ambientali, sociali e di governance lungo la catena del valore, sia a monte sia a valle. La metodologia adottata è integrata con la piattaforma digitale SynESGy: lo score ESG attribuito ai fornitori concorre alla determinazione del livello complessivo di rischio ESG, mentre le informazioni raccolte attraverso il questionario rappresentano un elemento qualificante per l'analisi di dettaglio. La valutazione del rischio ESG, che viene aggiornata con cadenza annuale, consente di identificare i fornitori a più alto rischio ESG e di orientare le successive attività di monitoraggio e controllo a seconda del livello di rischio associato a ciascun fornitore. Per i soggetti caratterizzati da un profilo di rischio più elevato, nel corso del 2026 verranno svolte ulteriori attività di verifica e approfondimento, anche tramite audit ESG, finalizzati a riscontrare le informazioni dichiarate, a garantire il rispetto dei principi contenuti nel Codice Etico e Codice Condotta e a supportare la definizione di eventuali azioni di mitigazione e miglioramento.

**G1-2 14)** AdB adotta la Procedura Ciclo Passivo, che ha l'obiettivo di garantire il rispetto della normativa in materia di ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, assicurando uniformità, correttezza e trasparenza nella gestione dei pagamenti verso fornitori e appaltatori. La Procedura non è specifica per le PMI, applicandosi infatti a tutti i fornitori e appaltatori del Gruppo.

**G1-6 31, 33 a), b), c), d)** In linea con la normativa vigente, il Gruppo concede anticipazioni sui pagamenti per lavori, laddove richiesto. Nei contratti di appalto, principalmente per lavori, è prevista la possibilità per l'appaltatore di richiedere un'anticipazione sull'importo contrattuale, pari al 20% (con un eventuale incremento fino al 30%). Questa opzione è finalizzata a garantire la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie per l'avvio delle attività contrattuali. Qualora richiesta, l'anticipazione viene erogata previa verifica della garanzia fideiussoria fornita dall'appaltatore. In relazione ai tempi di pagamento verso i fornitori, il Gruppo adotta i termini standard di 60 giorni data fattura previsto nella procedura relativa al ciclo passivo, applicati a tutti i fornitori salvo casi particolari. I giorni medi di pagamento 2025, calcolati sulle partite fornitori e non sui saldi di Bilancio Consolidato come effettuato fino al Bilancio 2024, sono risultati in aumento da 61 giorni medi del 2024 a 88 giorni del 2025. L'aumento è dovuto alla crescita dei debiti commerciali per il rilevante ammontare degli investimenti effettuato nella parte finale dell'esercizio, che ha determinato un importante aumento dei debiti a scadere (da 72% all'82% in termini percentuali) tra il 31 dicembre 2024 e 2025.

#### 15.4 Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati

**G1-3 16, 18 a)** AdB, in quanto società quotata con partecipazioni pubbliche, ha deciso di seguire, parzialmente, la metodologia del Piano Nazionale Anticorruzione di ANAC per definire la propria metodologia di gestione del rischio, nell'ottica di redigere la propria Politica Anticorruzione<sup>95</sup>. Nello specifico, partendo dal Modello 231 e tenendo conto anche dei reati in ambito corruzione non rientranti nella responsabilità amministrativa ma commessi anche a danno della società, è stata eseguita una mappatura dei processi e dei rischi reato. In questa fase sono state identificate quali funzioni a rischio i manager (dirigenti) e i membri degli organi di amministrazione e controllo delle società del Gruppo e i responsabili delle principali funzioni aziendali. **G1-3 18 b)** Eventuali segnalazioni relative ad episodi di corruzione, anche potenziali, vengono gestiti così come prescritto dalla Politica Whistleblowing a cui si rimanda per dettagli. In particolare, le segnalazioni vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, che opera in modo indipendente ed è membro del Comitato Etico e Anticorruzione. **G1-3 18 c)** Gli organi di amministrazione, direzione e controllo, e in particolare il Consiglio di Amministrazione, ricevono relazioni annuali da parte del Comitato Etico e Anticorruzione e del Responsabile Internal Audit. Tali report riferiscono anche sulla gestione delle segnalazioni ricevute, nel rispetto tuttavia della riservatezza richiesta dal D.lgs. n. 24/2023.

**G1-3 21 a, b, c)** Il Gruppo si impegna a garantire una formazione adeguata e diffusa sull'anticorruzione. In particolare, Il Comitato Etico e Anticorruzione è incaricato di definire procedure appropriate per selezionare e formare i dipendenti destinati ad operare in settori particolarmente esposti alla corruzione, nonché di individuare il personale da inserire nei percorsi di formazione sui temi dell'etica e della legalità. I programmi formativi vengono così progettati in base alla qualifica dei destinatari e delle aree in cui operano, al fine di garantire che ciascuno riceva un'opportuna preparazione. Con specifico riferimento agli organi di amministrazione e controllo, questi ricevono specifiche sessioni di *induction* in occasione di aggiornamenti normativi e modifiche al Modello 231 e suoi allegati, garantendo che siano sempre allineati con le disposizioni più recenti.

Nel 2025, la formazione in ambito anticorruzione ha coinvolto diverse figure aziendali e, in particolare, ha coperto circa il 64% delle funzioni considerate a rischio, ovvero quelle funzioni ritenute a rischio di corruzione attiva e passiva a causa delle mansioni svolte e delle relative responsabilità. Per maggiori dettagli sulla formazione in tema anticorruzione si rimanda alla tabella di seguito riportata.

<b>G1-1 10 g), G1-3 21 a), b, c)</b>	2025				2024			
	Funzioni a rischio				Funzioni a rischio			
	Manager (Dirigenti)	Consiglio di amministrazione	Collegio sindacale	Altri dipendenti aziendali	Manager (Dirigenti)	Consiglio di amministrazione	Collegio sindacale	Altri dipendenti aziendali
<b>Copertura della formazione</b>								
Totale popolazione	9	15	9	640	9	15	9	594
Soggetti formati	9	6	6	495	8	15	9	255
Percentuale di soggetti formati	100%	40%	67%	62%	89%	100%	100%	43%
<b>Durata della formazione in ore</b>								
Ore di formazione	17,5	2	2	111,25	14	3	3	120
<b>Argomenti trattati</b>								
Politica	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Procedure in caso di sospetto / rilevamento	Si	No	No	Si	Si	No	No	Si
Altro	Si	No	No	Si	Si	No	No	Si

**G1-4 22, 24)** Nel 2025 non sono stati accertati casi di corruzione attiva o passiva. Non sono quindi state inflitte condanne e sanzioni per violazioni della legge in materia di corruzione, e non sono state intraprese azioni per violazioni delle procedure e norme sul tema.

<sup>95</sup>**G1-3 20)** La Policy Anticorruzione è resa accessibile a tutti gli stakeholder di Aeroporto di Bologna tramite pubblicazione sul sito web aziendale. Gli aggiornamenti del Modello 231, ivi inclusi gli allegati quali la Politica Anticorruzione e la Politica Antiriciclaggio, vengono altresì comunicati al personale del Gruppo tramite e-mail, mentre nei contratti di fornitura, servizio e consulenza viene inserita una clausola che conferma la conoscenza e l'impegno a rispettare le disposizioni del D.Lgs. 231/2001 e i principi del MOGC.

15.5 **Target**

**MDR-T 81 b)** Il Gruppo ha definito specifici indicatori qualitativi e quantitativi per il monitoraggio degli obiettivi di breve e medio periodo relativi alle tematiche di condotta aziendale. Tali indicatori rappresentano al contempo un utile strumento per valutare l'efficacia delle politiche e delle azioni implementate dal Gruppo in questo ambito.

Ambito/IROs di riferimento	Descrizione obiettivo	Target/KPI	Base Year	Consuntivo	Target year
<b>Rischi-reato e condotta d'impresa</b>	Mantenere azzerati i casi di corruzione	Numero di casi di corruzione	<b>2024</b> 0 casi	<b>2025</b> 0 casi	<b>2026</b> 0 casi
<b>Catena di fornitura</b>	Integrazione e rafforzamento dei criteri ESG nella selezione di fornitori e partner commerciali	% di gare privatistiche in cui sono inseriti	<b>2024</b> <b>Obiettivo:</b> 50% <b>Consuntivo:</b> 90%	<b>2025</b> <b>Obiettivo:</b> 50%, <b>Consuntivo:</b> 92% <sup>97</sup>	<b>2026</b> <b>Obiettivo:</b> 75%
		% di fornitori certificati su Synesgy	58% (256 fornitori su 440 registrati) <sup>96</sup>	Almeno 110 certificati <b>Consuntivo:</b> 39% (160 su 408 registrati)	Almeno 110 certificati
	Mappare la catena di fornitura per comprendere quali sono i casi critici su tematiche ESG e implementare di conseguenza azioni di rimedio	Il KPI è rappresentato dal numero di audit e di workshop effettuati su/per partner della filiera	<b>2025</b> L'obiettivo, raggiunto, era mettere a punto un sistema di valutazione del risk assessment della filiera	<b>2026</b> N°audit >=4 N° workshop>=2	<b>2027-2030</b> N°audit >=4 N° workshop>=2

<sup>96</sup> Il dato del 2025 è particolarmente elevato a valle di una forte azione di *onboarding* sulla piattaforma.

<sup>97</sup> 23/25 gare contengono i criteri ESG. Le altre due riguardano servizi a cui non sono applicabili.

## APPENDICE

### 16 ESRS CONTENT INDEX

<b>Dichiarazione d'uso</b>	Aeroporto G. Marconi di Bologna ha presentato una Dichiarazione di Sostenibilità in conformità agli Standard ESRS per il periodo 1° gennaio 2025 - 31 dicembre 2025
<b>Standard ESRS 1</b>	ESRS 1 – Prescrizioni Generali – 31 Luglio 2023
<b>Standard di settore ESRS pertinenti</b>	Non applicabile

**IRO-2 56** Di seguito viene riportato l'elenco degli obblighi di informativa ai quali Aeroporto di Bologna ha adempiuto nella redazione della Rendicontazione di Sostenibilità, in base ai risultati dell'analisi di doppia rilevanza.

Per l'esercizio 2025, che rappresenta il secondo anno di predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità in conformità agli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale prevista dalla Disposizione transitoria "10.4 - *Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente*", riportata nell'Appendice C dello standard ESRS 1 del Regolamento Delegato (UE) 2023/2772, con riferimento alla divulgazione delle informazioni di cui agli obblighi di informativa E1-9 "Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima", E2-6 "Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento", E3-5 "Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi alle acque e alle risorse marine", E4-6 "Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità connessi alla biodiversità e agli ecosistemi", E5-6 "Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare".

Si precisa inoltre che nell'elenco di seguito fornito non viene riportato il riferimento agli obblighi di informativa E2-5 "Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti" e G1-5 "Influenza politica e attività di lobbying", in quanto i sottotemi di sostenibilità relativi a tali obblighi di informativa non sono risultati significativi a valle dell'analisi di doppia rilevanza.

<b>Obbligo d'informativa</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Capitolo / Paragrafo di riferimento</b>
ESRS 2 BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	1. Metodologia e criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità
ESRS 2 BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	1. Metodologia e criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	4.1. Modello di Corporate Governance
ESRS 2 GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	4.1. Modello di Corporate Governance
ESRS 2 GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	4.1. Modello di Corporate Governance
ESRS 2 GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	4.3. Dichiarazione sul dovere di diligenza
ESRS 2 GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	4.2. Gestione etica del Business
ESRS 2 SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	2.1. Modello di business e strategia 2.2. Catena del valore
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	2.3. Interessi e opinioni degli stakeholders
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
ESRS 2 IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	3.1. Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti 16. ESRS Content Index

Obbligo d'informativa	Descrizione	Capitolo / Paragrafo di riferimento
		17. ESRS 2 Appendice B
ESRS 2 Politiche MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	4.4. Politiche 6.4. Politiche 7.2. Politiche 8.2. Politiche 9.3. Politiche 10.2. Politiche 11.4. Politiche 12.4. Politiche 13.4. Politiche 14.4. Politiche 15.2. Politiche
ESRS 2 Azioni MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	6.5. Azioni 7.3. Azioni 8.3. Azioni 9.4. Azioni 10.3. Azioni 11.5. Azioni 12.5. Azioni 13.5. Azioni 14.5. Azioni
ESRS 2 Metriche MDR-M	Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti	6.7. Metriche 7.5. Metriche 8.5. Metriche 9.6. Metriche 10.5. Metriche 11.7. Metriche 13.7. Metriche entity specific 14.7. Metriche entity specific 15.3. Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento 15.4. Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati
ESRS 2 Obiettivi MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	6.6. Target 7.4. Target 8.4. Target 9.5. Target 10.4. Target 11.6. Target 12.6. Target 13.6. Target 14.6. Target 15.5. Target
E1 GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	4.1. Modello di Corporate Governance
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	6.2. Piano di transizione
E1 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	6.3. Resilienza della strategia e modello di business ai cambiamenti climatici
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	6.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai cambiamenti climatici
E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.4. Politiche
E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	6.5. Azioni
E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	6.6. Target
E1-5	Consumo di energia e mix energetico	6.7. Metriche

<b>Obbligo d'informativa</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Capitolo / Paragrafo di riferimento</b>
E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	6.7. Metriche
E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	6.7. Metriche
E1-8	Fissazione del prezzo interno del carbonio	6.7. Metriche
E2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	7.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento
E2-1	Politiche relative all'inquinamento	7.2. Politiche
E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	7.3. Azioni
E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento	7.4. Target
E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	7.5. Metriche
E3 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	8.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle risorse idriche
E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	8.2. Politiche
E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	8.3. Azioni
E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	8.4. Target
E3-4	Consumo idrico	8.5. Metriche
E4 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi	9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità
E4-1	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	9.2. Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale
E4 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità
E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	9.3. Politiche
E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	9.4. Azioni
E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	9.5. Target
E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	9.6. Metriche
E5 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'uso delle risorse e all'economia circolare
E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.2. Politiche
E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.3. Azioni

<b>Obbligo d'informativa</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Capitolo / Paragrafo di riferimento</b>
E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	10.4 Target
E5-4	Flussi di risorse in entrata	10.5. Metriche
E5-5	Flussi di risorse in uscita	10.5 Metriche
S1 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.3. Interessi e opinioni degli stakeholders
S1 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	11.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	11.4. Politiche
S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	11.2. Processi per coinvolgere i lavoratori propri
S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	11.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulla forza lavoro propria
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	11.5. Azioni
S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	11.6. Target
S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	11.7. Metriche
S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	11.7. Metriche
S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	11.7. Metriche
S1-9	Metriche della diversità	11.7. Metriche
S1-10	Salari adeguati	11.7. Metriche
S1-11	Protezione sociale	11.7. Metriche
S1-12	Persone con disabilità	11.7. Metriche
S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	11.7. Metriche
S1-14	Metriche di salute e sicurezza	11.7. Metriche
S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	11.7. Metriche
S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	11.7. Metriche
S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	11.7. Metriche
S2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.3. Interessi e opinioni degli stakeholders
S2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	12.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore
S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	12.4. Politiche

<b>Obbligo d'informativa</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Capitolo / Paragrafo di riferimento</b>
S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	12.2. Processi per coinvolgere i lavoratori nella catena del valore
S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	12.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore
S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	12.5. Azioni
S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	12.6. Target
S3 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.3. Interessi e opinioni degli stakeholders
S3 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	13.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle comunità interessate
S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	13.4. Politiche
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	13.2. Processi per coinvolgere le comunità interessate
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	13.2 Processi per coinvolgere le comunità interessate e per porre rimedio agli impatti negativi, compresi i canali che consentono alle comunità interessate di sollevare preoccupazioni
S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	13.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulle comunità interessate
S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	13.5. Azioni
S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	13.6. Target
Metriche entity-specific	Misurazione del livello del rumore delle centraline	13.7. Metriche
Metriche entity-specific	Impatto Economico	13.7. Metriche
S4 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	2.3. Interessi e opinioni degli stakeholders
S4 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	14.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai consumatori e utilizzatori finali
S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	14.4. Politiche
S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	14.2. Processi per coinvolgere i consumatori e gli utilizzatori finali
S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	14.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sui consumatori e utenti finali
S4-4	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	14.5. Azioni

<b>Obbligo d'informativa</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Capitolo / Paragrafo di riferimento</b>
S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	14.6. Target
Metriche entity-specific	Metriche della Carta dei Servizi	14.7. Metriche
G1 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	4.1. Modello di Corporate Governance
G1 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	15.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla condotta d'impresa
G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	15.2. Politiche
G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	15.3. Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento
G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	15.4. Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati
G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	15.4. Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati
G1-6	Prassi di pagamento	15.3. Gestione delle relazioni con i fornitori e prassi di pagamento

## 17 ESRS 2 - APPENDICE B

**IRO-2 56** Di seguito viene riportato l'elenco degli elementi d'informazione di cui ai principi trasversali e tematici derivanti da altri atti legislativi dell'UE riportati all'interno della Rendicontazione di Sostenibilità.

<b>Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente</b>	<b>Riferimento SFDR</b>	<b>Riferimento terzo pilastro</b>	<b>Riferimento regolamento sugli indici di riferimento</b>	<b>Riferimento normativa dell'UE sul clima</b>	<b>Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025</b>
Diversità di genere nel consiglio ESRS 2 GOV-1 21 d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		4.Governance – 4.1. Modello di Corporate Governance
Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione ESRS 2 GOV-1 21 e)			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		4.Governance – 4.1. Modello di Corporate Governance
Dichiarazione sul dovere di diligenza ESRS 2 GOV-4 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10				4.Governance – 4.3. Dichiarazione sul dovere di diligenza
Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili ESRS 2 SBM-1 40 d) punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, tabella 1 – Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 – Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		2. Modello di business, strategia e catena del valore – 2.1. Modello di business e strategia
Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche ESRS 2 SBM-1 40 d) punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		2. Modello di business, strategia e catena del valore – 2.1. Modello di business e strategia
Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse ESRS 2 SBM-1 40 d) punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		2. Modello di business, strategia e catena del valore – 2.1. Modello di business e strategia
Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco ESRS 2 SBM-1 40 d) punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		2. Modello di business, strategia e catena del valore – 2.1. Modello di business e strategia
Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 ESRS E1-1 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.2. Piano di transizione

<b>Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente</b>	<b>Riferimento SFDR</b>	<b>Riferimento terzo pilastro</b>	<b>Riferimento regolamento sugli indici di riferimento</b>	<b>Riferimento normativa dell'UE sul clima</b>	<b>Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025</b>
Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi ESRS E1-1 16 g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.2. Piano di transizione
Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES ESRS E1-4 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.6. Target
Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico) ESRS E1-5 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5				6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.7. Metriche
Consumo di energia e mix energetico ESRS E1-5 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5				6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.7. Metriche
Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico ESRS E1-5 40-43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6				6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.7. Metriche

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025
Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES ESRS E1-6 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.7. Metriche
Intensità delle emissioni lorde di GES ESRS E1-6 53-55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.7. Metriche
Assorbimenti di GES e crediti di carbonio ESRS E1-7 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	6. ESRS E1 - Cambiamenti climatici – 6.7. Metriche
Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima ESRS E1-9 66			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Per l'esercizio 2025, che rappresenta il secondo anno di predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità in conformità agli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale prevista dalla Disposizione transitoria 10.4 – <i>Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente</i> – di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 della Commissione del 31 luglio 2023, con riferimento alla divulgazione del presente elemento di informazione.

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025
<p>Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, ESRS E1-9 66 a)                      Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante ESRS E1-9 66 c)</p>		<p>Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione;                      modello 5:                      Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico</p>			<p>Per l'esercizio 2025, che rappresenta il secondo anno di predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità in conformità agli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale prevista dalla Disposizione transitoria 10.4 – <i>Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente</i> – di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 della Commissione del 31 luglio 2023, con riferimento alla divulgazione del presente elemento di informazione.</p>
<p>Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica ESRS E1-9 67 c)</p>		<p>Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione;                      Modello 2:                      Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali</p>			<p>Per l'esercizio 2025, che rappresenta il secondo anno di predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità in conformità agli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale prevista dalla Disposizione transitoria 10.4 – <i>Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente</i> – di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 della Commissione del 31 luglio 2023, con riferimento alla divulgazione del presente elemento di informazione.</p>
<p>Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima ESRS E1-9 69</p>			<p>Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818</p>		<p>Per l'esercizio 2025, che rappresenta il secondo anno di predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità in conformità agli ESRS, AdB ha deciso di avvalersi dell'opzione di introduzione graduale prevista dalla Disposizione transitoria 10.4 – <i>Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente</i> – di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 della Commissione del 31 luglio 2023, con riferimento alla divulgazione del presente elemento di informazione.</p>
<p>Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo ESRS E2-4 28</p>	<p>Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3</p>				<p>7. ESRS E2 - Inquinamento – 7.5. Metriche</p>

<b>Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente</b>	<b>Riferimento SFDR</b>	<b>Riferimento terzo pilastro</b>	<b>Riferimento regolamento sugli indici di riferimento</b>	<b>Riferimento normativa dell'UE sul clima</b>	<b>Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025</b>
Acque e risorse marine ESRS E3-1 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7				8. ESRS E3 - Acqua e risorse marine – 8.2. Politiche
Politica dedicata ESRS E3-1 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8				8. ESRS E3 - Acqua e risorse marine – 8.2. Politiche
Sostenibilità degli oceani e dei mari ESRS E3-1 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				8. ESRS E3 - Acqua e risorse marine – 8.2. Politiche
Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata ESRS E3-4 28 c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2				8. ESRS E3 - Acqua e risorse marine – 8.5. Politiche
Consumo idrico totale in m3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie ESRS E3-4 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1				8. ESRS E3 - Acqua e risorse marine – 8.5. Politiche
ESRS 2 IRO-1 – E4-1 16 a) punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7				9. ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi – 9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità
ESRS 2 IRO-1 – E4-1 16 b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10				9. ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi – 9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità
ESRS 2 IRO-1 – E4-1 16 c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14				9. ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi – 9.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla biodiversità
Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili ESRS E4-2 24 b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11				9. ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi – 9.4. Politiche
Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili ESRS E4-2 24 c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				9. ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi – 9.4. Politiche
Politiche volte ad affrontare la deforestazione ESRS E4-2 24 d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15				9. ESRS E4 - Biodiversità ed ecosistemi – 9.4. Politiche
Rifiuti non riciclati ESRS E5-5 37 d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13				10. ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare – 10.5. Metriche
Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi ESRS E5-5 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9				10. ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare – 10.5. Metriche
Rischio di lavoro forzato ESRS 2 – SBM3 – S1 14 f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13				11. ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria
Rischio di lavoro minorile ESRS 2 – SBM3 – S1 14 g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12				11. ESRS S1- Forza lavoro propria – 11.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla forza lavoro propria
Impegni politici in materia di diritti umani ESRS S1-1 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				11. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.4. Politiche

<b>Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente</b>	<b>Riferimento SFDR</b>	<b>Riferimento terzo pilastro</b>	<b>Riferimento regolamento sugli indici di riferimento</b>	<b>Riferimento normativa dell'UE sul clima</b>	<b>Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025</b>
Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro ESRS S1-1 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		11. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.4. Politiche
Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani ESRS S1-1 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11				11. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.4. Politiche
Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro ESRS S1-1 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1				11. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.4. Politiche
Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce ESRS S1-3 32 c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5				11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.3. Canali per sollevare preoccupazioni e processi per porre rimedio agli impatti negativi sulla forza lavoro propria
Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro ESRS S1-14 88 b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.7. Metriche
Numero di giornate perse a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie ESRS S1-14 88 e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3				11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.7. Metriche
Divario retributivo di genere non corretto ESRS S1-16 97 a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.7. Metriche
Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato ESRS S1-16 97 b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8				11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.7. Metriche
Incidenti legati alla discriminazione ESRS S1-17 103 a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7				11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.7. Metriche
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE ESRS S1-17 104 a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		11.1. ESRS S1 - Forza lavoro propria – 11.7. Metriche

<b>Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente</b>	<b>Riferimento SFDR</b>	<b>Riferimento terzo pilastro</b>	<b>Riferimento regolamento sugli indici di riferimento</b>	<b>Riferimento normativa dell'UE sul clima</b>	<b>Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025</b>
Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro ESRS 2 SBM-3 – S2 11 b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13				12. ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore – 12.1. Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati ai lavoratori nella catena del valore
Impegni politici in materia di diritti umani ESRS S2-1 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				12. ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore – 12.4. Politiche
Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore ESRS S2-1 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4				12. ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore – 12.4. Politiche
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE ESRS S2-1 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		12. ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore – 12.4. Politiche
Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro ESRS S2-1 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		12. ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore – 12.4. Politiche
Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle ESRS S2-4 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				12. ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore – 12.5. Azioni
Impegni politici in materia di diritti umani ESRS S3-1 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				13. ESRS S3 - Comunità interessate – 13.4. Politiche
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE ESRS S3-1 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		13. ESRS S3 - Comunità interessate – 13.4. Politiche
Problemi e incidenti in materia di diritti umani ESRS S3-4 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				13. ESRS S3 - Comunità interessate – 13.5. Azioni
Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali ESRS S4-1 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				14. ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali – 14.4. Politiche

<b>Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente</b>	<b>Riferimento SFDR</b>	<b>Riferimento terzo pilastro</b>	<b>Riferimento regolamento sugli indici di riferimento</b>	<b>Riferimento normativa dell'UE sul clima</b>	<b>Capitolo/Paragrafo della Rendicontazione di Sostenibilità 2025</b>
Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE ESRG S4-1 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		14. ESRG S4 - Consumatori e utilizzatori finali – 14.4. Politiche
Problemi e incidenti in materia di diritti umani ESRG S4-4 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				14. ESRG S4 - Consumatori e utilizzatori finali – 14.5. Azioni
Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione ESRG G1-1 10 b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15				15. ESRG G1 - Condotta d'impresa – 15.2. Politiche
Protezione degli informatori ESRG G1-1 10 d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6				15. ESRG G1 - Condotta d'impresa – 15.2. Politiche
Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva ESRG G1-4 24 a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		15. ESRG G1 - Condotta d'impresa – 15.4. Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati
Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva ESRG G1-4 24 b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16				15. ESRG G1 - Condotta d'impresa – 15.4. Prevenzione, individuazione della corruzione attiva e passiva e casi accertati

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
(Enrico Postacchini)

Bologna, 16 marzo 2026

## **Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi dell'art. 81-ter, comma 1, del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni**

I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, comma 5-ter, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 che la Rendicontazione di Sostenibilità inclusa nella Relazione sulla Gestione è stata redatta:

- conformemente agli standard di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;
- con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

Bologna, 16 marzo 2026

**Amministratore Delegato**

Nazareno Ventola

**Dirigente preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari**

Patrizia Muffato



## Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/2010

Agli Azionisti della

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

---

### Conclusioni

Ai sensi degli articoli 8 e 18, comma 1, del DLgs 125/2024 (il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione consolidata sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE ("European Sustainability Reporting Standards" anche "ESRS");

### PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77061 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 8.850.000,00 I.v. C.F. e P.IVA in Reg. Imprese  
Milano Monza Strada Lodi 1097988155 Iscritta al n° 118644 del Registro dei Revisori Legali - Abil. Utile: Ancona 60131 Via Sordani 1 Tel. 071  
2132311 - Bari 73122 Via Abate Cimera 72 Tel. 080 5646211 - Bergamo 24121 Largo Dolci 5 Tel. 035 229001 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini  
12 Tel. 051 6196211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Acosta 20 Tel. 030 2667561 - Catania 95129 Corso Italia 303 Tel. 095 7532211 - Firenze 50121  
Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482911 - Genova 16121 Piazza Piccopiera 9 Tel. 010 290411 - Napoli 80121 Via dei Mile 18 Tel. 081 26181 - Padova  
35138 Via Venezia 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 80 Tel. 091 348737 - Parma 43121 Viale Tanassi 25/A Tel. 0521 278911 -  
Pescara 66127 Piazza Ettore Trilo 5 Tel. 085 4545711 - Pavia 03154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011  
558771 - Trieste 34122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0481 237904 - Treviso 31180 Viale Fellensari 90 Tel. 0422 868911 - Trieste 34125 Via Cesare  
Bartoli 18 Tel. 040 3480701 - Udine 33106 Via Foscolo 43 Tel. 0432 28789 - Varese 21100 Via Abbate 43 Tel. 0332 288039 - Verona 37135 Via  
Franco 21/C Tel. 045 8283001 - Vicenza 36120 Piazza Pontelancetta 9 Tel. 0444 383311

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)



- le informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla Tassonomia)" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 (il "Regolamento Tassonomia").

---

#### **Elementi alla base delle conclusioni**

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità" della presente relazione.

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

---

#### **Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA per la rendicontazione consolidata di sostenibilità**

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali



procedure nel paragrafo denominato "Analisi di doppia rilevanza" della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'articolo 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla Tassonomia)".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'articolo 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

---

#### **Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità**

Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità", ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettive in conformità ai principi ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettive potrebbero essere significativi.



Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità", l'informativa fornita in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa delle informazioni utilizzate per definire le informazioni sulle emissioni Scope 3, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

---

#### **Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità**

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;



- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità.

---

#### **Riepilogo del lavoro svolto**

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di business, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi e opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito a eventuali elementi contraddittori emersi che possano evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dall'impresa nel processo di valutazione della rilevanza;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati incluse indagini, procedure di analisi comparativa, nonché acquisizione di evidenze documentali, su base campionaria, per talune



informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;

- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Bologna, 30 marzo 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni', written in a cursive style.

Francesco Forzoni

(Revisore legale)

**Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2025**

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata  
Conto Economico consolidato  
Conto Economico Complessivo consolidato  
Rendiconto finanziario consolidato  
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

**Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata**

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Diritti di concessione	1	283.512	254.600
Altre attività immateriali	2	2.577	2.068
<b>Attività immateriali</b>		<b>286.089</b>	<b>256.668</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	17.137	13.130
Investimenti Immobiliari	4	1.617	1.617
<b>Attività materiali</b>		<b>18.754</b>	<b>14.747</b>
Partecipazioni	5	1	44
Altre attività finanziarie non correnti	6	28.722	19.640
Attività fiscali differite	7	4.776	4.587
Altre attività non correnti	8	586	110
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>34.085</b>	<b>24.381</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>338.928</b>	<b>295.796</b>
Rimanenze di magazzino	9	865	812
Crediti commerciali	10	19.691	17.134
Altre attività correnti	11	8.092	7.349
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	12	81.164	41.079
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>109.812</b>	<b>66.374</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>448.740</b>	<b>362.170</b>
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		113.582	106.128
Risultato dell'esercizio		24.842	24.437
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	13	<b>228.738</b>	<b>220.879</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>			
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	13	<b>228.738</b>	<b>220.879</b>
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	14	2.941	3.136
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	15.246	14.389
Fondi per rischi e oneri futuri	16	3.853	3.245
Passività finanziarie non correnti	17	96.170	22.320
Altri debiti non correnti		41	64
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>118.251</b>	<b>43.154</b>
Debiti commerciali	18	44.657	31.716
Altre passività	19	41.654	46.598
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	4.106	4.766
Fondi per rischi e oneri	16	0	1.648
Passività finanziarie correnti	17	11.334	13.409
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>101.751</b>	<b>98.137</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>220.002</b>	<b>141.291</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>		<b>448.740</b>	<b>362.170</b>

## Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024
Ricavi per servizi aeronautici		76.488	73.407
Ricavi per servizi non aeronautici		56.685	55.833
Ricavi per servizi di costruzione		46.022	35.682
Altri ricavi e proventi della gestione		2.216	1.131
<b>RICAVI</b>	<b>20</b>	<b>181.411</b>	<b>166.053</b>
Materiali di consumo e merci		(3.705)	(3.800)
Costi per servizi		(26.838)	(24.027)
Costi per servizi di costruzione		(43.831)	(33.983)
Canoni, noleggi e altri costi		(11.565)	(10.924)
Oneri diversi di gestione		(3.739)	(3.829)
Costo del personale		(37.270)	(34.396)
<b>COSTI</b>	<b>21</b>	<b>(126.948)</b>	<b>(110.959)</b>
Ammortamento diritti di concessione		(10.645)	(9.589)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.285)	(1.150)
Ammortamento attività materiali		(2.753)	(2.220)
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>22</b>	<b>(14.683)</b>	<b>(12.959)</b>
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi		(89)	(95)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(4.843)	(6.923)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(658)	(169)
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>23</b>	<b>(5.590)</b>	<b>(7.187)</b>
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(147.221)</b>	<b>(131.105)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>34.190</b>	<b>34.948</b>
Proventi finanziari	<b>24</b>	3.117	1.739
Oneri finanziari	<b>24</b>	(2.545)	(2.353)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>		<b>34.762</b>	<b>34.334</b>
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>25</b>	<b>(9.920)</b>	<b>(9.897)</b>
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>24.842</b>	<b>24.437</b>
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi		0	0
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo		24.842	24.437
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,69	0,68
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,69	0,68

**Conto Economico Complessivo Consolidato**

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024
<b>Utile (perdita) di esercizio (A)</b>	<b>24.842</b>	<b>24.437</b>
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</b>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	42	10
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(10)	(1)
<b>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</b>	<b>32</b>	<b>9</b>
<b>Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B</b>	<b>32</b>	<b>9</b>
<b>Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)</b>	<b>24.874</b>	<b>24.446</b>
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	24.874	24.446

**Rendiconto Finanziario Consolidato**

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 31.12.2025</b>	<b>al 31.12.2024</b>
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio ante imposte	34.762	34.334
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(2.191)	(1.699)
+ Ammortamento e perdita durevole di valore di imm. imp. e macchinari e attività per diritto d'uso	14.683	12.959
+ Accantonamento fondi	5.590	7.187
+ Oneri per interessi che non comportano uscite di cassa	(1.607)	(305)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.035	919
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	105	406
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	108	126
<b>Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>52.486</b>	<b>53.927</b>
Variazione rimanenze di magazzino	(53)	66
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.170)	1.531
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/non correnti	(970)	(674)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	3.861	4.819
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.302	(1.232)
Interessi pagati	(1.220)	(1.305)
Interessi incassati	185	436
Imposte pagate	(17.240)	(4.986)
TFR pagato	(271)	(322)
Utilizzo fondi per pagamenti	(6.636)	(2.851)
<b>Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative nette</b>	<b>30.275</b>	<b>49.409</b>
Acquisto di attività materiali	(6.281)	(5.393)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	7	15
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(36.734)	(39.710)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	(222)	(200)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	43	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	22	5.021
<b>Flusso di cassa generato / (assorbito) dall'attività di investimento</b>	<b>(43.165)</b>	<b>(40.267)</b>
Dividendi corrisposti	(17.015)	(9.537)
Finanziamenti ricevuti	90.500	9.900
Finanziamenti rimborsati	(20.296)	(12.326)
Pagamenti per passività per diritti d'uso	(213)	(434)
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento</b>	<b>52.975</b>	<b>(12.397)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>40.085</b>	<b>(3.255)</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>41.079</b>	<b>44.334</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>40.085</b>	<b>(3.255)</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>81.164</b>	<b>41.079</b>

**Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato**

<i>in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Riserva sovrapprezzo emissioni azioni	Riserva legale	Altre Riserve	Riserva di rivalutazione e riallineamento	Riserve FTA	Utili/perdite portati a nuovo	Riserva OCI	Risultato dell'esercizio	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
<b>Patrimonio netto al 31.12.2023</b>	90.314	25.683	9.673	85.926	0	(3.272)	(18.359)	(703)	16.706	205.969	205.969
Attribuzione del risultato	0	0	795	6.110	0	0	9.803	0	(16.706)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537)	0	0	(9.537)	(9.537)
Totale utile (perdita)	0	0	0	0	0	0	0	9	24.437	24.446	24.446
<b>Patrimonio netto al 31.12.2024</b>	90.314	25.683	10.468	92.035	0	(3.272)	(18.093)	(694)	24.437	220.879	220.879
Attribuzione del risultato	0	0	1.135	5.339	0	0	17.963	0	(24.437)	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(17.015)	0	0	(17.015)	(17.015)
Totale utile (perdita)	0	0	0	0	0	0	0	32	24.842	24.874	24.874
<b>Patrimonio netto al 31.12.2025</b>	90.314	25.683	11.603	97.374	0	(3.272)	(17.145)	(662)	24.842	228.738	228.738

## Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa  
Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna Italia  
Bologna

## Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

## Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2025

### Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio 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.

### Espressione di conformità ai Principi IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il bilancio consolidato del Gruppo è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005.

Nel 2014 il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato in conformità ai Principi Contabili IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2024 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2025, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

La pubblicazione del bilancio consolidato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 16 marzo 2026 e sarà sottoposto alla revisione contabile di PricewaterhouseCoopers S.p.A.

## Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio del Gruppo espone gli schemi di Conto Economico Separato con attribuzione dei proventi e oneri per natura, di Conto Economico Complessivo e della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata; quest'ultimo utilizza lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.

Un'attività è corrente quando:

- si suppone che sia realizzata, oppure è posseduta per la vendita o il consumo, nel normale svolgimento del ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- si suppone che sia realizzata entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio;
- è costituita da disponibilità liquide o mezzi equivalenti a meno che non sia vietato scambiarla o utilizzarla per estinguere una passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

- è previsto che si estingua nel suo normale ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- deve essere estinta entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio; o
- l'entità non ha un diritto a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

Attività e passività per imposte anticipate e differite sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Nella rappresentazione del Rendiconto Finanziario Consolidato è stato utilizzato il metodo indiretto che suddivide i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

## 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 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.

Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuiti ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

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

SOCIETA' CONTROLLATE	Capitale sociale (in migliaia di euro)	Al 31.12.2025	Al 31.12.2024
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

## Criteri di Valutazione

### Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 38 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

Gli utili o le perdite derivanti dall'eliminazione di un'attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell'attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell'esercizio in cui avviene l'eliminazione.

La voce “Diritti di concessione” accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura, pertanto gli incrementi ai “Diritti di concessione” sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo e pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

Il credito da Terminal Value è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti secondo il modello misto dell'IFRIC 12.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessione.

Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business “Hold to Collect”; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Infine, sempre relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

La voce “Software, licenze e diritti simili” si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del software gestionale oltre che all'acquisto di licenze software ammortizzate all'aliquota del 33%.

## Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 3% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

### **Investimenti immobiliari**

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari un compendio immobiliare acquisito al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale di tale compendio è al costo di acquisto, mentre le valutazioni successive seguono il criterio del costo, così come definito dallo IAS 16.

Il Gruppo monitora attraverso valutazioni tecniche effettuate da terzi esterni indipendenti l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

### **Perdite di valore delle attività non finanziarie**

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o CGU).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.

Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.

Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile.

Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la verifica dell'esistenza di eventuali perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

#### *Diritti di Concessione*

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniqualevolta dovessero emergere indicatori di *impairment*).

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.

Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..

L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

## Attività finanziarie

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte: il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e

l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell".

Il Gruppo non detiene e non ha detenuto nel corso del biennio strumenti finanziari derivati.

## Finanziamenti e crediti

I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (principal) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dal Gruppo, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento

## Fair value

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

- (a) nel mercato principale dell'attività o passività; o
- (b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.

Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;

Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;

Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

## Perdita di valore su attività finanziarie

L'IFRS 9 definisce un modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Il Gruppo applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

## Cancellazione attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

## Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori, cioè la valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare è adempiuta nel corso del tempo ("over time"). In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

## Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

## Cassa e disponibilità liquide

Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

## Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

- (a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
- (b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;
- Interessi attivi o passivi netti.

In seguito alle modifiche apportate al TFR dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e successivi Decreti e Regolamenti, il TFR delle società italiane con più di 50 dipendenti maturato dal 1° gennaio 2007 o dalla data di scelta dell'opzione da esercitarsi da parte dei dipendenti è incluso nella categoria dei piani a contribuzione definita, sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

## Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del presente bilancio consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

### *Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali*

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale esistente. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

## Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

## Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

## Garanzie finanziarie passive

Le garanzie finanziarie passive emesse dal Gruppo sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.

## Cancellazione passività finanziarie

Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

## Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

Il Gruppo ha identificato le seguenti *revenue stream*:

1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

I ricavi sono iscritti al netto di sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.

In ottemperanza all'IFRS 16 i proventi da leasing derivanti da leasing operativi per i quali il Gruppo riveste il ruolo di locatore sono rilevati in quote costanti lungo la durata del leasing, e sono inclusi tra i ricavi nel conto economico data la loro natura operativa. I costi iniziali di negoziazione sono aggiunti al valore contabile del bene locato e rilevati in base alla durata del contratto sulla medesima base dei proventi da locazione. I canoni o affitti variabili sono rilevati come ricavi nel periodo in cui maturano.

Gli interessi attivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento dell'attività a cui si riferiscono.

## Rilevazione dei costi e delle spese

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono.

## Imposte sul reddito

### *Imposte correnti*

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate

direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Con riferimento all'IRES, Adb in qualità di consolidante e le controllate dal 2009 hanno aderito al regime di tassazione dei gruppi di imprese denominato "consolidato fiscale nazionale", opzione mai revocata nella appropriata modulistica fiscale per riflettere la volontà di voler confermare - senza soluzione di continuità - le annualità successive e quindi anche per il triennio 2024-2026;

Al 31 dicembre 2025 le società FFM e TAG hanno rilevato rispettivamente credito ed un debito un debito Ires verso la controllante, tenuto conto per effetto degli i minori acconti versati in corso d'anno rispetto alla stima dell'Ires da consolidato fiscale dell'esercizio.

### *Imposte differite*

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;

il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;

nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

Le aliquote utilizzate per il calcolo della fiscalità differita, che riflettono quelle prospettiche sulla base della legislazione nazionale vigente, sono le seguenti:

IRES 24%

IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale)

IRAP 3,9%.

### *Imposte indirette*

I costi, i ricavi, le attività e le passività sono rilevati al netto delle imposte indirette, quali l'imposta sul valore aggiunto, con le seguenti eccezioni:

l'imposta applicata all'acquisto di beni o servizi è indetraibile; in tal caso essa è rilevata come parte del costo di acquisto dell'attività o parte del costo rilevato nel conto economico;

i crediti e i debiti commerciali includono l'imposta indiretta applicabile.

L'ammontare netto delle imposte indirette da recuperare o da pagare all'Erario è incluso nel bilancio tra i crediti ovvero tra i debiti.

## **Utile per azione**

### Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

### Diluito

L'utile/(perdita) diluito per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato economico del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

## **Rendiconto Finanziario**

Il Gruppo presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7 e ha riconciliato l'utile ante imposte con i flussi di cassa netti dalle attività operative. Lo IAS 7 al par.33 consente di classificare gli interessi attivi e passivi come attività operative o di finanziamento sulla base di quella che è la presentazione ritenuta rilevante dall'impresa; il gruppo classifica gli interessi attivi incassati e gli interessi passivi pagati come flussi di cassa da attività operative.

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

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

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

Lo IASB ha modificato l'IFRS 9 “Strumenti finanziari” a seguito della revisione post-attuazione dei requisiti di classificazione e valutazione. Le modifiche includono indicazioni sulla classificazione delle attività finanziarie, comprese quelle con caratteristiche potenziali e nello specifico rispondono alle esigenze sorte per la classificazione di alcune attività finanziarie legate a tematiche ESG. Lo IASB ha inoltre modificato l'IFRS 7 “Strumenti finanziari: Informazioni integrative”, richiedendo alle entità di fornire informazioni aggiuntive sulle attività e passività finanziarie che presentano determinate caratteristiche potenziali. Tali modifiche sono efficaci per gli esercizi annuali a partire dal 1° gennaio 2026 ed è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si aspetta un impatto significativo sul Bilancio del Gruppo.

### Miglioramenti ai principi contabili IFRS (Volume 11”)

Il 18 luglio 2024 lo IASB ha emesso i miglioramenti annuali ai principi contabili IFRS – Volume 11 che contiene modifiche a IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7. I miglioramenti annuali dell'IASB sono modifiche limitate al testo di uno standard IFRS o correggono taluni minori esiti indesiderati, dimenticanze o conflitti tra i requisiti negli standards. Le modifiche contenute nei miglioramenti annuali ai principi contabili IFRS – Volume 11 riguardano:

- IFRS 1 “Prima adozione degli International Financial Reporting Standards – Hedge Accounting alla data di prima adozione”;
- IFRS 7 “Strumenti finanziari: informazioni integrative” I. Proventi o perdite su dismissioni II. Informativa sulle differenze tra il fair value e il prezzo di transazione III. Dettagli sui rischi di credito
- IFRS 9 “Strumenti finanziari”: I. Dismissione delle passività per leasing II. Prezzo di transazione
- IFRS 10 “Bilancio Consolidato – Determinazione di un agente ‘de facto’”;
- IAS 7 “Rendiconto finanziario – Metodo del costo”.

Queste modifiche sono in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si aspetta un impatto significativo sul Bilancio del Gruppo.

### IFRS 18 “Presentazione e informativa dei bilanci”

Nell'aprile 2024 lo IASB ha emanato l'IFRS 18 in risposta alle preoccupazioni degli investitori circa la comparabilità e la trasparenza della rendicontazione delle performance delle entità. I nuovi requisiti di presentazione introdotti dall'IFRS 18 accresceranno la comparabilità della performance finanziaria di entità simili, in particolare per quanto riguarda la definizione di “utile o perdita operativa”. I nuovi requisiti di informativa relativi agli “indicatori di performance definiti dal management” miglioreranno la trasparenza. L'IFRS 18 sarà efficace dal 1° gennaio 2027 e non è stato ancora adottato dal Gruppo che sta valutando l'impatto della sua applicazione sul Bilancio. È infatti in programma la definizione di un piano di transizione con l'obiettivo di presentare i primi bilanci intermedi 2027 e i bilanci annuali 2027 ai sensi dell'IFRS 18 così come la valutazione delle “specified main business activity” previste dal principio.

Attualmente il Gruppo presenta un sottotale del risultato operativo. È in programma una valutazione approfondita per determinare la corretta classificazione delle voci e garantire che il sottotale del risultato operativo sia conforme ai requisiti dell'IFRS 18. Il Gruppo non prevede cambiamenti significativi in tal senso, in quanto non rileva utili e perdite su cambi significativi tali da determinare impatti rilevanti a seguito della riclassificazione degli utili e perdite su cambi tra le attività operative, il Gruppo, inoltre, non ha società collegate per le quali procedere alla riclassificazione dei proventi da società collegate come parte di un nuovo sottotale all'interno di una nuova categoria “investimenti”. Al momento il gruppo ritiene che i nuovi requisiti di aggregazione e disaggregazione delle voci del Conto Economico comporteranno cambiamenti nella presentazione per offrire un riassunto strutturato più utile.

Infine, il Gruppo comunica agli investitori una misura di EBITDA rettificato e valuterà se tale misura potrà soddisfare la definizione di indicatore di performance definito dal management così come è in programma la valutazione delle misure di performance definite dal management (“management defined performance measures”) eventualmente comunicate al di fuori dell'informativa finanziaria per verificare se rientrano o meno nella definizione fornita dal principio.

Il Gruppo fornirà nei prossimi bilanci un aggiornamento sui progressi compiuti verso la transizione all'IFRS 18.

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

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

- chiarimento sull'applicazione dei requisiti di "uso proprio";
- modifica dei requisiti di contabilizzazione delle operazioni di copertura nel caso in cui questi contratti siano utilizzati come strumenti di copertura, se vengono soddisfatte determinate condizioni;
- introduzione di requisiti di informativa aggiuntivi per consentire agli investitori di comprendere l'impatto di questi contratti sulle performance finanziarie di un'azienda e sui flussi di cassa futuri.

Le modifiche saranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si aspetta un impatto significativo sul Bilancio Consolidato.

## Principi contabili non ancora applicabili, in quanto non omologati dall'Unione Europea alla data di approvazione del presente bilancio

### IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: Presentazione

Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emanato l'IFRS 19, che consente a talune entità definite dal principio "idonee" di scegliere di applicare requisiti di informativa ridotta all'interno del bilancio, pur rispettando i requisiti di rilevazione, misurazione e presentazione previsti in altri principi contabili IFRS. Per essere idonea, alla data di chiusura del proprio esercizio, un'entità deve essere una controllata come definita nell'IFRS 10, non può avere responsabilità pubblica e deve avere una controllante (ultima o intermedia) che predisporre il bilancio consolidato che sia disponibile pubblicamente e che rispetti i principi contabili IFRS. L'IFRS 19 sarà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è consentita l'applicazione anticipata. Il Gruppo ritiene che non vi saranno impatti sul proprio Bilancio.

### Modifiche all'IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: Presentazione

Il 21 agosto 2025 lo IASB ha emanato le modifiche all'IFRS 19. Nello specifico lo IASB ha ridotto i requisiti di informativa escludendo gli obiettivi di disclosure relativi agli accordi di finanziamento con fornitori, alla mancanza di scambiabilità, alle regole modello del Pillar II, alla classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e alle passività non correnti con covenant. Ha inoltre ridotto i requisiti di informativa relativi agli accordi di finanziamento con fornitori, ha escluso i requisiti di informativa che in realtà costituiscono linee guida e non obblighi e ha sostituito i requisiti di informativa relativi alle misure di performance definite dalla direzione con un rinvio incrociato all'IFRS 18. Il Gruppo ritiene che non vi saranno impatti sul proprio Bilancio.

## Modifiche allo IAS 21 Gli effetti delle variazioni dei tassi di cambio: traduzione in una valuta di presentazione iperinflazionaria

Il 13 novembre 2025 lo IASB ha emanato modifiche allo IAS 21 per chiarire come tradurre i bilanci da una valuta non iperinflazionaria a una valuta di presentazione iperinflazionaria. Le modifiche allo IAS 21 prevedono che:

- qualora un'entità traduca importi da una valuta funzionale riferita a un'economia non iperinflazionistica a una valuta di presentazione riferita a un'economia iperinflazionistica, tali importi, inclusi i dati comparativi, siano tradotti utilizzando il tasso di cambio di chiusura alla data del più recente stato patrimoniale;
- nel caso in cui la valuta di presentazione dell'entità cessa di essere la valuta di un'economia iperinflazionistica, mentre la valuta funzionale continui a riferirsi a un'economia non iperinflazionistica, il metodo di traduzione previsto dallo IAS 21 per tali fattispecie sia applicato prospetticamente, senza rideterminazione dei dati comparativi;
- sia fornita adeguata informativa in merito all'applicazione del metodo di traduzione, includendo informazioni finanziarie sintetiche sulle attività estere tradotte secondo il nuovo criterio, nonché l'indicazione dell'eventuale cessazione della condizione di iperinflazione dell'economia di riferimento.

Tenuto conto del rapporto tra costi e benefici attesi, lo IASB ha inoltre introdotto un'eccezione al metodo di traduzione sopra descritto per le entità che applicano lo IAS 29 (Financial Reporting in Hyperinflationary Economies) e che sono tenute a tradurre i risultati economici e la situazione patrimoniale e finanziaria di attività estere in conformità alle suddette modifiche. Le modifiche si applicano ai periodi che iniziano dal 1° gennaio 2027, con applicazione retrospettiva e specifiche disposizioni transitorie.

## Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

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

## IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

Alcuni elementi del bilancio non possono essere valutati con precisione e sono dunque oggetto di stime che dipendono dalle future ed incerte condizioni di svolgimento dell'attività aziendale. Tali stime sono destinate nel tempo a subire revisioni per tenere conto dei dati e delle informazioni che si rendono successivamente disponibili. L'effetto del cambiamento di stime contabili deve essere rilevato prospetticamente nell'esercizio in cui si è verificato, includendolo nel risultato economico dell'esercizio e degli esercizi futuri, laddove il cambiamento influisca anche su questi ultimi. La rilevazione prospettica degli effetti della stima significa che il cambiamento è applicato alle operazioni che si sono verificate a partire dalla variazione della stima stessa. La revisione o il cambiamento delle stime contabili è originato da nuove informazioni o da nuovi sviluppi di operazioni di gestione e per tali motivi non rappresentano una correzione di errori.

Gli errori di esercizi precedenti sono omissioni e errate misurazioni di voci nel bilancio dell'entità per uno o più esercizi derivanti dal non utilizzo o dall'utilizzo erraneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (restatement).

Il restatement non è applicato se l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.

Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

## IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

## IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

## IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Il Gruppo si è dotato, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

Pertanto, non si è resa necessaria la rivisitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio.

## IAS 36 - Riduzione di valore delle attività

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

## Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiormente significative risultano essere le seguenti:

#### a) Impairment test

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

#### b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)” il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine periodo, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell’infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

#### c) Imposte anticipate

Il Gruppo fornisce in Nota al paragrafo “6. Attività fiscali differite” il dettaglio delle imposte anticipate del periodo e la loro consistenza patrimoniale. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie del Gruppo. Le attività fiscali sono esposte al netto delle passività fiscali in quanto compensabili nell’ambito della stessa autorità fiscale.

#### d) Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il fair value degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

#### e) Fair value degli strumenti finanziari

Il Gruppo fornisce in Nota il fair value degli strumenti finanziari. Quando il fair value di un’attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il fair value viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul fair value dello strumento finanziario rilevato.

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

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

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

### Informativa relativa ai Settori Operativi

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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.

Nelle tabelle di seguito riportate, per quanto riguarda i costi, come richiesto dall'IFRS 8, sono dettagliati solo quelli più rilevanti:

<i>in migliaia di euro</i>	<b>Aviation al 31.12.2025</b>	<b>Non Aviation al 31.12.2025</b>	<b>Altro al 31.12.2025</b>	<b>Totale Consolidato al 31.12.2025</b>
Ricavi	104.889	76.522	0	181.411
Costi	(90.800)	(36.148)	0	(126.948)
<i>di cui costi per servizi</i>	(21.053)	(5.785)	0	(26.838)
<i>di cui costi per servizi di costruzione</i>	(24.897)	(18.934)	0	(43.831)
<i>di cui canoni di noleggio e altri costi</i>	(7.124)	(4.441)	0	(11.565)
<i>di cui costo del personale</i>	(31.925)	(5.345)	0	(37.270)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>14.089</b>	<b>40.374</b>	<b>0</b>	<b>54.463</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(9.048)	(5.635)	0	(14.683)
Accantonamenti	(4.925)	(665)	0	(5.590)
<b>Risultato operativo</b>	<b>116</b>	<b>34.074</b>	<b>0</b>	<b>34.190</b>
Proventi finanziari	0	0	3.117	3.117
Oneri finanziari	0	0	(2.545)	(2.545)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>116</b>	<b>34.074</b>	<b>572</b>	<b>34.762</b>
Imposte dell'esercizio	0	0	(9.920)	(9.920)
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>116</b>	<b>34.074</b>	<b>(9.348)</b>	<b>24.842</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24.842</b>

<i>in migliaia di euro</i>	<b>Aviation al 31.12.2024</b>	<b>Non Aviation al 31.12.2024</b>	<b>Altro al 31.12.2024</b>	<b>Totale Consolidato al 31.12.2024</b>
Ricavi	97.464	68.589	0	166.053
Costi	(79.357)	(31.603)	0	(110.959)
<i>di cui costi per servizi</i>	(18.241)	(5.786)	0	(24.027)
<i>di cui costi per servizi di costruzione</i>	(21.366)	(12.617)	0	(33.983)
<i>di cui canoni di noleggio e altri costi</i>	(5.488)	(5.436)	0	(10.924)
<i>di cui costo del personale</i>	(28.484)	(5.912)	0	(34.396)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>18.107</b>	<b>36.986</b>	<b>0</b>	<b>55.094</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(8.111)	(4.848)	0	(12.959)
Accantonamenti	(7.416)	229	0	(7.187)
<b>Risultato operativo</b>	<b>2.580</b>	<b>32.367</b>	<b>0</b>	<b>34.948</b>
Proventi finanziari	0	0	1.739	1.739
Oneri finanziari	0	0	(2.353)	(2.353)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>2.580</b>	<b>32.367</b>	<b>(614)</b>	<b>34.334</b>
Imposte dell'esercizio	0	0	(9.897)	(9.897)
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>2.580</b>	<b>32.367</b>	<b>(10.511)</b>	<b>24.437</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24.437</b>

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

<i>in migliaia di Euro</i>	Aviation al 31.12.2025	Non Aviation al 31.12.2025	Altro al 31.12.2025	Totale Consolidato al 31.12.2025
<b>Attività non correnti</b>	<b>239.535</b>	<b>65.496</b>	<b>33.897</b>	<b>338.928</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>229.446</b>	<b>56.643</b>	<b>0</b>	<b>286.089</b>
Diritti di concessione	227.885	55.627	0	283.512
Altre attività immateriali	1.561	1.016	0	2.577
<b>Attività materiali</b>	<b>9.930</b>	<b>8.824</b>	<b>0</b>	<b>18.754</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.930	7.207	0	17.137
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>159</b>	<b>29</b>	<b>33.897</b>	<b>34.085</b>
Partecipazioni	0	0	1	1
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	28.722	28.722
Imposte differite attive al netto passive	0	0	4.776	4.776
Altre attività non correnti	159	29	398	586
<b>Attività correnti</b>	<b>18.171</b>	<b>8.079</b>	<b>83.562</b>	<b>109.812</b>
Rimanenze di magazzino	520	345	0	865
Crediti commerciali	12.113	7.578	0	19.691
Altre attività correnti	5.538	156	2.398	8.092
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	81.164	81.164
<b>Totale attività</b>	<b>257.706</b>	<b>73.575</b>	<b>117.459</b>	<b>448.740</b>

<i>in migliaia di Euro</i>	Aviation al 31.12.2024	Non Aviation al 31.12.2024	Altro al 31.12.2024	Totale Consolidato al 31.12.2024
<b>Attività non correnti</b>	<b>220.755</b>	<b>50.664</b>	<b>24.377</b>	<b>295.796</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>213.441</b>	<b>43.227</b>	<b>0</b>	<b>256.668</b>
Diritti di concessione	212.376	42.224	0	254.600
Altre attività immateriali	1.065	1.003	0	2.068
<b>Attività materiali</b>	<b>7.311</b>	<b>7.436</b>	<b>0</b>	<b>14.747</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	7.311	5.819	0	13.130
Investimenti immobiliari	0	1.617	0	1.617
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>24.377</b>	<b>24.381</b>
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	19.640	19.640
Imposte differite attive al netto passive	0	0	4.587	4.587
Altre attività non correnti	3	1	106	110
<b>Attività correnti</b>	<b>17.120</b>	<b>6.342</b>	<b>42.912</b>	<b>66.374</b>
Rimanenze di magazzino	469	343	0	812
Crediti commerciali	11.419	5.715	0	17.134
Altre attività correnti	5.232	284	1.833	7.349
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	41.079	41.079
<b>Totale attività</b>	<b>237.875</b>	<b>57.006</b>	<b>67.289</b>	<b>362.170</b>

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

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

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

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale.

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. Ai fini della contabilità regolatoria gli incentivi vengono, invece, allocati alla SBU *Non Aviation* in linea con quanto previsto dalle linee guida ART sulla contabilità regolatoria di cui alla delibera n. 38 del 9 marzo 2023.

## ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

### ATTIVITÀ

#### 1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti di concessione	283.512	254.600	28.912
Software, licenze e diritti simili	1.531	1.272	259
Altre attività immateriali	30	35	(5)
Altre attività immateriali in corso	1.016	761	255
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>286.089</b>	<b>256.668</b>	<b>29.421</b>

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 per singola categoria di attività immateriale

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2024			Movimentazione del periodo				31.12.2025		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	334.717	(80.117)	254.600	39.569	(10.645)	(17)	5	374.269	(90.757)	283.512
Software, licenze e diritti simili	17.847	(16.575)	1.272	1.539	(1.280)	0	0	19.386	(17.855)	1.531
Altre attività immateriali	250	(215)	35	0	(5)	0	0	250	(220)	30
Altre attività immateriali in corso	761	0	761	255	0	0	0	1.016	0	1.016
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>353.575</b>	<b>(96.907)</b>	<b>256.668</b>	<b>41.363</b>	<b>(11.930)</b>	<b>(17)</b>	<b>5</b>	<b>394.921</b>	<b>(108.832)</b>	<b>286.089</b>

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2023			Movimentazione del periodo				31.12.2024		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	295.676	(70.960)	224.716	37.546	(9.194)	1.495	(37)	334.717	(80.117)	254.600
Software, licenze e diritti simili	16.331	(15.470)	861	1.516	(1.105)	0	0	17.847	(16.575)	1.272
Altre attività immateriali	250	(210)	40	0	(5)	0	0	250	(215)	35
Altre attività immateriali in corso	579	0	579	222	0	(40)	0	761	0	761
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>312.836</b>	<b>(86.640)</b>	<b>226.196</b>	<b>39.284</b>	<b>(10.304)</b>	<b>1.455</b>	<b>(37)</b>	<b>353.575</b>	<b>(96.907)</b>	<b>256.668</b>

#### 1 Diritti di concessione

Al 31 dicembre 2025, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 39,6 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nell'esercizio) e al netto del Terminal Value su tali asset. Il Terminal Value rappresenta il valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce "6. Altre attività finanziarie non correnti" per 6,6 milioni di Euro. L'incremento comprende, infine, anticipazioni a fornitori per lavori per complessivi 5,6 milioni di Euro.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta a:  
ai seguenti investimenti entrati in funzione:

- primo corpo del Parcheggio multipiano P6 (Park A);
- lavori di riqualifica del terminal (sala arrivi Extra Schengen ed area security e controllo passaporti), di alcune aree air side (Stand Apron 2, tratto della pista 12-30 e della taxiway A e T) e del parcheggio Staff Ovest;
- pensiline di copertura dei camminamenti pedonali e delle rampe di accesso di un parcheggio e schermature parcheggi P2 e P3;
- installazione delle targhe ottico acustiche associate all'impianto rilevazioni incendi e implementazione dell'impianto di diffusione sonora dei messaggi di emergenza;
- nuova area PET adibita all'accoglienza animali domestici e cani-guida;
- impianto fotovoltaico aerostazione;
- fascia boscata;
- nuovo impianto carburante per i voli dell'Aviazione Generale;
- riconfigurazione della sala partenze Schengen. I cui lavori sono sostanzialmente conclusi;

oltre ad interventi in corso di realizzazione al 31 dicembre 2025 tra cui:

- secondo corpo (Park B) del nuovo parcheggio multipiano P6 comprensivo di anticipazioni lavori per 2,8 milioni di Euro;
- interventi collegati all'Apron 3 quale l'installazione di nuovi AVL - Aiuti Visivi Luminosi;
- progettazioni e lavori volti all'ampliamento del terminal;
- adeguamento sismico terminal est;
- progettazione dell'impianto fotovoltaico air side nord e di nuovi gaterooms per l'imbarco di voli verso destinazioni Schengen e di ampliamento dell'edificio BHS.

L'ammortamento dei Diritti di concessione dell'esercizio in esame ammonta a 10,6 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

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

Il Capitale Investito Netto principalmente composto dai Diritti di Concessione è sottoposto a impairment test almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.

Relativamente all'annualità 2025 il Gruppo ha aggiornato il test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento al Capitale Investito Netto, principalmente composto dai Diritti di Concessione, pari a Euro 283,5 milioni al 31 dicembre 2025 (corrispondente al 63,2% sul totale attività al 31 dicembre 2025).

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 24 febbraio 2026.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicitate per il periodo 2026-2046 che includono, nelle previsioni economico-finanziarie relative al 2046, il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto ai sensi dello IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2025, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore “operativo”, pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*) determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* (“CAPM”) con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 3,5%;
- *Equity risk premium* pari al 5,75%;
- Beta medio unlevered dei *peer* (panel di società aeroportuali quotate) pari a 0,36.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato come media ponderata del costo dei finanziamenti esistenti al netto dell'effetto fiscale (24%), pari al 3,86%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 66,9% e 33,2% è stata effettuato sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 49,6%.

È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischiosità insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2026-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2031-2046;
- minore dimensione della Società rispetto alle società quotate del campione preso a riferimento.

Sulla base di quanto in precedenza esposto la Società ha, quindi, determinato un WACC del 5,90%.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Il Gruppo ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti da variazioni ritenute ragionevolmente possibili dei seguenti parametri ritenuti significativi:

- EBITDA margin;
- WACC;
- ed analizzando gli impatti che tali variazioni potrebbero avere in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto (“CIN”) e con la voce Attività Immateriali.

Entrambe le *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di *impairment loss*.

Il valore dell'EBITDA *margin* dell'arco piano utilizzato per il test di *impairment* che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è inferiore a quello utilizzato nel test di *impairment* del 14% circa.

Il valore del WACC che, a parità di ogni altra condizione, rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 7,75%.

## 2 Altre attività immateriali

Le altre attività immateriali ricomprendono le voci Software, licenze e diritti simili, Altre attività immateriali ed Attività immateriali in corso.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 1,5 milioni di Euro che riguarda principalmente gli investimenti relativi all'acquisto di licenze.

**3-4 ATTIVITÀ MATERIALI**

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.479	2.787	692
Macchinari, attrezzature e impianti	8.644	4.970	3.674
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.168	2.092	76
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	730	1.408	(678)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>17.413</b>	<b>13.649</b>	<b>3.764</b>
Diritti d'uso terreni	883	984	(101)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	222	51	171
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	236	63	173
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>1.341</b>	<b>1.098</b>	<b>243</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>18.754</b>	<b>14.747</b>	<b>4.007</b>

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2024			Movimentazione del periodo				31.12.2025		
	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	775	0	775	0	0	0	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.159	(6.372)	2.787	912	(204)	(699)	683	9.372	(5.893)	3.479
Macchinari, attrezzature e impianti	19.249	(14.279)	4.970	5.240	(1.566)	(174)	174	24.315	(15.671)	8.644
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	12.873	(10.781)	2.092	792	(706)	(132)	122	13.533	(11.365)	2.168
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	1.408	0	1.408	(678)	0	0	0	730	0	730
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>48.196</b>	<b>(34.547)</b>	<b>13.649</b>	<b>6.266</b>	<b>(2.476)</b>	<b>(1.005)</b>	<b>979</b>	<b>53.457</b>	<b>(36.044)</b>	<b>17.413</b>
Diritti d'uso terreni	1.492	(508)	984	11	(79)	(33)	0	1.470	(587)	883
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	497	(446)	51	285	(114)	0	0	782	(560)	222
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	512	(449)	63	258	(84)	(335)	334	435	(199)	236
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>2.501</b>	<b>(1.403)</b>	<b>1.098</b>	<b>554</b>	<b>(277)</b>	<b>(368)</b>	<b>334</b>	<b>2.687</b>	<b>(1.346)</b>	<b>1.341</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>50.697</b>	<b>(35.950)</b>	<b>14.747</b>	<b>6.820</b>	<b>(2.753)</b>	<b>(1.373)</b>	<b>1.313</b>	<b>56.144</b>	<b>(37.390)</b>	<b>18.754</b>

(\*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

in migliaia di euro	31.12.2023			Movimentazione del periodo				31.12.2024		
	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	(1.988)	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.144	(6.067)	3.077	15	(305)	0	0	9.159	(6.372)	2.787
Macchinari, attrezzature e impianti	16.453	(14.697)	1.756	4.087	(840)	(1.291)	1.258	19.249	(14.279)	4.970
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	12.157	(10.202)	1.955	793	(654)	(77)	75	12.873	(10.781)	2.092
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	911	0	911	497	0	0	0	1.408	0	1.408
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>46.160</b>	<b>(34.081)</b>	<b>12.079</b>	<b>5.392</b>	<b>(1.799)</b>	<b>(3.356)</b>	<b>1.333</b>	<b>48.196</b>	<b>(34.547)</b>	<b>13.649</b>
Diritti d'uso terreni	1.941	(1.687)	254	984	(211)	(1.433)	1.390	1.492	(508)	984
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	490	(329)	161	7	(117)	0	0	497	(446)	51
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	486	(356)	130	26	(93)	0	0	512	(449)	63
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>2.917</b>	<b>(2.372)</b>	<b>545</b>	<b>1.017</b>	<b>(421)</b>	<b>(1.433)</b>	<b>1.390</b>	<b>2.501</b>	<b>(1.403)</b>	<b>1.098</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>49.077</b>	<b>(36.453)</b>	<b>12.624</b>	<b>6.409</b>	<b>(2.220)</b>	<b>(4.789)</b>	<b>2.723</b>	<b>50.697</b>	<b>(35.950)</b>	<b>14.747</b>

(\*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

### 3 Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 31 dicembre 2025 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 6,8 milioni di Euro e riguarda prevalentemente:

- l'acquisto di auto elettriche, mezzi de-icer, un pulmino per il trasporto dei passeggeri;
- la sostituzione di otto nuove linee radiogene per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza;
- la decarbonizzazione dell'edificio Vigili del Fuoco e
- la realizzazione dei nuovi chioschi Entry/Exit per il sistema automatizzato di controllo dei passaporti.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi, 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 qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2025 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per diritti d'uso.

### 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 alla *fair value*, aggiornato periodicamente mediante valutazioni commissionate dalla Società.

L'aggiornamento della 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

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2025 a confronto con i dati al 31 dicembre 2024:

in migliaia di euro	al 31.12.2024	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2025
Altre partecipazioni	44	223	(44)	(222)	1
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>44</b>	<b>223</b>	<b>(44)</b>	<b>(222)</b>	<b>1</b>

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	/	0	3	(3)
Consorzio Esperienza Energia	0,18%	1	0	1
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	/	0	41	(41)
Urban V. Spa	5,56%	0	0	0
<b>TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI</b>		<b>1</b>	<b>44</b>	<b>(43)</b>

La movimentazione di questa voce deriva:

- dalle liquidazioni del Consorzio Energia Fiera District e di Bologna Welcome dalle quali è stata incassata la quota capitale oltre alla rilevazione di una plusvalenza di complessivi 41 mila Euro;
- dall'operazione di ricapitalizzazione di UrbanV Spa, società che si occupa dello sviluppo internazionale della urban air mobility, per 222 mila Euro in adesione all'operazione di aumento del Capitale Sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci il 12 marzo 2025 per garantire il completamento delle attività previste per il perseguimento degli obiettivi di crescita, sostenendo lo sviluppo e il posizionamento sul mercato e per rafforzare la struttura patrimoniale e finanziaria della partecipata. Adb ha aderito all'operazione con il versamento suddetto di cui 5,6 mila Euro a Capitale Sociale e 216,7 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni. Al 31 dicembre 2025 si è proceduto ad ulteriore svalutazione in applicazione della valorizzazione al fair value della partecipazione, visti i risultati 2025 e di budget 2026 e la previsione di un'ulteriore operazione di ricapitalizzazione entro l'anno per rafforzare la struttura patrimoniale e finanziaria della società;
- dall'adesione al Consorzio Esperienza Energia.

Adb, infine, fa parte della rete di imprese "Comunità Aziende Pari Opportunità" (CAPOD) insieme ad altre importanti aziende del territorio per collaborare, scambiare informazioni o prestazioni al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato nazionale ed internazionale. La quota di partecipazione al fondo patrimoniale comune è del 12,5% ed è pari a 10 mila Euro annui, contabilizzati a conto economico come quote associative.

## 6 Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2024	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi/ Cessioni	Svalutazioni	AI 31.12.2025
Credito per Terminal Value	6.571	7.544	0	0	14.114
Strumenti Finanziari Partecipativi	11.966	1.517	0	0	13.483
Polizze di capitalizzazione	1.103	22	0	0	1.125
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>19.640</b>	<b>9.083</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28.722</b>

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

- 14,1 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;
- 13,5 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo (di seguito anche SFP) in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è stato valutato nell'esercizio in esame incrementando il valore per 1,5 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit and loss* ai sensi dell'IFRS 9. Tale valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi da Marconi Express per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business. In aggiunta nell'esercizio in corso, in considerazione dell'illiquidità dello

strumento e dell'elevata soggettività della stima, gli amministratori hanno richiesto l'intervento di un terzo esterno indipendente. Tale intervento è stato finalizzato ad effettuare:

- una Independent Business Review del piano economico finanziario messo a disposizione da Marconi Express sulla base dei diritti amministrativi di AdB previsti nel regolamento dello stesso strumento finanziario partecipativo;
- un'autonoma stima del fair value dello strumento al 31 dicembre 2025 tenendo in considerazione le risultanze del lavoro svolto al punto precedente.

Il terzo esterno indipendente al termine delle proprie attività ha concluso che l'evoluzione prospettica della performance è apparsa nel complesso, ragionevole e allineata all'andamento del mercato, seppur sia stato ravvisato un consistente grado di aleatorietà circa la capacità di intercettare, nella configurazione infrastrutturale attuale, i flussi passeggeri così come ipotizzati nello stesso piano. Tuttavia, stante anche le analisi di sensitività condotte, l'eventuale riduzione dei flussi passeggeri, ove si manifestasse, non è apparsa tale da generare un significativo impatto sui complessivi flussi del PEF, che sono stati pertanto considerati nel loro complesso ragionevoli. Per quanto riguarda la stima del *fair value*, l'esperto ha fornito un range di valori che approssima la stima effettuata internamente dal management della società, confermando pertanto la bontà della valutazione fermo restando che si tratta di un "livello gerarchico 3" di *fair value* e pertanto del massimo livello di soggettività;

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

## 7 Attività fiscali differite

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive esposte al netto delle imposte differite passive.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi / Rettifiche	al 31.12.2025
<b>ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE</b>	<b>4.587</b>	<b>1.527</b>	<b>(1.338)</b>	<b>4.776</b>

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

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo di ripristino ai sensi dell'IFRC 12, 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.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2026-2030 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 2 marzo 2026 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

Il fondo imposte differite ammonta a 2,9 milioni di Euro. 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'incremento dell'imponibile fiscale dell'esercizio è da attribuire prevalentemente all'assorbimento delle imposte differite sulle perdite attuariali OCI relative alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi / Rettifiche	al 31.12.2025
<b>TOTALE IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE</b>	<b>7.447</b>	<b>1.605</b>	<b>(1.348)</b>	<b>7.704</b>

Ires	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025
<i>in migliaia di euro</i>								
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	7.548	1.498	(2.264)	6.782	1.812	359	(543)	1.628
2) Fondo svalutazione crediti	2.113	466	(853)	1.726	507	112	(205)	414
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	4.848	658	(1.145)	4.361	1.169	158	(275)	1.052
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	12.454	3.122	(359)	15.217	2.979	749	(86)	3.642
5) Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	141	0	(13)	128	35	0	(3)	32
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	302	85	(68)	319	73	20	(16)	77
7) Ammort. Costi di impianto e ampliamento	7	0	0	7	2	0	0	2
<b>Totale Ires</b>	<b>27.413</b>	<b>5.829</b>	<b>(4.702)</b>	<b>28.540</b>	<b>6.577</b>	<b>1.398</b>	<b>(1.128)</b>	<b>6.847</b>

Altro	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025
<i>in migliaia di euro</i>								
Altro					3	0	(1)	2
<b>Totale</b>					<b>3</b>	<b>0</b>	<b>(1)</b>	<b>2</b>

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025
<i>in migliaia di euro</i>								
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.040	219	(689)	569	44	9	(29)	24
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	19.199	4.590	(4.394)	19.395	806	194	(186)	814
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	7	0	(2)	5	1	0	0	1
Ammort. Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	69	0	(13)	56	3	0	(1)	2
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	302	85	(68)	319	13	4	(3)	14
<b>Totale Irap</b>	<b>20.617</b>	<b>4.894</b>	<b>(5.166)</b>	<b>20.345</b>	<b>867</b>	<b>207</b>	<b>(219)</b>	<b>855</b>
<b>Totale</b>					<b>7.447</b>	<b>1.605</b>	<b>(1.348)</b>	<b>7.704</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi / Rettifiche	al 31.12.2025
<b>TOTALE IMPOSTE DIFFERITE</b>	<b>2.860</b>	<b>78</b>	<b>(10)</b>	<b>2.928</b>

Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025
<i>in migliaia di euro</i>								
Ammortamento Diritti di concessione	10.033	236	(6)	10.263	2.406	57	(1)	2.462
Attualizzazione TFR IAS 19	140	51	(33)	158	62	12	(9)	65
<b>Totale Ires</b>	<b>10.173</b>	<b>287</b>	<b>(39)</b>	<b>10.421</b>	<b>2.468</b>	<b>69</b>	<b>(10)</b>	<b>2.527</b>

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	9.064	208	0	9.272	392	9	0	401
<b>Totale Irap</b>	<b>9.064</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>9.272</b>	<b>392</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>401</b>
<b>Totale Fondo Imposte differite</b>					<b>2.860</b>	<b>78</b>	<b>(10)</b>	<b>2.928</b>

## 8 Altre attività non correnti

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

in migliaia di euro	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Credito da cessione partecipazioni	304	0	304
Ratei e risconti attivi non correnti	188	4	184
Depositi cauzionali	91	91	0
Crediti tributari non correnti	3	15	(12)
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>586</b>	<b>110</b>	<b>476</b>

Il credito da cessione partecipazioni per 304 mila Euro rappresenta il credito verso GH Italia Spa per la cessione della partecipazione in Marconi Handling avvenuta nel 2012. Nel dicembre 2022 la Capogruppo aveva formalizzato a GH una istanza di rendiconto di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling le cui condizioni si sono realizzate con certezza a dicembre 2025 tramite la sottoscrizione di un atto transattivo che prevede un aggiustamento prezzo complessivo di 775 mila Euro di cui 304 mila in scadenza nel 2027 e 471 milia in scadenza nel 2026 (rif nota 11).

Per quel che riguarda la voce "ratei e risconti attivi non correnti" la crescita è dovuta a risconti pluriennali su servizi informatici e vari.

## 9 Rimanenze di magazzino

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

in migliaia di euro	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	680	610	70
Rimanenze di Prodotti finiti	185	202	(17)
<b>RIMANENZE DI MAGAZZINO</b>	<b>865</b>	<b>812</b>	<b>53</b>

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo, in leggero aumento rispetto al 2024, 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	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Crediti commerciali	21.483	19.313	2.170
Fondo svalutazione crediti commerciali	(1.792)	(2.179)	387
<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>19.691</b>	<b>17.134</b>	<b>2.557</b>

Al 31 dicembre 2025 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere e sono esposti al netto dei debiti verso vettori per incentivi commerciali compensabili con i crediti verso le compagnie aeree, ammontano a 21,5 milioni di Euro contro 19,3 milioni al 31 dicembre 2024 e, quindi, in crescita di 2,2 milioni di Euro.

## Informativa in merito ai Clienti Principali

Nell'esercizio 2025 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i clienti esposti nella tabella di seguito a confronto con l'esercizio 2024:

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

(\*) Si intende il Gruppo

Al 31 dicembre 2025, come nell'esercizio precedente, sette dei primi dieci clienti per fatturato sono vettori e tra questi si confermano Ryanair e Wizz Air come primi clienti del Gruppo, essendo i vettori che hanno trasportato il maggior numero di passeggeri. L'unica differenza nel biennio è la fuoriuscita tra i primi dieci di ITA a favore di Air Dolomiti.

Tra i clienti non aviation si conferma, Heinemann, subconcessionario dei Duty Free, Vecchia Malga e Autogrill, subconcessionari di alcuni punti Food and Beverage del Terminal.

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

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

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

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.510	8.757	17.268
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.045	0	2.045
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>10.555</b>	<b>8.757</b>	<b>19.313</b>

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

Come si evince dalle tabelle nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti esposti al netto dei debiti verso vettori per incentivi commerciali compensabili. In particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2025 sono il 56% dei crediti complessivi contro il 49% dei crediti complessivi al 31 dicembre 2024 e i crediti scaduti da oltre 90 giorni sono passati dall'11% al 4% dei crediti complessivi. Circa il 77% dei crediti scaduti da oltre 90 giorni trova copertura nel fondo svalutazione crediti contro un 69% al 31 dicembre 2024.

I giorni medi di incasso della Capogruppo, calcolati sulle fatture emesse nell'anno, sono aumentati da 44 a 50 giorni.

La diminuzione dei crediti per fatture e note di credito da emettere (0,2 milioni di Euro di fatture da emettere contro 2 milioni al 31 dicembre 2024) è dovuta all'emissione nel mese di dicembre delle fatture per il conguaglio dei corrispettivi dei subconcessionari, fatture tendenzialmente emesse nei primi mesi dell'anno successivo.

Di seguito la movimentazione del fondo svalutazione crediti nei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	Al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	Al 31.12.2025
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>(2.179)</b>	<b>(532)</b>	<b>846</b>	<b>73</b>	<b>(1.792)</b>

<i>in migliaia di euro</i>	Al 31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	Al 31.12.2024
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(1.772)</b>	<b>(499)</b>	<b>20</b>	<b>73</b>	<b>(2.179)</b>

Il fondo svalutazione crediti, oltre alla quota nominale basata sulla svalutazione operata sulle singole posizioni creditorie, è costituito anche 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*). Nell'esercizio in esame si rileva un utilizzo di 0,8 milioni di Euro legato alla chiusura di alcuni fallimenti e altre procedure concorsuali di clienti.

Gli accantonamenti dell'esercizio, pari a 0,5 milioni di Euro, sono costituiti da 0,4 milioni portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi relativi a servizi erogati nell'esercizio.

Nei primi due mesi del 2026 le società del Gruppo hanno incassato circa l'81% dei crediti verso clienti (commerciali e relativi ad addizionale e Iresa) esposti al 31 dicembre 2025.

## 11 Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Crediti tributari	845	754	91
Crediti verso il personale	42	50	(8)
Altri crediti	7.205	6.545	660
<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>8.092</b>	<b>7.349</b>	<b>743</b>

All'interno della voce "crediti tributari" si rileva il credito annuale IVA oltre al credito per imposte dirette dell'esercizio, rispettivamente Ires per 86 mila Euro e Irap per 184 mila Euro contro una posizione a debito dell'esercizio precedente.

Il dettaglio della voce "altri crediti" è esposto nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Crediti per addizionale comunale	6.178	5.971	207
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.411)	(1.352)	(59)
Ratei e Risconti attivi	643	629	14
Altri crediti correnti	537	467	70
Anticipi a fornitori	513	645	(132)
Credito da cessione partecipazioni	471	0	471
Crediti vs. clienti per IRESA	187	167	20
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	87	18	69
<b>TOTALE ALTRI CREDITI</b>	<b>7.205</b>	<b>6.545</b>	<b>660</b>

La crescita di questa categoria di crediti è dovuta prevalentemente a:

- al credito da cessione partecipazioni in scadenza entro l'esercizio 2026 per l'aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling in esito ad atto transattivo sottoscritto con la controparte GH Italia a dicembre 2025 che ne ha formalizzato l'ammontare e le condizioni di incasso. La parte esigibile entro nel 2027 è iscritta alla voce 8 "Altre attività non correnti";
- ai crediti verso clienti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri che evidenziano una crescita legata all'aumento di traffico passeggeri e quindi di fatturato. Dal momento dell'incasso dei crediti per addizionale e per Iresa si iscrive un effettivo debito verso gli enti beneficiari. La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2025
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.341)	(63)	7	0	(1.397)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(11)	(3)	0	0	(14)
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI</b>	<b>(1.352)</b>	<b>(66)</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>(1.411)</b>

## 12 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Depositi bancari e postali	81.131	41.046	40.085
Denaro e valori in cassa	33	33	0
<b>CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>	<b>81.164</b>	<b>41.079</b>	<b>40.085</b>

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da Time Deposit del valore nominale di 0,7 milioni di Euro in scadenza a marzo 2026. La crescita di tale voce è dovuta al tiraggio del finanziamento BEI residuo per 80 milioni di Euro. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

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

## Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

<i>in migliaia di euro</i>		31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
A	Disponibilità liquide	80.464	40.379	40.085
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	700	700	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	0	0
<b>D</b>	<b>Liquidità (A+B+C)</b>	<b>81.164</b>	<b>41.079</b>	<b>40.085</b>
E	Debito finanziario corrente	(4.913)	(3.614)	(1.299)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.421)	(9.795)	3.374
<b>G</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F)</b>	<b>(11.334)</b>	<b>(13.409)</b>	<b>2.075</b>
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)</b>	<b>69.830</b>	<b>27.670</b>	<b>42.160</b>
I	Debito finanziario non corrente	(94.998)	(21.400)	(73.598)
J	Strumento di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.172)	(920)	(252)
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)</b>	<b>(96.170)</b>	<b>(22.320)</b>	<b>(73.850)</b>
<b>M</b>	<b>Totale indebitamento finanziario (H+L)</b>	<b>(26.340)</b>	<b>5.350</b>	<b>(31.690)</b>

La voce A + B è pari alla voce “disponibilità liquide e mezzi equivalenti”; si rimanda alla nota 12 per maggiori dettagli.

La voce G è pari alla voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione della posizione finanziaria netta nel biennio 2024-2025, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla gestione.

## PASSIVITÀ

### 13 Patrimonio netto

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	113.582	106.128	7.454
Risultato dell'esercizio	24.842	24.437	405
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>228.738</b>	<b>220.879</b>	<b>7.859</b>

#### i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2025 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	24.874.959	24.445.757
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
<b>Utile/(Perdita) Base per azione</b>	<b>0,69</b>	<b>0,68</b>
<b>Utile/(Perdita) Diluito per azione</b>	<b>0,69</b>	<b>0,68</b>

(\*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo Adb l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2025 così come al 31 dicembre 2024 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

## ii. Riserve

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	11.603	10.468	1.135
Riserva straordinaria	97.374	92.035	5.339
Riserve FTA	(3.271)	(3.271)	0
Utili/(perdite) portati a nuovo	(17.145)	(18.093)	948
Riserva OCI	(662)	(694)	32
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>113.582</b>	<b>106.128</b>	<b>7.454</b>

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è una riserva di capitali costituita quanto a:

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

Ai sensi dell'art. 2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art. 2430 del Codice Civile.

La riserva legale, la riserva straordinaria e l'utile/(perdite) portati a nuovo sono riserve di utili incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2024 di Adb e delle controllate, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci di Adb del 29 aprile 2025 per 17.015.188,22 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,471 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS oltre ad accogliere le perdite dell'esercizio 2020 e 2021.

La riserva Utili/(perdite) portati a nuovo si movimenta anche per effetto:

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate;
- della destinazione del risultato dell'esercizio precedente della controllata Tag.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised (nota 14), al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Utili/perdite attuariali IAS 19	(870)	(912)	42
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	208	218	(10)
<b>RISERVA OCI</b>	<b>(662)</b>	<b>(694)</b>	<b>32</b>
<b>di cui terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>di cui del gruppo</b>	<b>(662)</b>	<b>(694)</b>	<b>32</b>

#### 14 Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
TFR	2.623	2.835	(212)
Altri fondi relativi al personale	318	301	17
<b>FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI</b>	<b>2.941</b>	<b>3.136</b>	<b>(195)</b>

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio dei fondi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2024	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	AI 31.12.2025
TFR	2.835	17	86	(271)	(45)	2.623
Altri fondi relativi al personale	301	91	9	(85)	2	318
<b>FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI</b>	<b>3.136</b>	<b>108</b>	<b>95</b>	<b>(356)</b>	<b>(43)</b>	<b>2.941</b>

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

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

- tasso di attualizzazione: 3,37% per la valutazione al 31.12.2025 e 3,18% per la valutazione al 31.12.2024;
- tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 31 dicembre 2025 e 2024;
- basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole ISTAT2022. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- tasso di turnover del personale: 1%.

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

<i>in migliaia di euro</i>	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazio ne	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazio ne
TFR	2.632	2.613	2.652	2.594	2.399	2.668

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	288
2	125
3	319
4	332
5	205

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2025 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2025 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- tasso di attualizzazione: 3,37% per la valutazione al 31.12.2025 (3,18% per la valutazione al 31.12.2024) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 2,52% per la valutazione al 31.12.2025 (2,69% per la valutazione al 31.12.2024) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole ISTAT2022 per il patto di non concorrenza e le tavole di sopravvivenza RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato per l'incentivazione a lungo termine.
- frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 50-75% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli accantonamenti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, dell'aumento della probabilità di cessazione del rapporto dall'1% al 10%:

in migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale (Patto di non concorrenza)	31

## 15 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 l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

in migliaia di euro	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2025
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	14.389	4.591	0	(3.734)	15.246
Fondo rinnovo infrastrutture corrente	4.766	0	(4.394)	3.734	4.106
<b>TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI</b>	<b>19.155</b>	<b>4.591</b>	<b>(4.394)</b>	<b>0</b>	<b>19.352</b>

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo esercizio (oneri)/proventi finanziari	Sensitivity Analysys (+0,5%)	Sensitivity Analysys (-0,5%)
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	253	149	356

Al 31 dicembre 2025 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 19,4 milioni di Euro contro 19,2 milioni al 31 dicembre 2024. La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'incremento di 4,6 milioni di Euro di cui 4,8 milioni di accantonamento parzialmente compensato da 0,3 milioni di proventi finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari;
- ✓ agli utilizzi (4,4 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente l'intervento di riqualifica di un raccordo e di un tratto di via di rullaggio della pista di volo per il ripristino della fondazione e gli strati bituminosi sovrastanti oltre ad interventi vari sugli impianti.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

## 16 Fondi rischi e oneri (non correnti e correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi / Rilasci e riclassifiche	al 31.12.2025
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.868	440	(51)	3.257
Altri fondi rischi e oneri	377	219	0	596
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI</b>	<b>3.245</b>	<b>658</b>	<b>(51)</b>	<b>3.853</b>
Fondo arretrati lavoro dipendente	968	0	(968)	0
Altri fondi rischi e oneri correnti	680	0	(680)	0
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI</b>	<b>1.648</b>	<b>0</b>	<b>(1.648)</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>4.893</b>	<b>658</b>	<b>(1.698)</b>	<b>3.853</b>

Tra i fondi non correnti la voce "fondo rischi per contenziosi in corso" accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso. Al 31 dicembre 2025 tale voce è costituita prevalentemente da accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del periodo per 440 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (23 milioni di Euro al 31 dicembre 2025) oltre agli eventuali oneri legati al contenzioso insorto a seguito della risoluzione anticipata in danno di un contratto di appalto per lavori. Per approfondimenti dei contenziosi in corso si rinvia alla Nota 28 Il Contenzioso. Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.

La voce "altri fondi rischi e oneri" accoglie prevalentemente la miglior stima dell'impegno assunto nel 2023 dalla Capogruppo a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico dei voli sulla città di Bologna nel quadro delle iniziative poste in essere per diminuire tale impatto acustico ed il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo "IRESA" sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento al periodo in esame la movimentazione di tale fondo, che al 31 dicembre ammonta a 0,6 milioni di Euro, è stata di 219 mila Euro.

Tra i fondi correnti:

- il fondo arretrati lavoro dipendente pari a 968 mila Euro al 31 dicembre 2024 accoglieva la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022. A seguito del rinnovo avvenuto a giugno 2025 il fondo è stato utilizzato per 0,7 milioni di Euro a fronte dell'Una Tantum a copertura delle annualità 2023-2024 e rilasciato per la quota eccedente di 0,3 milioni di Euro;
- il fondo oneri futuri pari a circa 0,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2024 pari alla stima degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale, è stato completamente utilizzato vista la conclusione dei lavori di bonifica nel mese di luglio 2025.

## 17 Passività finanziarie (non correnti e correnti)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	94.998	21.400	73.598
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	1.172	920	252
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>96.170</b>	<b>22.320</b>	<b>73.850</b>
Mutui - parte corrente	6.421	9.795	(3.374)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	294	209	85
Debiti per addizionale comunale e Iresa	4.066	3.316	750
Altri debiti finanziari correnti	553	89	464
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>11.334</b>	<b>13.409</b>	<b>(2.075)</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>107.504</b>	<b>35.729</b>	<b>71.775</b>

Le passività finanziarie complessive al 31 dicembre 2025 ammontano a 107,5 milioni di Euro contro 35,7 milioni dell'esercizio precedente principalmente per:

- Il tiraggio del finanziamento BEI residuo per 80 milioni di Euro;
- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (9,8 milioni di Euro);
- l'aumento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2025 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio al netto del debito per l'incremento di 0,50 Euro di addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri dei voli extra-Ue, applicato dal 1° aprile 2025 a seguito della Legge di Bilancio 2025. La Capogruppo non ha potuto procedere al versamento di quest'ultimo in assenza dell'emanazione del Decreto Ministeriale attuativo;
- l'aumento degli altri debiti finanziari correnti per quote di interessi passivi sui finanziamenti in essere al 31 dicembre 2025 con pagamento nell'esercizio 2026.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	94.998	21.400	73.598
Mutui - parte corrente	6.421	9.795	(3.374)
<b>TOTALE MUTUI</b>	<b>101.419</b>	<b>31.195</b>	<b>70.224</b>

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19, iscritto per 3,1 milioni di Euro tra i mutui parte corrente in quanto l'ultima rata è in scadenza il 30 giugno 2026. Nell'esercizio in esame sono state rimborsate rate per 6,3 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. Al 31 dicembre 2025 tale finanziamento è classificato per 5,3 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 2025 sono state rimborsate rate per 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. Il contratto di finanziamento ha consentito una flessibilità nei tiraggi allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni tranche cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *change of control*) del controllo di AdB;  
La prima tranche di 10 milioni è stata incassata nel 2024 al netto della commissione d'istruttoria, ha durata di 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. La seconda e la terza di ulteriori 20 e 60 milioni di Euro nel 2025

sono state incassate rispettivamente a luglio e settembre 2025, hanno medesima durata e tasso rispettivamente del 3,987% e 4,042%. L'importo è complessivamente iscritto tra le passività non correnti per 89,8 milioni e tra le passività correnti per 0,2 milioni di Euro;

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2025 di 0,1 milioni di Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale e classificato tra i mutui – parte corrente vista la scadenza a marzo 2026. Nel 2025 sono state rimborsate le rate in scadenza per 0,5 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2025:

Istituto finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
BEI (Banca Europea Investimenti) - I tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	Si
BEI (Banca Europea Investimenti) - II tranche	Mutuo	Tasso fisso del 3,987%	Trimestrali	2043	Si
BEI (Banca Europea Investimenti) - III tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,042%	Trimestrali	2043	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

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

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

Con riferimento alle clausole di cross default presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2025 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di cross default da parte dei propri finanziatori in quanto è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere. Sulla base dei dati consuntivi al 31 dicembre 2025 si conferma il rispetto dei covenant finanziari.

Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2025:

Istituto finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Debito residuo al 31.12.2025	Interessi al 31.12.2025	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	139	17	+ 2	(0,5)
Credit Agricole	Bancario	Euribor 3 mesi + spread 1,15%	8.250	350	+ 51	(10)

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

in migliaia di euro	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	1.172	920	252
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	294	209	85
<b>TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO</b>	<b>1.466</b>	<b>1.129</b>	<b>337</b>

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

La voce "passività finanziarie non correnti per diritti d'uso" attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato in applicazione dell'IFRS 16 (nota 3) mentre le passività finanziarie correnti per diritti d'uso riguardano la quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

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

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2024	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31/12/2025
Mutui - quota corrente	9.795	(9.846)	0	6.472	6.421
Altri finanziamenti - quota corrente	0	(10.500)	10.500	0	0
Passività per diritti d'uso - quota corrente	209	(213)	273	25	294
Mutui - quota non corrente	21.400	0	80.000	(6.402)	94.998
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	920	0	280	(27)	1.173
<b>Totale</b>	<b>32.324</b>	<b>(20.559)</b>	<b>91.053</b>	<b>68</b>	<b>102.886</b>

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2025 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio al netto dell'incremento sui voli internazionali disposto dalla Legge Finanziaria 2025 il cui versamento è in attesa del decreto attuativo:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	4.066	3.316	750
<b>DEBITI PER ADDIZIONALE DIRITTI D'IMBARCO E IRESA</b>	<b>4.066</b>	<b>3.316</b>	<b>750</b>

## 18 Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti commerciali	44.657	31.716	12.941
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>44.657</b>	<b>31.716</b>	<b>12.941</b>

I debiti commerciali al 31 dicembre 2025, riferiti ad acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti, sono principalmente verso fornitori nazionali. Al 31 dicembre 2025 ammontano a 44,7 milioni di Euro e sono esposti al netto dei debiti per incentivi commerciali, classificati a deconto dei relativi crediti verso clienti.

La crescita rispetto al 31 dicembre 2024 è dovuta ai maggiori costi ed investimenti effettuati nell'esercizio in esame e, in particolare, nell'ultima parte dell'anno come si evince dalle tabelle seguenti che espongono l'analisi per anzianità dei debiti commerciali al 31 dicembre 2025, confrontata con il 2024:

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

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

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

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

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

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

L'anzianità dei debiti esposta nelle tabelle suesposte evidenzia che i debiti a scadere al 31 dicembre 2025 ammontano all'82% dei debiti complessivi contro il 72% al 31 dicembre 2024; l'aumento in valore assoluto di 11,6 milioni di Euro di tale classe di anzianità dei debiti è motivata dagli investimenti effettuati nell'ultima parte dell'esercizio, le cui fatture sono state registrate solo a fine anno determinando la rilevante crescita dei debiti commerciali, in particolare, di quelli non ancora scaduti al 31 dicembre 2025.

Come suesposto l'anzianità dei debiti commerciali è diminuita nell'esercizio in esame: i debiti scaduti rappresentano il 18% dei debiti complessivi al 31 dicembre 2025 contro il 28% al 31 dicembre 2024 e i debiti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 5% al 6% dei debiti complessivi.

Infine, i giorni medi di pagamento della Capogruppo, calcolati sulle fatture registrate nell'anno, aumentano da 61 a 88 giorni medi.

## 19 Altre Passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debiti tributari correnti	1.206	8.033	(6.827)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.568	5.135	433
ENAC per canone di concessione e altri debiti vs stato	27.520	26.085	1.435
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.360	7.345	15
<b>ALTRE PASSIVITA'</b>	<b>41.654</b>	<b>46.598</b>	<b>(4.944)</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debiti IVA	0	5	(5)
Debiti per imposte dirette	16	6.952	(6.936)
Altri debiti tributari	1.190	1.076	114
<b>TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI</b>	<b>1.206</b>	<b>8.033</b>	<b>(6.827)</b>

Questa categoria presenta un calo dovuto al quasi azzeramento dei debiti per imposte dirette. Tale riduzione riflette i minori debiti fiscali relativi alla quota di carico IRES e IRAP dell'esercizio 2025, compensati dal pagamento del saldo imposte 2024 e degli acconti 2025. Gli altri debiti tributari, formati principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, non presentano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2024.

## 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 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debiti verso personale per retribuzioni differite	2.551	2.405	146
Debiti verso Istituti di Previdenza	1.602	1.465	137
Debiti verso personale	1.415	1.265	150
<b>TOTALE DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI</b>	<b>5.568</b>	<b>5.135</b>	<b>433</b>

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento al 31 dicembre 2025 dovuto alla crescita del costo del personale cui si rimanda.

## i. 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, per 27,5 milioni di Euro comprendono:

- 23 milioni di Euro (21,5 milioni al 31 dicembre 2024) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per questa voce si rimanda a quanto esposto nella Nota 28 "Il Contenzioso" del Bilancio Consolidato;
- 4,5 milioni di Euro come al 31 dicembre 2024 quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2025.

## ii. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debito addizionale diritti imbarco e Iresa	4.959	4.800	159
Altri debiti correnti	1.825	2.037	(212)
Ratei e risconti passivi correnti	576	508	68
<b>TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	<b>7.360</b>	<b>7.345</b>	<b>15</b>

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2025, per circa 5 milioni di Euro. 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 17).

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Questi ultimi includono gli acconti già incassati dei contributi legati ai Progetti Sign-Air e Travel Wise in attesa dell'approvazione finale delle rendicontazioni effettuate. In crescita, infine, la voce "ratei e risconti passivi diversi" prevalentemente per quote di ricavi incassati anticipatamente.

## NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

### RICAVI

#### 20 Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 181,4 milioni di Euro contro 166,1 milioni, in crescita di circa 15,4 milioni di Euro (+9%). Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nell'esercizio, in crescita di oltre 10 milioni di Euro nel 2025, i ricavi dell'esercizio in esame evidenziano comunque una crescita del 4% passando da 130,3 milioni a 135,3 milioni di Euro.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Ricavi per servizi aeronautici	76.488	73.407	3.081
Ricavi per servizi non aeronautici	56.685	55.833	852
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340
Altri ricavi e proventi della gestione	2.216	1.131	1.085
<b>RICAVI</b>	<b>181.411</b>	<b>166.053</b>	<b>15.358</b>

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti aeroportuali	66.896	63.528	3.368
Parcheggi	22.350	21.203	1.147
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340
Altro	14.516	16.247	(1.731)
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>149.784</b>	<b>136.660</b>	<b>13.124</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti aeroportuali	66.896	63.528	3.368
Parcheggi	22.350	21.203	1.147
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340
Altro	14.516	16.248	(1.732)
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>149.784</b>	<b>136.661</b>	<b>13.123</b>
Subconcessioni locali commerciali e non	31.541	29.314	2.227
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15</b>	<b>31.541</b>	<b>29.314</b>	<b>2.227</b>
Ricavi NO IFRS 15	86	78	8
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>181.411</b>	<b>166.053</b>	<b>15.358</b>

### i. Ricavi per servizi aeronautici

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 4,2% dovuta sia all'aumento dei volumi di traffico (+3,4% passeggeri) che all'incremento delle tariffe medie rispetto al 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	1.174	1.145	29
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.530	1.408	122
Ricavi da diritti aeroportuali	88.346	81.682	6.664
Ricavi da corrispettivo PRM	3.001	5.199	(2.198)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(24.830)	(23.741)	(1.089)
Servizi di handling	2.919	3.311	(392)
Altri ricavi aeronautici	4.348	4.403	(55)
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI</b>	<b>76.488</b>	<b>73.407</b>	<b>3.081</b>

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti di imbarco passeggeri	38.745	35.641	3.104
Diritti di approdo, decollo e sosta	32.250	30.792	1.458
Diritti per sicurezza passeggeri	11.531	10.137	1.394
Diritti per controllo bagagli stiva	4.563	4.147	416
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.626	1.273	353
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(369)	(308)	(61)
<b>TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>88.346</b>	<b>81.682</b>	<b>6.664</b>

### ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Subconcessione locali e aree commerciali	28.583	26.393	2.190
Parcheggi	22.350	21.203	1.147
Altri ricavi commerciali	5.752	8.237	(2.485)
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI</b>	<b>56.685</b>	<b>55.833</b>	<b>852</b>

Anche per questa categoria di ricavi la crescita del 2% è legata all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico quali subconcessioni dei locali e delle aree (+8%) ed i parcheggi (+5%). Per questi ultimi ha inciso anche l'apertura del nuovo blocco parcheggi P6, inaugurato a metà del mese di luglio.

La Capogruppo ha cessato l'attività diretta del servizio di Business Lounge da maggio 2025 e l'ha affidata in subconcessione ad un operatore con specifiche competenze nella gestione dell'Hospitality e dei servizi premium. Quest'ultimo ha proceduto ai lavori di ristrutturazione che hanno comportato la riapertura della sala nel mese di settembre. I ricavi derivanti dalla nuova modalità di gestione della Lounge rientrano nei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali mentre fino a maggio 2025 rientravano nella voce "altri ricavi commerciali" il cui dettaglio è fornito nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Marconi Business Lounge	1.501	3.924	(2.423)
Pubblicità	1.518	1.621	(103)
Ricavi commerciali diversi	2.733	2.692	41
<b>TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI</b>	<b>5.752</b>	<b>8.237</b>	<b>(2.485)</b>

### 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 46 milioni di Euro contro 35,7 milioni del 2024 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

### iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	785	768	17
Contributi conto esercizio e conto impianti	732	150	582
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	693	198	495
Plusvalenze patrimoniali	6	15	(9)
<b>TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE</b>	<b>2.216</b>	<b>1.131</b>	<b>1.085</b>

Gli altri ricavi e proventi della gestione evidenziano una crescita del 96% prevalentemente dovuta alla chiusura del progetto Conciliamo con incasso del saldo ed iscrizione del relativo contributo alla voce "contributi conto esercizio e conto impianti" e alla maturazione di maggiori ricavi da Terminal Value sugli interventi a Fondo di Rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

## COSTI

I costi complessivi del 2025 evidenziano una crescita del 14% sul 2024. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" che è in crescita per effetto dei maggiori investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuati nel 2025, i costi rettificati presentano un aumento più contenuto (8%) dovuto prevalentemente all'incremento dei costi per servizi e del personale.

## 21 Costi

### i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Carburanti e gasolio	2.538	2.505	33
Beni e materiali di consumo	940	1.065	(125)
Materiali di manutenzione	227	230	(3)
<b>TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>3.705</b>	<b>3.800</b>	<b>(95)</b>

Questa categoria di costi evidenzia un calo del 3% determinato prevalentemente dal minore costo per l'acquisto di liquido de-icing grazie alle condizioni meteorologiche miti dei primi mesi invernali e dai minori acquisti di beni di consumo.

### ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Spese di manutenzione	6.843	5.749	1.094
Prestazioni di terzi	5.674	5.601	73
Prestazioni professionali e consulenze	3.880	2.760	1.120
Utenze	3.645	3.466	179
Pulizie e servizi assimilati	3.101	2.889	212
Assicurazioni	1.287	1.098	189
Pubblicità, promozione e sviluppo	819	608	211
Compensi e rimborsi organi statutari	807	685	122
Altri costi per servizi	527	510	17
Servizi MBL	255	661	(406)
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>26.838</b>	<b>24.027</b>	<b>2.811</b>

I costi per servizi aumentano del 12% per maggiori costi di manutenzione, prestazioni professionali e consulenze, servizio navetta per il trasporto dei passeggeri da/per i parcheggi remoti, utenze oltre che ai maggiori costi per spese pubblicitarie e promozionali, compensi organi statutari e per assicurazioni. Sull'andamento di molti di questi costi ha influito il maggior traffico servito e l'aumento delle infrastrutture gestite. Per altri aumenti, quali ad esempio i costi pubblicitari, la crescita è dovuta anche alla campagna pubblicitaria del nuovo parcheggio multipiano P6 così come l'aumento dei costi per prestazioni professionali è legato prevalentemente alle maggiori spese legali, ai progetti di miglioramento organizzativo, di selezione del personale e a consulenze varie relative anche all'implementazione della normativa CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Infine, i costi del servizio MBL sono cessati da fine maggio 2025 a seguito del passaggio dell'attività ad un operatore esterno.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione la cui crescita è legata alla manutenzione delle nuove apparecchiature radiogene per i controlli di sicurezza che hanno necessitato di un presidio tecnico di assistenza iniziale, alla manutenzione della viabilità lato aeromobili e dei mezzi ed automezzi:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	4.821	3.947	874
Spese di manutenzione Beni di proprietà	1.533	1.309	224
Spese di manutenzione Beni di terzi	489	493	(4)
<b>TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE</b>	<b>6.843</b>	<b>5.749</b>	<b>1.094</b>

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Servizio di sicurezza	1.930	2.174	(244)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	1.015	723	292
Sgombero neve	419	416	3
Servizio de-icinge altri oneri servizio pubblico	186	334	(148)
Costi per servizi palestra	0	0	0
Altre prestazioni di terzi	2.124	1.954	170
<b>TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI</b>	<b>5.674</b>	<b>5.601</b>	<b>73</b>

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che i compensi spettanti all'unico amministratore Adb che svolge tale funzione anche nel Consiglio di Amministrazione della controllata FFM ammontano a 131 mila Euro (rispettivamente 120 mila Euro in Adb e 11 mila in FFM).

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	228	199	29
Compensi Società di Revisione	207	180	27
<b>Totale</b>	<b>435</b>	<b>379</b>	<b>56</b>

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Variazione
Revisione contabile	189	161	28
Altri servizi	18	19	(1)
<b>Totale</b>	<b>207</b>	<b>180</b>	<b>27</b>

### 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 gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Canoni di concessione	9.169	8.756	413
Canoni elaborazione dati	2.167	1.748	419
Canoni di noleggio	194	172	22
Affitti passivi	21	243	(222)
Altri costi per godimento beni di terzi	14	5	9
<b>TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI</b>	<b>11.565</b>	<b>10.924</b>	<b>641</b>

La crescita di questa categoria di costi (6%) è attribuibile ai maggiori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza e ai maggiori canoni di elaborazione dati, manutenzione software mentre i canoni di affitto calano per la

cessazione a metà 2024 del contratto di affitto di un terreno adibito a parcheggio a seguito del relativo esproprio per la realizzazione del Masterplan aeroportuale.

#### v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Oneri tributari	1.462	1.457	5
Contributo servizio antincendio	1.432	1.457	(25)
Minusvalenze patrimoniali	31	96	(65)
Perdite su crediti	10	8	2
Altri oneri e spese di gestione	804	811	(7)
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>3.739</b>	<b>3.829</b>	<b>(90)</b>

Questa categoria di costi evidenzia un leggero calo (-2%) dovuto prevalentemente alle minori minusvalenze patrimoniali rilevate nell'esercizio.

#### vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Salari e stipendi	25.961	23.781	2.180
Oneri sociali	7.313	6.645	668
Trattamento fine rapporto	1.763	1.649	114
Trattamento di quiescenza e simili	258	218	40
Altri costi del personale	1.975	2.103	(128)
<b>TOTALE COSTO DEL PERSONALE</b>	<b>37.270</b>	<b>34.396</b>	<b>2.874</b>

La crescita del costo del personale (8%) è dovuta alla crescita dell'organico (+45 risorse medie e +46 risorse al 31 dicembre 2025) per il maggior traffico servito e per il rafforzamento di alcune aree di staff, in particolare l'area di sviluppo infrastrutture e l'area IT, quest'ultima anche per l'internalizzazione del servizio Help Desk. Oltre alla crescita dell'organico, nel 2025 è stato firmato il rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali che ha determinato un aumento del costo a partire dal mese di luglio. A seguito di quest'ultimo è stato rilasciato il fondo arretrati lavoro dipendente al 31 dicembre 2024 per la parte di fondo eccedente l'Una Tantum delle annualità 2023-2024 stabilita dal rinnovo del CCNL (rif. voce "altri accantonamenti/(rilasci) del personale" nella tabella seguente:

La voce "altri costi del personale" è dettagliata nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Mensa dipendenti	783	754	29
Spese per aggiornamento e formazione del personale	287	275	12
Spese missioni dipendenti	305	309	(4)
Spese varie per il personale	812	654	158
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	(212)	111	(323)
<b>TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>1.975</b>	<b>2.103</b>	<b>(128)</b>

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

Organico medio (n.ro risorse)	2025	2024	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	517	472	45
Operai	114	114	0
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>640</b>	<b>595</b>	<b>45</b>

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

Organico (n.ro risorse)	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	525	483	42
Operai	115	111	4
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>649</b>	<b>603</b>	<b>46</b>

## 22 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Ammortamento/Svalutazione diritti di concessione	10.645	9.589	1.056
Ammortamento/Svalutazione altre attività immateriali	1.285	1.150	135
Ammortamento/Svalutazione attività materiali	2.753	2.220	533
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>14.683</b>	<b>12.959</b>	<b>1.724</b>

Per l'esercizio 2025 la voce in esame include esclusivamente ammortamenti per 14,7 milioni di Euro contro 12,6 milioni di Euro di ammortamenti al 31 dicembre 2024 e 0,4 milioni di Euro di svalutazioni delle immobilizzazioni.

L'ammontare degli ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1,2 e 3). La voce "ammortamento attività materiali" include 0,6 milioni di Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

## 23 Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	89	95	(6)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.843	6.923	(2.080)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	658	169	489
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>5.590</b>	<b>7.187</b>	<b>(1.597)</b>

Questa categoria di costi evidenzia un calo dovuto prevalentemente al minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività.

Si rimanda alla nota 10. Crediti commerciali per il commento della voce "Ripristini di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi" e alla nota 16 per l'"Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri".

## 24 Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Incremento SFP	1.517	1.093	424
Plusvalenza da cessione partecipazioni	816	0	816
Proventi da attualizzazione fondi	461	130	331
Proventi finanziari diversi dai precedenti	301	495	(194)
Proventi da titoli e similari	22	21	1
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>3.117</b>	<b>1.739</b>	<b>1.378</b>
Interessi passivi e oneri bancari	(1.900)	(1.006)	(894)
Altri oneri finanziari	(275)	(430)	155
Svalutazioni partecipazioni	(222)	(200)	(22)
Oneri da attualizzazione fondi	(115)	(705)	590
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(33)	(12)	(21)
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>(2.545)</b>	<b>(2.353)</b>	<b>(192)</b>
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>572</b>	<b>(614)</b>	<b>1.186</b>

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 0,6 milioni di Euro contro un saldo negativo sempre di 0,6 milioni dell'esercizio precedente per:

- la valutazione al *Fair Value Through Profit and Loss* dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express come indicato alla nota 6 “Altre attività finanziarie non correnti”
- la plusvalenza legata alla maturazione del corrispettivo per adeguamento prezzo per la cessione della partecipazione in Marconi Handling – ora GH Bologna– come illustrato alla nota 8 e 11 “Altre attività non correnti e correnti”;
- i minori oneri ed il parallelo aumento dei proventi di attualizzazione dei fondi.

Si rileva, inoltre, un aumento degli interessi passivi per la crescita dell'indebitamento dell'esercizio mentre la voce “svalutazioni partecipazioni” sostanzialmente allineata al 2024 è relativa alla partecipazione in Urban V Spa in conseguenza della valutazione al fair value della Società (rif. nota 5 Partecipazioni).

## 25 Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Imposte correnti	10.121	10.445	(324)
Imposte differite e anticipate	(201)	(548)	347
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>9.920</b>	<b>9.897</b>	<b>23</b>
<b>% imposte correnti sul risultato ante imposte</b>	<b>29,12%</b>	<b>30,42%</b>	<b>(1,31)%</b>
<b>% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte</b>	<b>28,54%</b>	<b>28,83%</b>	<b>(0,29)%</b>

Le imposte sul reddito dell'esercizio del 2025 ammontano a 9,9 milioni di Euro in linea con quelle rilevate per l'esercizio 2024.

Il Tax Rate relativo alle imposte correnti al 31 dicembre 2025 evidenzia una marginale riduzione delle imposte correnti sul risultato ante imposte (29,12% contro 30,42% al 31 dicembre 2024), differenza assorbita dalla variazione delle imposte anticipate e differite, attestando l'incidenza delle imposte d'esercizio sul risultato prima delle imposte al 28,54% (28,83% nel 2024).

La voce “imposte correnti” è costituita da:

- 8,4 milioni di Euro di “oneri da consolidato fiscale” per l'Ires gravante sulla base imponibile 2025. Con riferimento all'IRES la Capogruppo in qualità di consolidante e le controllate dal 2009 hanno aderito al regime di tassazione dei gruppi di imprese denominato “consolidato fiscale nazionale”, opzione mai revocata nella appropriata modulistica fiscale per riflettere la volontà di voler confermare - senza soluzione di continuità - le annualità successive e quindi anche per il triennio 2024-2026. FFM, infine, ha aderito al Concordato Preventivo Biennale introdotto dal D.lgs n. 13 del 12 febbraio 2024, per le annualità 2024 e 2025. Tale istituto introduce una tassazione forfettaria per gli esercizi 2024 e 2025, sia ai fini IRES sia ai fini IRAP, parametrata alla proposta concordataria formulata dall'Agenzia delle Entrate;
- 1,7 milioni di Euro di Irap dell'esercizio come dettagliato nella tabella seguente (l'aliquota IRAP per la Capogruppo e TAG è pari a 4,2%, mentre per FFM è pari a 3,9%):

Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Variazione
Oneri da consolidato Ires	8.401	8.538	(137)
Irap	1.738	1.912	(174)
Imposta sostitutiva da adesione al Concordato Preventivo Biennale	6	3	3
Imposte esercizi precedenti	(24)	(8)	(16)
<b>TOTALE</b>	<b>10.121</b>	<b>10.445</b>	<b>(324)</b>

L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica (24%) e quella effettiva per l'imposta Ires è la seguente:

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Risultato ante imposte	34.762	34.334	428
<b>Aliquota ordinaria</b>	<b>24,00%</b>	<b>24,00%</b>	<b>0,00%</b>
Oneri fiscali teorici	8.343	8.240	103
<b>Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:</b>			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.207	1.860	(653)
Costi deducibili in esercizi successivi	4.928	4.043	885
Altri costi indeducibili	1.043	749	294
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(2.090)	(1.308)	(782)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.601)	(2.408)	(193)
Altre differenze	(2.045)	(1.475)	(570)
Variazioni differite attive/differite passive IAS	(200)	(221)	21
<b>Totale variazioni in aumento/diminuzione</b>	<b>242</b>	<b>1.240</b>	<b>(998)</b>
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>35.004</b>	<b>35.574</b>	<b>(570)</b>
Oneri da consolidato fiscale Ires	8.401	8.538	(137)
<b>Aliquota effettiva</b>	<b>24,17%</b>	<b>24,87%</b>	<b>(0,70)%</b>

## 26 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 sui valori totali del bilancio.

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.

Relativamente alle operazioni rilevate nell'esercizio con le società controllate si rimanda alla nota n.26 del bilancio della Capogruppo mentre si espongono nel paragrafo seguente i rapporti con altre parti correlate.

### Rapporti con altre parti correlate

Nel 2025 il gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, AdB ha sostenuto costi per 96 mila Euro (126 mila Euro nel 2024). Sul lato patrimoniale si rilevano debiti commerciali per 30 mila Euro contro 23 mila Euro al 31 dicembre 2024;
- Urban V: al 31 dicembre 2025 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 120 mila Euro (180 mila Euro nel 2024) e non ha rilevato debiti commerciali (100 mila Euro nel 2024). AdB ha inoltre aderito all'operazione di ricapitalizzazione della partecipata con un versamento di 222 mila Euro avvenuto nei primi mesi del 2025 di cui 5,6 mila Euro a Capitale Sociale e 216,7 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2025 è stato interamente svalutato in conseguenza della valutazione al *fair value* della partecipazione.
- Adr Ingegneria Spa: al 31 dicembre 2025 la Capogruppo ha rilevato:

- investimenti in corso nei diritti di concessione per il servizio di progettazione esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione del *building* relativo all'opera di ampliamento del terminal per 586 (76 mila Euro al 31 dicembre 2024) e il corrispondente debito commerciale per 525 mila Euro (93 mila Euro nell'esercizio di confronto).

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025		per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	283.512	586	254.600	76
Altre attività immateriali	2.577	0	2.068	0
<b>Attività immateriali</b>	<b>286.089</b>	<b>586</b>	<b>256.668</b>	<b>76</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	17.137	0	13.130	0
Investimenti immobiliari	1.617	0	1.617	0
<b>Attività materiali</b>	<b>18.754</b>	<b>0</b>	<b>14.747</b>	<b>0</b>
Partecipazioni	1	0	44	0
Altre attività finanziarie non correnti	28.722	0	19.640	0
Attività fiscali differite	4.776	0	4.587	0
Altre attività non correnti	586	0	110	0
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>34.085</b>	<b>0</b>	<b>24.381</b>	<b>0</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>338.928</b>	<b>586</b>	<b>295.796</b>	<b>76</b>
Rimanenze di magazzino	865	0	812	0
Crediti commerciali	19.691	0	17.134	6
Altre attività correnti	8.092	0	7.349	45
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	81.164	0	41.079	0
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>109.812</b>	<b>0</b>	<b>66.374</b>	<b>51</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>448.740</b>	<b>586</b>	<b>362.170</b>	<b>127</b>
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	113.582	0	106.128	0
Risultato dell'esercizio	24.842	0	24.437	0
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>228.738</b>	<b>0</b>	<b>220.879</b>	<b>0</b>
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	2.941	0	3.136	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15.246	0	14.389	0
Fondi per rischi e oneri	3.853	0	3.245	0
Passività finanziarie non correnti	96.170	0	22.320	0
Altri debiti non correnti	41	0	64	0
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>118.251</b>	<b>0</b>	<b>43.154</b>	<b>0</b>
Debiti commerciali	44.657	555	31.716	216
Altre passività	41.654	0	46.598	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.106	0	4.766	0
Fondi per rischi e oneri correnti	0	0	1.648	0
Passività finanziarie correnti	11.334	0	13.409	0
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>101.751</b>	<b>555</b>	<b>98.137</b>	<b>216</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>220.002</b>	<b>555</b>	<b>141.291</b>	<b>216</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>448.740</b>	<b>555</b>	<b>362.170</b>	<b>216</b>

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025		per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	76.488	0	73.407	0
Ricavi per servizi non aeronautici	56.685	0	55.833	5
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	0	35.682	0
Altri ricavi e proventi della gestione	2.216	0	1.131	0
<b>RICAVI</b>	<b>181.411</b>	<b>0</b>	<b>166.053</b>	<b>5</b>
Materiali di consumo e merci	(3.705)	0	(3.800)	0
Costi per servizi	(26.838)	(216)	(24.027)	(306)
Costi per servizi di costruzione	(43.831)	0	(33.983)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(11.565)	0	(10.924)	0
Oneri diversi di gestione	(3.739)	0	(3.829)	0
Costo del personale	(37.270)	0	(34.396)	0
<b>COSTI</b>	<b>(126.948)</b>	<b>(216)</b>	<b>(110.959)</b>	<b>(306)</b>
Ammortamento diritti di concessione	(10.645)	0	(9.589)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(1.285)	0	(1.150)	0
Ammortamento attività materiali	(2.753)	0	(2.220)	0
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>(14.683)</b>	<b>0</b>	<b>(12.959)</b>	<b>0</b>
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	(89)	0	(95)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.843)	0	(6.923)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(658)	0	(169)	0
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>(5.590)</b>	<b>0</b>	<b>(7.187)</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(147.221)</b>	<b>(216)</b>	<b>(131.105)</b>	<b>(306)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>34.190</b>	<b>(216)</b>	<b>34.948</b>	<b>(301)</b>
Proventi finanziari	3.117	0	1.739	0
Oneri finanziari	(2.545)	0	(2.353)	0
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>34.762</b>	<b>(216)</b>	<b>34.334</b>	<b>(301)</b>
Imposte dell'esercizio	(9.920)	0	(9.897)	0
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>24.842</b>	<b>(216)</b>	<b>24.437</b>	<b>(301)</b>

2025									
in migliaia di euro	Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale passività
Telepass	0	0	0	0	0	30	0	30	30
Urban V	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adr Ingeneering	586	0	0	0	586	525	0	525	525
<b>Totale</b>	<b>586</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>586</b>	<b>555</b>	<b>0</b>	<b>555</b>	<b>555</b>

2024									
in migliaia di euro	Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale passività
Telepass	0	0	0	0	0	23	0	23	23
Urban V	0	0	45	45	45	100	0	100	100
Adr Ingeneering	76	6	0	6	82	93	0	93	93
<b>Totale</b>	<b>76</b>	<b>6</b>	<b>45</b>	<b>51</b>	<b>127</b>	<b>216</b>	<b>0</b>	<b>216</b>	<b>216</b>

2025									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Telepass	0	0	0	0	(96)	0	0	0	(96)
Urban V	0	0	0	0	(120)	0	0	0	(120)
Adr Ingeneering	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(216)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(216)</b>

2024									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Telepass	0	0	0	0	(126)	0	0	0	(126)
Urban V	0	0	0	0	(180)	0	0	0	(180)
Adr Ingeneering	0	5	0	5	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>(306)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(306)</b>

## 27 Impegni e rischi

### Impegni da investimenti ambientali

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione ed in particolare, alla Rendicontazione di Sostenibilità 2025 per approfondimenti in merito alle iniziative ambientali sviluppate nell'esercizio in esame e programmate per le prossime annualità.

### Informazioni sui rischi climatici

Si rimanda alla Rendicontazione di Sostenibilità 2025 nella Relazione sulla gestione anche per le informazioni relative ai rischi climatici cui la Società è esposta; in particolare al capitolo sul principio E1 – Cambiamenti climatici.

Le iniziative di riduzione delle emissioni di Scopo 1 e 2 sono inserite all'interno dello specifico Piano Net-Zero Carbon Plan 2030 che AdB ha volontariamente adottato al fine di garantire il pieno allineamento della propria strategia di sviluppo con l'obiettivo promosso da ACI Europe di decarbonizzazione del settore dell'aviazione civile europea aderendo al programma di certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) mentre le attività legate alla riduzione delle emissioni Scopo 3 rientrano nel Piano di riduzione emissioni di Scopo 3. Entrambi i piani sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione di AdB su base volontaria nel 2024. Per la realizzazione, AdB ha previsto investimenti sulle seguenti leve di decarbonizzazione: elettrificazione ed efficienza degli impianti, produzione e acquisto di energia rinnovabile, interventi di E-Mobility, e di Carbon Removal. Tra le principali azioni previste nel Piano risultano la decarbonizzazione delle centrali termiche, l'installazione di impianti fotovoltaici, l'acquisto di veicoli elettrici, l'installazione di infrastrutture per la ricarica elettrica dei mezzi e opere di forestazione. Relativamente all'intervento di decarbonizzazione delle centrali termiche è in fase di finalizzazione un progetto di fattibilità tecnica ed economica per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Tale cambiamento tecnologico programmato non ha comportato rettifiche nel valore contabile dell'asset iscritto in bilancio nei Diritti di Concessione né, in generale, il piano di transizione ha avuto impatti sui valori di bilancio.

## Garanzie prestate

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

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2025	31/12/2024	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	17.935	15.310	2.625	17%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	(1)	(0)%
Lettere di patronage	139	686	(547)	(80)%
<b>Totale garanzie prestate</b>	<b>28.947</b>	<b>26.869</b>	<b>2.078</b>	<b>(63)%</b>

Nel dettaglio si riferiscono a:

- fidejussioni tra cui la fidejussione di FFM di 5,8 milioni di Euro a favore dell’Agenzia delle Dogane per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo “Il Contenzioso”) e sulla quale vige il co-obbligo della Capogruppo oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (9 milioni di Euro); quest’ultima è alla base della crescita di questa voce;
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell’esercizio, risulta pari a 0,1 milioni di Euro.

## Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Il **rischio liquidità**, in un contesto di incertezza prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con ENAC il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative alla base del Contratto di Programma 2023-2026 e dall’altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti tra cui a dicembre 2021 con BEI (Banca Europea degli Investimenti) per un importo massimo di 90 milioni di Euro completamente incassato nel 2025. Grazie a queste nuove fonti, alle disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all’effettivo fabbisogno finanziario nel breve termine. Il Gruppo ha avviato le interlocuzioni con ENAC per il nuovo Contratto di Programma 2027-2030 e la parallela adozione della strategia di finanziamento del relativo piano investimenti. Relativamente ai *covenant* dei contratti di finanziamento in essere il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

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

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2025 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 59% (52% al 31 dicembre 2024). In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti 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 dell'esercizio non vi sono stati trasferimenti tra i tre livelli di *fair value* indicati nel IFRS 7. Le tabelle che seguono evidenziano le attività finanziarie per categoria di strumento finanziario, in accordo con l'IFRS 7, con indicazione del livello gerarchico di *fair value* al 31 dicembre 2025 e 2024. Le passività finanziarie sono tutte al costo ammortizzato pertanto non sono state riportate in tabella.

<b>Strumenti finanziari 2025</b> <i>(in migliaia di euro)</i>	<b>Attività finanziarie</b> <b>Costo ammortizzato</b>	<b>Available for sales</b> <b>FV vs OCI</b>	<b>Attività finanziarie al fair value</b> <b>FV vs P&amp;L</b>	<b>Totale</b>	<b>Livello 1</b>	<b>Livello 2</b>	<b>Livello 3</b>	<b>Totale</b>
Attività finanziarie non correnti	14.114	0	14.608	28.722	0	1.125	13.483	14.608
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	<b>14.114</b>	<b>0</b>	<b>14.608</b>	<b>28.722</b>	<b>0</b>	<b>1.125</b>	<b>13.483</b>	<b>14.608</b>
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
Disponibilità liquide ed equivalenti	81.164	0	0	81.164	0	0	0	0
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>108.947</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>108.947</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

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.

## 28 Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini di potenziale impatto economico-finanziario ovvero in termini di rilevanza di principio giuridico – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

## Fondo Antincendi

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

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

A fronte della statuita giurisdizione del giudice civile ai sensi della sentenza della CTR Lazio n. 252/10/2011 l'azione era stata inizialmente intrapresa innanzi il Tribunale di Roma con RG n. 22375/2012 ma, dopo l'accertamento definitivo della natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi Aeroportuale in forza della sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018 e della sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite n. 3162/2019, ci si è attivati per la traslazione del giudizio innanzi il giudice tributario. Più precisamente, per quanto di diretto interesse di AdB, in data 8 febbraio 2022, il Tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 2012/2022, acclarando la giurisdizione del giudice tributario e, pertanto, la Società, al fine di ottenere un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, ha proceduto, nel dicembre 2022, a riassumere innanzi il giudice tributario i giudizi pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12). In data 17 aprile 2023, la CTP di Roma ha respinto il ricorso di AdB, discostandosi in modo radicale da tutti i precedenti in materia. In data 4 dicembre 2023 si è ritualmente notificato da parte dei legali di AdB alle Amministrazioni il predisposto ricorso per la riforma della sentenza della CGT di Primo Grado del 02/05/23 n. 5768/23 che inaspettatamente, contro tutte le prove documentali in atti e gli accertamenti in diritto contenuti nelle sentenze passate in giudicato tra le parti, ha giudicato come dovute le annualità del Fondo Antincendi Aeroportuale oggetto di impugnativa. In data 5 dicembre 2023 il ricorso è stato iscritto con RGR n. 5921/2023 presso la Commissione Tributaria Regionale di Secondo Grado del Lazio. Tale giudizio di appello ha ad oggetto – per ciò che attiene ad AdB – tutte e sei le annualità ad oggi richieste (2007-2010, 2012 e 2014). Si è anche fatta valere l'intervenuta prescrizione dell'annualità 2011.

Nel frattempo è intervenuto un precedente non positivo per le legittime ragioni dei gestori aeroportuali: in data 10 gennaio 2024 la Corte di Cassazione, nell'ambito del differente giudizio R.G. n. 7833/20 in cui non era parte AdB ha pubblicato la sentenza n. 990/2024 con cui ha accolto il ricorso delle Amministrazioni statuendo il nuovo principio di diritto che il Fondo Antincendi Aeroportuale "ha natura di tributo vincolato al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti" precisando ulteriormente che il vincolo di destinazione si pone "limitatamente alla fase d'impiego del gettito" e che tale "vincolo di destinazione è estraneo alla disciplina della fase impositiva del prelievo, ma attiene all'impiego del gettito". Rispetto a tale filone pendono comunque ulteriori procedimenti radicati da altri gestori nazionali.

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

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

A seguito di tale pronunciamento della Corte Costituzionale il giudizio di appello RGR n. 5921/2023 instaurato da AdB e da altre società è stato validamente riassunto nei termini di legge per evitare la sua estinzione e l'udienza di trattazione nel merito è stata fissata, da ultimo, per il giorno 15 aprile 2026. Stante gli ultimi pronunciamenti della Corte di Cassazione (sentenza n. 990/2024) e della Corte Costituzionale (sentenza n. 100/2025) si potranno far valere solo vizi propri delle note di accertamento con cui ENAC ha quantificato i tributi dovuti in relazione alle sei annualità richieste (2007-2010, 2012 e 2014) mentre le ulteriori questioni di diritto pendenti potranno validamente esser proposte innanzi la Corte di Cassazione nell'eventuale successivo ricorso di legittimità.

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

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

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

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

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

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

La posizione si è definitivamente perfezionata con la sottoscrizione dell'atto di adesione e con il versamento, nel mese di aprile 2022, da parte di AdB e TAG di complessivi 152 mila Euro a titolo di imposta IMU per le annualità pregresse accertabili e fino al 2020, con richiesta di esclusione delle sanzioni amministrative.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Presso lo scalo bolognese si dà atto dell'attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, al netto di un utilizzo pro-tempore, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità.

Riguardo i temi di cui sopra si informa che è stata formalizzata nel febbraio 2022, da parte degli aeroporti italiani, un'apposita istanza ad ENAC nell'ambito della quale viene evidenziato lo stato di obsolescenza della maggior parte di tali cespiti, la carenza di manutenzione specifica e stigmatizzato il problema futuro di una gestione necessariamente condivisa – Aeroporti/ENAV – degli impianti AVL, nonché le potenziali ricadute negative tariffarie per utenza e gestori, in ragione della permanenza delle tariffe richieste da ENAV che andrebbero a sommarsi, indebitamente, ai diritti aeroportuali di relativa spettanza dei gestori.

La Capogruppo ha proposto il 27 gennaio 2021 ricorso dinanzi al TAR Emilia-Romagna per l'annullamento del Decreto 3 aprile 2020, adottato dal Direttore Generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, recante la retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e la successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi degli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione, per il successivo affidamento in concessione ai gestori aeroportuali, nonché degli atti presupposti e connessi.

Il ricorso si fonda, in particolare, sulla circostanza che il provvedimento sia stato adottato senza un adeguato confronto con i gestori aeroportuali, pur trattandosi di beni complessi direttamente connessi alla sicurezza delle operazioni di volo. La Società ha inoltre evidenziato alcune possibili incongruenze nell'elenco dei beni allegato al decreto e l'assenza di una disciplina puntuale delle modalità di consegna, delle verifiche tecniche preliminari e delle relative responsabilità operative.

ENAV ha eccepito l'inammissibilità e l'infondatezza del ricorso, sostenendo che il decreto si inserisce in un percorso normativo già avviato con il riordino della parte aeronautica del Codice della Navigazione, che attribuisce ai gestori aeroportuali la responsabilità delle infrastrutture di pista, inclusi i sistemi AVL. Secondo ENAV, pertanto, il provvedimento non introdurrebbe nuovi obblighi né oneri ulteriori rispetto a quelli già previsti dalla concessione di gestione aeroportuale.

Il giudizio risulta, alla data odierna, ancora pendente dinanzi al TAR Emilia-Romagna.

Sotto il profilo economico-contabile, eventuali oneri connessi alla gestione dei sistemi AVL, una volta completata la retrocessione dei beni, risultano recuperabili attraverso il sistema tariffario regolato, a danno però degli utenti e dei passeggeri tutti.

### **Contratto d'appalto – risoluzione in danno**

La Capogruppo sta proponendo le proprie migliori difese nell'ambito di un contenzioso relativo ad un contratto d'appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti della Capogruppo che è stato 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. Successivamente fu redatto in contraddittorio, lo stato di consistenza successivo alla summenzionata risoluzione contrattuale e, quindi la contabilità di commessa a cura del DL incaricato. In data 1° luglio 2022 l'Appaltatore avanzava talune richieste di compenso ed altresì istanze risarcitorie, attivandosi, di seguito alla risoluzione contrattuale in danno, procedimento istruttorio per una valutazione delle stesse al riguardo acquisendosi a cura del RUP la relazione riservata del Direttore Lavori dalla quale si evince, pur con riserva di approfondimento a cura del RUP e di formulazione dello stesso di una proposta al riguardo, una sostanziale e pressoché totale inadeguata motivazione delle pretese di controparte e la sostanziale inconsistenza e, quindi, il rigetto delle medesime (assommanti complessivamente a circa 2,18 milioni di Euro). Al riguardo si informa dell'avvio delle azioni per escussione delle garanzie a mani della Committente ed altresì dell'avvio di contenzioso da parte dell'Appaltatore con notifica di atto di citazione per il risarcimento dei danni assertivamente causati a seguito della predetta risoluzione contrattuale. Allo stato il Tribunale di Bologna ha già emesso due ingiunzioni giudiziali di pagamento rispettivamente per la restituzione delle anticipazioni ricevute e per l'escussione della garanzia definitiva. Entrambe le ingiunzioni sono state opposte, fin qui non ottenendosi soddisfazione, pur parziale, ai decreti ingiuntivi a mani del gestore.

La Capogruppo, riguardo il contenzioso principale attivato dall'appaltatore con citazione avanti il Tribunale di Bologna (RG 10935/2022) tramite i propri legali, ha predisposto comparsa di costituzione con chiamata in causa di Progettista e Direzione dei lavori. Non risultando possibile una conciliazione vista l'attuale rilevante distanza delle posizioni tra le Parti, l'iter giudiziale sta proseguendo come da rito.

La Capogruppo, con il supporto dei propri legali, valuta il rischio di soccombenza come possibile, ritenendo invero remota una soccombenza nell'entità di cui al *petitum* di parte attrice.

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

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

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

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

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

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

### **Contenzioso in materia di “charges and fees”**

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

Il TAR Piemonte con sentenza n. 208/2025, depositata il 24 gennaio 2025, ha respinto integralmente il ricorso promosso dai couriers. Avverso tale sentenza le controparti hanno promosso ricorso in Consiglio di Stato e AdB si è ritualmente costituita.

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

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

La Capogruppo ha proposto ricorso in data 21.02.2025 innanzi al TAR Piemonte contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (infra anche "ART") e nei confronti di ENAC ed Italia Trasporto Aereo S.p.A. per l'annullamento, inter alia, della nota dell'ART del 23.12.2024 avente ad oggetto "Esiti attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 aeroporto di Bologna" e della nota dell'ART del 14.2.2025 avente ad oggetto "Esiti attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali per l'annualità 2025 aeroporto di Bologna riscontro nota ART prot. 0135419/2024 del 23.12.2024 e richiesta di intervento in autotutela unitamente a preavviso di ricorso amministrativo".

La Capogruppo ritiene non legittima e non aderente al peculiare caso di specie la determinazione dell'Authority e chiede che sia dato corso alle legittime aspettative di remunerazione dell'investimento sostenuto in esecuzione di delega di funzioni espropriative ricevuta da ENAC in considerazione del perfezionamento dell'iter espropriativo nel corso del 2024 e dell'esborso, sempre nel 2024, dell'indennità provvisoria di esproprio con beneficio patrimoniale assicurato nella medesima annualità al demanio aeronautico. L'indennità definitiva è stata determinata in esito a procedimento svolto da terna arbitrale ed il saldo è stato corrisposto alla parte espropriata, nel febbraio 2026.

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

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

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

## 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.

Valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia, i legali incaricati delle difese della Società ritengono possibile, ma non probabile, la soccombenza per un importo, all'esito di un'ipotetica soccombenza nel terzo grado di giudizio, pari all'ammontare dei soli dazi (non quindi degli importi richiesti a titolo di IVA in ciascun avviso di accertamento anche per i periodi precedenti al 19 maggio 2022).

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea dd. 12.5.2022 (Causa C-714/2020), facendo proprio l'orientamento già espresso in tal senso dalla Suprema Corte (cfr. Cass. 23674/2019), ha infatti statuito che il rappresentante doganale indiretto è debitore unicamente dei dazi doganali dovuti per le merci che ha dichiarato in dogana e non anche dell'imposta sul valore aggiunto all'importazione per le stesse merci. Nei medesimi termini Corte di Cassazione, n. 23526/2022 dd. 27.7.2022.

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

- è stata depositata polizza assicurativa per l'importo complessivo di 278 mila Euro ottenendo dalla Dogana di Bologna la sospensione dell'esecutività degli avvisi ex art. 45 CDU;
- è stata depositata dai giudici di primo grado sentenza n. 132/2024 dd. 26.3.2024 con cui gli atti impugnati sono stati annullati limitatamente alle riprese concernenti l'IVA per circa 134 mila Euro;
- è stato proposto appello per riformare parzialmente la sentenza impugnata e, conseguentemente, dichiarare integralmente l'illegittimità dei provvedimenti impugnati anche per la parte in cui prevedono la responsabilità di FFM per i dazi accertati (circa 50 mila Euro).

Anche l'Agenzia delle Dogane ha presentato appello per la riforma della sentenza nella parte in cui ha annullato gli avvisi relativamente alla pretesa IVA. Si è in attesa della fissazione delle udienze di trattazione.

Si evidenzia in questa sede riguardo la complessa materia che la Corte di Giustizia dell'Unione Europea dd. 12.5.2022 (Causa C-714/2020), facendo proprio l'orientamento già espresso in tal senso dalla Suprema Corte (cfr. Cass. 23674/2019), ha statuito che il rappresentante doganale indiretto è debitore unicamente dei dazi doganali dovuti per le merci che ha dichiarato in dogana e non anche dell'imposta sul valore aggiunto all'importazione per le stesse merci. Nei medesimi termini Corte di Cassazione, n. 23526/2022 del 27 luglio 2022.

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 sono emersi nuovi elementi informativi di particolare favore, in quanto risulta un parziale pagamento del debito – ritenuto dall'Agenzia delle Dogane solidale – da parte del Gruppo Comitek e l'esistenza di un piano di rateizzazione per il residuo. Sulla scorta di tali novità FFM ha presentato in data 12 giugno 2024 a Dogane una motivata istanza di riduzione delle fidejussioni prestate per complessivi 6,1 milioni di Euro di un importo che tenga conto dell'avvenuto pagamento dell'importo di 1,7 milioni di Euro: detta istanza non è ancora stata evasa dall'Agenzia delle Dogane.

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, considerando, ulteriormente, anche il ridimensionamento del profilo di rischio complessivo.

### **Revocatoria Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. (“Alitalia”)**

In relazione al contenzioso con Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, si dà atto che l’oggetto del contenzioso è cessato.

### **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.

AdB, sulla base di un ulteriore parere tecnico rilasciato da una società di ingegneria iscritta all’apposito elenco del MIMIT, ha valutato l’eventuale passività connessa come possibile ma non probabile, in conformità ai principi contabili vigenti, come condiviso con i propri consulenti.

Vi sono, infine, passività potenziali qualificate con rischio di soccombenza possibile da un legale indipendente per le quali, ad oggi, non è stato instaurato alcun contenzioso.

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

### **Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche**

Nell’esercizio 2025 il Gruppo non ha usufruito dei cd. “Aiuti di Stato”. Per ulteriori informazioni si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all’articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

## **FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL’ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Dopo la chiusura dell’esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre. 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, 16 marzo 2026

## **Attestazione del Bilancio Consolidato ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.**

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
  - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2025.
  
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
  
3. Si attesta, inoltre, che:
  - 3.1. il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025:
    - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
    - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
  - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Bologna, 16 marzo 2026

**Amministratore Delegato**

Nazareno Ventola

**Dirigente preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari**

Patrizia Muffato



## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

Agli azionisti della

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

---

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005.

#### PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza The Torri 2 Tel. 02 77051 Fax 02 770240 Capitale Sociale Euro 6.850.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese  
Milano Monza Brianza Lodi 12979890156 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Toti 1 Tel. 071  
2132311 - Bari 70122 Via Abate Giovanni 72 Tel. 080 9940211 - Bergamo 24121 Largo Beolati 5 Tel. 035 229891 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini  
12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Acosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121  
Viale Cimbrici 15 Tel. 055 2482911 - Genova 16121 Piazza Piccopietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 38181 - Padova  
35138 Via Vicerza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 -  
Pesara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011  
506771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Feltrini 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare  
Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Pascoletti 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 255030 - Verona 37135 Via  
Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Portelando 9 Tel. 0444 380311

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)



### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
<p><b>Diritti di concessione capitalizzati</b></p> <p><i>Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2025; nota 1 "Diritti di concessione"</i></p> <p>Nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari a 284 milioni di euro, che complessivamente rappresentano il 63 per cento dell'attivo del Gruppo.</p> <p>Gli amministratori della Società per tale linea di bilancio hanno verificato il rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili "IAS 38 - Attività immateriali"</p>	<p>Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura di contabilizzazione dei diritti di concessione adottata dal Gruppo. In particolare, è stata ottenuta una comprensione dei controlli rilevanti alla base della contabilizzazione di tali attività immateriali.</p> <p>Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi sostenuti per i diritti di concessione, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio.</p> <p>Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti</p>



e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività".

Gli amministratori hanno inoltre verificato la presenza di eventuali indicatori di perdita di valore.

Nell'ambito dell'impairment test, ai fini della determinazione del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi di cassa (CGU) coincidente con l'Aeroporto G. Marconi che include prevalentemente i diritti di concessione, la Direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. discounted cash flows). Il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione, inclusivo del valore finale che il Gruppo ha diritto a ricevere in base alla normativa applicabile.

Il valore recuperabile così determinato è stato confrontato con il valore contabile della CGU.

Considerando la rilevanza della voce in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione, abbiamo rivolto una specifica attenzione a tale area.

Le stime formulate dagli amministratori hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità degli investimenti, l'esistenza di benefici economici futuri e la determinazione del c.d. valore di subentro ex art. 703 del Codice della Navigazione ai fini dell'iscrizione iniziale dei diritti di concessione, nonché la verifica della loro recuperabilità.

richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" per l'iscrizione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità degli investimenti e all'esistenza di benefici economici futuri, nonché alla determinazione del c.d. valore di subentro oltre alla valutazione effettuata dagli amministratori in merito alla verifica del valore recuperabile della concessione.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dal Piano economico finanziario approvato dagli amministratori, unitamente all'impairment test, in data 2 marzo 2026. Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla Direzione e verificato le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti da suddetto Piano.

Abbiamo inoltre analizzato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori.

Tali attività sono state svolte con il coinvolgimento di esperti in materia di valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.



---

#### **Valutazione dei fondi rischi ed oneri e del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali**

*Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2025: nota 15 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali", nota 16 "Fondi per rischi e oneri" e nota 28 "Il contenzioso"*

Il valore del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e dei fondi rischi ed oneri iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 ammontano rispettivamente a 19,3 milioni di euro e a 3,9 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente l'8,7 per cento ed l'1,8 per cento del passivo del Gruppo.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dal principio contabile "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali", abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione.

Le principali analisi svolte dalla Direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di doversi adempiere e la stima del relativo ammontare.

Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura adottata dal Gruppo ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali oltre alla valutazione della congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025.

In particolare, è stata ottenuta una comprensione dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e la valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che il Gruppo per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la Direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio.

Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano il Gruppo nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute.

Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la Direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione e con i responsabili tecnici interni.

---



---

Tali attività sono state svolte anche con il coinvolgimento di esperti in materia appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

---

---

#### **Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato**

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

---

#### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non



intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino



alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.



---

#### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014**

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA ci ha conferito in data 23 aprile 2024 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2032.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

#### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

---

##### **Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019**

Gli amministratori di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (il "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note esplicative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici, potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in



formato XHTML.

---

**Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998**

Gli amministratori di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA al 31 dicembre 2025, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono redatte in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 852/2020 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/2010.

Bologna, 30 marzo 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni', written in a cursive style.

Francesco Forzoni

(Revisore legale)

**Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2025**

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria  
Conto Economico  
Conto Economico Complessivo  
Rendiconto finanziario  
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

**Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria**

<i>in unità di euro</i>	<i>Note</i>	<i>al 31.12.2025</i>	<i>al 31.12.2024</i>
Diritti di concessione	1	279.908.941	250.824.914
Altre attività immateriali	2	2.577.831	2.068.438
<b>Attività immateriali</b>		<b>282.486.772</b>	<b>252.893.352</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3	16.776.939	12.779.390
Investimenti immobiliari	4	1.617.000	1.617.000
<b>Attività materiali</b>		<b>18.393.939</b>	<b>14.396.390</b>
Partecipazioni	5	3.147.623	3.189.523
Altre attività finanziarie non correnti	6	27.596.428	18.536.356
Attività fiscali differite	7	5.300.483	5.059.005
Altre attività non correnti	8	544.180	68.601
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>36.588.714</b>	<b>26.853.485</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>337.469.425</b>	<b>294.143.227</b>
Rimanenze di magazzino	9	797.655	736.568
Crediti commerciali	10	18.997.079	16.475.508
Altre attività correnti	11	7.581.634	7.283.911
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	12	70.804.851	31.263.722
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>98.181.219</b>	<b>55.759.709</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>435.650.644</b>	<b>349.902.936</b>
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		103.891.345	98.183.553
Risultato dell'esercizio		23.478.775	22.693.746
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>13</b>	<b>217.684.282</b>	<b>211.191.461</b>
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	14	2.587.042	2.776.699
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	14.939.909	14.097.232
Fondi per rischi e oneri	16	3.852.823	3.244.965
Passività finanziarie non correnti	17	96.170.036	22.177.606
Altri debiti non correnti		72.685	63.076
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>117.622.495</b>	<b>42.359.578</b>
Debiti commerciali	18	44.022.329	31.084.290
Altre passività	19	41.157.586	46.130.048
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	3.986.000	4.679.000
Fondi per rischi e oneri correnti	16	0	1.613.226
Passività finanziarie correnti	17	11.177.952	12.845.334
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>100.343.867</b>	<b>96.351.897</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>217.966.362</b>	<b>138.711.475</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>435.650.644</b>	<b>349.902.936</b>

## Conto Economico

	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024
Ricavi per servizi aeronautici		68.496.630	65.160.874
Ricavi per servizi non aeronautici		56.033.101	55.139.261
Ricavi per servizi di costruzione		46.022.153	35.682.159
Altri ricavi e proventi della gestione		2.540.934	1.456.484
<b>RICAVI</b>	<b>20</b>	<b>173.092.818</b>	<b>157.438.778</b>
Materiali di consumo e merci		(1.142.684)	(1.275.426)
Costi per servizi		(25.028.779)	(22.386.462)
Costi per servizi di costruzione		(43.830.622)	(33.983.009)
Canoni, noleggi e altri costi		(11.451.645)	(10.829.849)
Oneri diversi di gestione		(3.886.154)	(3.749.219)
Costo del personale		(35.603.385)	(32.786.522)
<b>COSTI</b>	<b>21</b>	<b>(120.943.269)</b>	<b>(105.010.487)</b>
Ammortamento diritti di concessione		(10.473.320)	(9.416.795)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.284.575)	(1.149.151)
Ammortamento attività materiali		(2.674.284)	(2.134.370)
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>22</b>	<b>(14.432.179)</b>	<b>(12.700.316)</b>
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi		(38.120)	(61.987)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(4.789.102)	(6.863.466)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(658.465)	(167.972)
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>23</b>	<b>(5.485.687)</b>	<b>(7.093.425)</b>
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(140.861.135)</b>	<b>(124.804.228)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>32.231.683</b>	<b>32.634.550</b>
Proventi finanziari	24	3.046.360	1.671.493
Oneri finanziari	24	(2.515.914)	(2.267.962)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>		<b>32.762.129</b>	<b>32.038.081</b>
Imposte dell'esercizio	25	(9.283.354)	(9.344.335)
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>23.478.775</b>	<b>22.693.746</b>

<b>Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)</b>	<b>0,65</b>	<b>0,63</b>
<b>Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)</b>	<b>0,65</b>	<b>0,63</b>

## Conto Economico Complessivo

<i>in unità di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	per l'esercizio chiuso al 31.12.2024
<b>Utile (perdita) di esercizio (A)</b>	<b>23.478.775</b>	<b>22.693.746</b>
<b>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	38.328	4.665
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(9.094)	254
<b>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</b>	<b>29.234</b>	<b>4.919</b>
<b>Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B</b>	<b>29.234</b>	<b>4.919</b>
<b>Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)</b>	<b>23.508.009</b>	<b>22.698.665</b>

**Rendiconto Finanziario**

<i>in unità di euro</i>	<b>al 31.12.2025</b>	<b>al 31.12.2024</b>
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	32.762.129	32.038.081
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(2.191.531)	(1.699.150)
+ Ammortamenti	14.432.179	12.700.316
+ Accantonamento fondi	5.485.687	7.093.425
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(1.618.906)	(341.557)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	1.088.460	938.026
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	99.946	413.517
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	91.058	108.488
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>50.149.021</b>	<b>51.251.146</b>
Variazione rimanenze di magazzino	(61.087)	68.873
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.105.170)	1.258.876
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(639.359)	(793.676)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	3.858.004	5.040.422
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.315.202	(1.222.420)
Interessi pagati	(1.202.621)	(1.256.633)
Interessi incassati	145.770	389.268
Imposte pagate	(16.537.644)	(4.675.127)
TFR e altri fondi del personale pagati	(241.132)	(281.994)
Utilizzo fondi	(6.580.484)	(2.737.171)
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>29.100.499</b>	<b>47.041.564</b>
Acquisto di attività materiali	(6.179.067)	(5.340.166)
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(36.734.146)	(39.710.449)
Corrispettivo da cessione di attività materiali/immateriali	6.520	15.186
Acquisto/aumento Cap. Sociale partecipazioni	(222.223)	(200.000)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	41.900	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	0	5.000.000
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>(43.087.016)</b>	<b>(40.235.429)</b>
Dividendi corrisposti	(17.015.188)	(9.537.176)
Finanziamenti ricevuti	90.500.000	9.899.730
Finanziamenti rimborsati	(19.750.000)	(11.805.556)
Pagamento quota capitale leasing	(207.166)	(426.812)
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>53.527.646</b>	<b>(11.869.814)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>39.541.129</b>	<b>(5.063.679)</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>31.263.722</b>	<b>36.327.401</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>39.541.129</b>	<b>(5.063.679)</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>70.804.851</b>	<b>31.263.722</b>

**Prospetto delle variazioni di patrimonio netto**

<i>in unità di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre Riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
<b>Patrimonio netto al 31.12.2023</b>	<b>90.314.162</b>	<b>25.683.134</b>	<b>9.506.235</b>	<b>80.006.140</b>	<b>(3.205.671)</b>	<b>(653.441)</b>	<b>(19.513.937)</b>	<b>15.893.348</b>	<b>198.029.972</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2023	0	0	794.667	5.561.505	0	0	9.537.176	(15.893.348)	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(9.537.176)	0	(9.537.176)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	4.919	0	22.693.746	22.698.665
<b>Patrimonio netto al 31.12.2024</b>	<b>90.314.162</b>	<b>25.683.134</b>	<b>10.300.902</b>	<b>85.567.645</b>	<b>(3.205.671)</b>	<b>(648.522)</b>	<b>(19.513.937)</b>	<b>22.693.746</b>	<b>211.191.461</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2024	0	0	1.134.688	4.543.870	0	0	17.015.188	(22.693.746)	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(17.015.188)	0	(17.015.188)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	29.234	0	23.478.775	23.508.009
<b>Patrimonio netto al 31.12.2025</b>	<b>90.314.162</b>	<b>25.683.134</b>	<b>11.435.590</b>	<b>90.111.515</b>	<b>(3.205.671)</b>	<b>(619.288)</b>	<b>(19.513.937)</b>	<b>23.478.775</b>	<b>217.684.282</b>

# Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025

## Informazioni sull'attività della Società

La Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB" o la "Società") è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.

## Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio al 31 Dicembre 2025

### Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 (di seguito "il bilancio della Società", "bilancio separato" o "bilancio").

Il bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, fatta eccezione per la valutazione di alcune classi di attività finanziarie valutate al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

### Espressione di conformità ai Principi IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il presente bilancio è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005.

Nel 2014 la Società ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato e del bilancio separato in conformità ai Principi Contabili IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2024 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2025, applicati per la prima volta dalla Società dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società" del Bilancio Consolidato 2025. La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore. Si rimanda alla Nota del Bilancio Consolidato 2025 per la descrizione completa dei principi contabili adottati.

La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 16 marzo 2026 e sarà sottoposto alla revisione contabile di Pricewaterhousecoopers S.p.A..

### Criteri di valutazione

I principi contabili utilizzati nella predisposizione del Bilancio d'esercizio sono i medesimi utilizzati ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato ove applicabili, salvo in relazione alla valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate e ai dividendi, come di seguito indicato.

### Partecipazioni in società controllate, collegate e joint-venture

Una società controllata è una società su cui un'impresa può esercitare il controllo.

Nella fattispecie se e solo se ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali.

La Società riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo.

Le partecipazioni della Società in società controllate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*). Le partecipazioni minori sono valutate al *fair value*.

## **Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide**

La Società rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

## Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

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

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

Lo IASB ha modificato l'IFRS 9 “Strumenti finanziari” a seguito della revisione post-attuazione dei requisiti di classificazione e valutazione. Le modifiche includono indicazioni sulla classificazione delle attività finanziarie, comprese quelle con caratteristiche potenziali e nello specifico rispondono alle esigenze sorte per la classificazione di alcune attività finanziarie legate a tematiche ESG. Lo IASB ha inoltre modificato l'IFRS 7 “Strumenti finanziari: Informazioni integrative”, richiedendo alle entità di fornire informazioni aggiuntive sulle attività e passività finanziarie che presentano determinate caratteristiche potenziali. Tali modifiche sono efficaci per gli esercizi annuali a partire dal 1° gennaio 2026 ed è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si aspetta un impatto significativo sul Bilancio della Società.

### Miglioramenti ai principi contabili IFRS (Volume 11”)

Il 18 luglio 2024 lo IASB ha emesso i miglioramenti annuali ai principi contabili IFRS – Volume 11 che contiene modifiche a IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7. I miglioramenti annuali dell'IASB sono modifiche limitate al testo di uno standard IFRS o correggono taluni minori esiti indesiderati, dimenticanze o conflitti tra i requisiti negli standards. Le modifiche contenute nei miglioramenti annuali ai principi contabili IFRS – Volume 11 riguardano:

- IFRS 1 “Prima adozione degli International Financial Reporting Standards – Hedge Accounting alla data di prima adozione”;
- IFRS 7 “Strumenti finanziari: informazioni integrative” I. Proventi o perdite su dismissioni II. Informativa sulle differenze tra il fair value e il prezzo di transazione III. Dettagli sui rischi di credito
- IFRS 9 “Strumenti finanziari”: I. Dismissione delle passività per leasing II. Prezzo di transazione
- IFRS 10 “Bilancio Consolidato – Determinazione di un agente ‘de facto’”;
- IAS 7 “Rendiconto finanziario – Metodo del costo”.

Queste modifiche sono in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si aspetta un impatto significativo sul Bilancio della Società.

### IFRS 18 “Presentazione e informativa dei bilanci”

Nell'aprile 2024 lo IASB ha emanato l'IFRS 18 in risposta alle preoccupazioni degli investitori circa la comparabilità e la trasparenza della rendicontazione delle performance delle entità. I nuovi requisiti di presentazione introdotti dall'IFRS 18 accresceranno la comparabilità della performance finanziaria di entità simili, in particolare per quanto riguarda la definizione di “utile o perdita operativa”. I nuovi requisiti di informativa relativi agli “indicatori di performance definiti dal management” miglioreranno la trasparenza. L'IFRS 18 sarà efficace dal 1° gennaio 2027 e non è stato ancora adottato dalla Società che sta valutando l'impatto della sua applicazione sul Bilancio. È infatti in programma la definizione di un piano di transizione con l'obiettivo di presentare i primi bilanci intermedi 2027 e i bilanci annuali 2027 ai sensi dell'IFRS 18 così come la valutazione delle “specified main business activity” previste dal principio.

Attualmente la Società presenta un sottotale del risultato operativo. È in programma una valutazione approfondita per determinare la corretta classificazione delle voci e garantire che il sottotale del risultato operativo sia conforme ai requisiti dell'IFRS 18. AdB non prevede cambiamenti significativi in tal senso, in quanto non rileva utili e perdite su cambi significativi tali da determinare impatti rilevanti a seguito della riclassificazione degli utili e perdite su cambi tra le attività operative, AdB, inoltre, non ha società collegate per le quali procedere alla riclassificazione dei proventi da società collegate come parte di un nuovo sottotale all'interno di una nuova categoria “investimenti”. Al momento la Società ritiene che i nuovi requisiti di aggregazione e disaggregazione delle voci del Conto Economico comporteranno cambiamenti nella presentazione per offrire un riassunto strutturato più utile.

Infine, AdB comunica agli investitori una misura di EBITDA rettificato e valuterà se tale misura potrà soddisfare la definizione di indicatore di performance definito dal management così come è in programma la valutazione delle misure di performance definite dal management (“management defined performance measures”) eventualmente comunicate al di fuori dell'informativa finanziaria per verificare se rientrano o meno nella definizione fornita dal principio.

La Società fornirà nei prossimi bilanci un aggiornamento sui progressi compiuti verso la transizione all'IFRS 18.

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

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

- chiarimento sull'applicazione dei requisiti di "uso proprio";
- modifica dei requisiti di contabilizzazione delle operazioni di copertura nel caso in cui questi contratti siano utilizzati come strumenti di copertura, se vengono soddisfatte determinate condizioni;
- introduzione di requisiti di informativa aggiuntivi per consentire agli investitori di comprendere l'impatto di questi contratti sulle performance finanziarie di un'azienda e sui flussi di cassa futuri.

Le modifiche saranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si aspetta un impatto significativo sul Bilancio della Società.

## Principi contabili non ancora applicabili, in quanto non omologati dall'Unione Europea alla data di approvazione del presente bilancio

### IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: Presentazione

Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emanato l'IFRS 19, che consente a talune entità definite dal principio "idonee" di scegliere di applicare requisiti di informativa ridotta all'interno del bilancio, pur rispettando i requisiti di rilevazione, misurazione e presentazione previsti in altri principi contabili IFRS. Per essere idonea, alla data di chiusura del proprio esercizio, un'entità deve essere una controllata come definita nell'IFRS 10, non può avere responsabilità pubblica e deve avere una controllante (ultima o intermedia) che predispona il bilancio consolidato che sia disponibile pubblicamente e che rispetti i principi contabili IFRS. L'IFRS 19 sarà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è consentita l'applicazione anticipata. La Società ritiene che non vi saranno impatti sul proprio Bilancio.

### Modifiche all'IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: Presentazione

Il 21 agosto 2025 lo IASB ha emanato le modifiche all'IFRS 19. Nello specifico lo IASB ha ridotto i requisiti di informativa escludendo gli obiettivi di disclosure relativi agli accordi di finanziamento con fornitori, alla mancanza di scambiabilità, alle regole modello del Pillar II, alla classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e alle passività non correnti con covenant. Ha inoltre ridotto i requisiti di informativa relativi agli accordi di finanziamento con fornitori, ha escluso i requisiti di informativa che in realtà costituiscono linee guida e non obblighi e ha sostituito i requisiti di informativa relativi alle misure di performance definite dalla direzione con un rinvio incrociato all'IFRS 18. La Società ritiene che non vi saranno impatti sul proprio Bilancio.

## Modifiche allo IAS 21 Gli effetti delle variazioni dei tassi di cambio: traduzione in una valuta di presentazione iperinflazionaria

Il 13 novembre 2025 lo IASB ha emanato modifiche allo IAS 21 per chiarire come tradurre i bilanci da una valuta non iperinflazionaria a una valuta di presentazione iperinflazionaria. Le modifiche allo IAS 21 prevedono che:

- qualora un'entità traduca importi da una valuta funzionale riferita a un'economia non iperinflazionistica a una valuta di presentazione riferita a un'economia iperinflazionistica, tali importi, inclusi i dati comparativi, siano tradotti utilizzando il tasso di cambio di chiusura alla data del più recente stato patrimoniale;
- nel caso in cui la valuta di presentazione dell'entità cessi di essere la valuta di un'economia iperinflazionistica, mentre la valuta funzionale continui a riferirsi a un'economia non iperinflazionistica, il metodo di traduzione previsto dallo IAS 21 per tali fattispecie sia applicato prospetticamente, senza rideterminazione dei dati comparativi;
- sia fornita adeguata informativa in merito all'applicazione del metodo di traduzione, includendo informazioni finanziarie sintetiche sulle attività estere tradotte secondo il nuovo criterio, nonché l'indicazione dell'eventuale cessazione della condizione di iperinflazione dell'economia di riferimento.

Tenuto conto del rapporto tra costi e benefici attesi, lo IASB ha inoltre introdotto un'eccezione al metodo di traduzione sopra descritto per le entità che applicano lo IAS 29 (Financial Reporting in Hyperinflationary Economies) e che sono tenute a tradurre i risultati economici e la situazione patrimoniale e finanziaria di attività estere in conformità alle suddette modifiche. Le modifiche si applicano ai periodi che iniziano dal 1° gennaio 2027, con applicazione retrospettiva e specifiche disposizioni transitorie.

## Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La redazione del bilancio della Società richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data

di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro, le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. La Società ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato.

#### a) IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

#### b) IFRS 9 Finanziamenti e prestiti obbligazionari

Con riferimento al rischio di variabilità dei tassi di inflazione e dei connessi tassi di interesse, le previsioni utilizzate ai fini dell'impairment test sui diritti di concessione svolto ai sensi dello IAS 36, dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del credito da Terminal Value, utilizzano tassi di sconto che già riflettono le più aggiornate stime sul futuro andamento dei tassi e dell'inflazione.

#### c) IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali

La legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. La Società si è dotata, a tale scopo, di una politica ambientale che descrive la sua adesione a pratiche di contenimento e riduzione dell'impatto ambientale anche oltre i limiti di legge, pur non compromettendo la tutela di altri interessi generali previsti dalla concessione; la piena realizzazione di questa politica, finalizzata anche alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, contempla anche interventi di efficienza energetica.

Alla luce del sistema regolatorio, la direzione aziendale ha valutato che tali politiche non comportano l'esigenza di rilevare passività precedentemente non iscritte.

Pertanto, non si è resa necessaria la rivisitazione critica degli accantonamenti espressi in bilancio.

#### d) IAS 36 - Riduzione di valore delle attività

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-2-Attività Immateriali.

### Stime significative

Anche alla luce delle considerazioni di cui sopra, le stime maggiormente significative risultano essere le seguenti:

#### a) Impairment test

Si rimanda a quanto indicato alla Nota 1-Attività Immateriali.

#### b) Fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali

La Società fornisce in Nota al paragrafo "15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente e corrente)" il dettaglio relativamente al fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali il quale accoglie alla data di fine periodo, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

#### c) Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono determinate in base alla stima degli oneri da assolvere, in conformità alla normativa vigente.

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti correnti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte: le anticipate sulla base della previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni economico-finanziarie che ne consentano il recupero; le differite, se esistenti.

Le imposte anticipate e differite sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, alla data di bilancio. Le imposte anticipate sono esposte al netto delle imposte differite in quanto compensabili nell'ambito della stessa autorità fiscale.

In Nota al paragrafo "7. Attività fiscali differite" viene esposto il dettaglio delle imposte anticipate e differite del periodo e la loro consistenza patrimoniale.

Si evidenzia che, anche per il 2024, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con le controllate Fast Freight Marconi Spa e TAG Bologna Srl.

#### d) Fair value degli investimenti immobiliari

La Società contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo. Tale valore è mantenuto fintanto che approssima il fair value degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

#### e) Fair value degli strumenti finanziari

La Società fornisce in Nota il fair value degli strumenti finanziari. Quando il fair value di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il fair value viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul fair value dello strumento finanziario rilevato.

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

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

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

## ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

### ATTIVITÀ

#### 1-2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Diritti di concessione	279.908	250.825	29.083
Software, licenze e diritti simili	1.532	1.271	261
Altre attività immateriali	31	36	(36)
Altre attività immateriali in corso	1.016	761	255
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>282.487</b>	<b>252.893</b>	<b>29.594</b>

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 con relativo confronto con l'esercizio precedente per singola categoria di attività immateriale.

in migliaia di euro	31.12.2024			Movimentazione del periodo				31.12.2025		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	328.172	(77.347)	250.825	39.796	(10.473)	(244)	5	367.724	(87.816)	279.908
Software, licenze e diritti simili	17.608	(16.337)	1.271	1.539	(1.280)	0	0	19.148	(17.616)	1.532
Altre attività immateriali	101	(65)	36	0	(5)	0	0	100	(69)	31
Altre attività immateriali in corso	761	0	761	255	0	0	0	1.016	0	1.016
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>346.642</b>	<b>(93.749)</b>	<b>252.893</b>	<b>41.590</b>	<b>(11.758)</b>	<b>(244)</b>	<b>5</b>	<b>387.988</b>	<b>(105.501)</b>	<b>282.487</b>

in migliaia di euro	31.12.2023			Movimentazione del periodo				31.12.2024		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	289.132	(68.362)	220.770	37.545	(9.022)	1.495	37	328.172	(77.347)	250.825
Software, licenze e diritti simili	16.093	(15.232)	861	1.515	(1.105)	0	0	17.608	(16.337)	1.271
Altre attività immateriali	100	(60)	40	0	(5)	1	0	101	(65)	36
Altre attività immateriali in corso	579	0	579	222	0	(40)	0	761	0	761
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>305.904</b>	<b>(83.654)</b>	<b>222.250</b>	<b>39.282</b>	<b>(10.132)</b>	<b>1.456</b>	<b>37</b>	<b>346.642</b>	<b>(93.749)</b>	<b>252.893</b>

## 1 Diritti di concessione

Al 31 dicembre 2025, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 39,8 milioni di Euro al lordo degli ammortamenti (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) e al netto del Terminal Value su tali asset. Trattasi del valore di subentro ex art.703 del cod. nav. iscritto alla voce "6. Altre attività finanziarie non correnti" per 6,6 milioni di Euro.

L'incremento comprende, infine, anticipazioni a fornitori per lavori per complessivi 5,6 milioni di Euro.

La crescita dei Diritti di concessione è principalmente dovuta:

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

oltre ad interventi in corso di realizzazione al 31 dicembre 2025 tra cui:

- secondo corpo (Park B) del nuovo parcheggio multipiano P6 comprensivo di anticipazioni lavori per 2,8 milioni di Euro;
- interventi collegati all'Apron 3 quale l'installazione di nuovi AVL – Aiuti Visivi Luminosi;
- progettazioni ampliamento terminal – building e lavori volti all'ampliamento del terminal lato air side;
- adeguamento sismico terminal est;
- progettazione dell'impianto fotovoltaico air side nord e di nuovi gaterooms per l'imbarco di voli verso destinazioni Schengen e di ampliamento dell'edificio BHS.

L'ammortamento dei Diritti di concessione dell'esercizio in esame ammonta a 10,5 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

Il Capitale Investito Netto, principalmente composto dai Diritti di Concessione è sottoposto a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.

Relativamente all'annualità 2025 la Società ha aggiornato il test di *impairment*: si riporta nel seguito una breve sintesi dell'argomento rimandando per approfondimenti alla nota 1 del Bilancio consolidato.

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* la Società ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. La metodologia e le assunzioni relative al test di *impairment* sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione del 16 febbraio 2025.

Per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicitate per il periodo 2026-2046 che includono, nelle previsioni economico-finanziarie relative al 2046, il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto ai sensi dello IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui la Società ha diritto su base normativa (art.703 del Codice della Navigazione).

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 2025, sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value stimato al termine della concessione (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046);
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC – *Weighted Average Cost of Capital*), pari al 5,9%,

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Anche in considerazione del fatto che il carrying amount del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato risultano sostanzialmente allineati, per ogni altra considerazione, si rimanda a quanto descritto alla nota 1 del Bilancio consolidato.

## 2 Altre attività immateriali

Le altre attività immateriali ricomprendono le voci Software, licenze e diritti simili, Altre attività immateriali ed Attività immateriali in corso.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento, al lordo degli ammortamenti di periodo, di 1,5 milioni di Euro che riguarda principalmente gli investimenti relativi all'acquisto di licenze.

### 3-4 ATTIVITÀ MATERIALI

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Terreni	775	775	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.479	2.786	693
Macchinari, attrezzature e impianti	8.551	4.856	3.695
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.927	1.864	63
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	707	1.408	(701)
Investimenti Immobiliari	1.617	1.617	0
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>17.056</b>	<b>13.306</b>	<b>3.750</b>
Diritti d'uso terreni	883	984	(101)
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	223	48	175
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	234	59	175
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>1.340</b>	<b>1.091</b>	<b>249</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>18.396</b>	<b>14.397</b>	<b>3.999</b>

Le tabelle seguenti mostrano la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 con relativo confronto per l'esercizio precedente per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di euro	31.12.2024			Movimentazione del periodo				31.12.2025		
	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	775	0	775	0	0	0	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.137	(6.351)	2.786	913	(204)	(699)	683	9.351	(5.872)	3.479
Macchinari, attrezzature e impianti	18.259	(13.403)	4.856	5.230	(1.535)	(174)	174	23.315	(14.764)	8.551
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	12.123	(10.259)	1.864	737	(665)	(131)	122	12.728	(10.801)	1.927
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	1.408	0	1.408	(701)	0	0	0	707	0	707
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>46.434</b>	<b>(33.128)</b>	<b>13.306</b>	<b>6.179</b>	<b>(2.404)</b>	<b>(1.004)</b>	<b>979</b>	<b>51.608</b>	<b>(34.552)</b>	<b>17.056</b>
Diritti d'uso terreni	1.491	(507)	984	10	(79)	(33)	0	1.469	(586)	883
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	420	(372)	48	285	(110)	0	0	705	(482)	223
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	503	(444)	59	258	(82)	(335)	334	426	(192)	234
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>2.414</b>	<b>(1.323)</b>	<b>1.091</b>	<b>553</b>	<b>(271)</b>	<b>(368)</b>	<b>334</b>	<b>2.600</b>	<b>(1.260)</b>	<b>1.340</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>48.848</b>	<b>(34.451)</b>	<b>14.397</b>	<b>6.732</b>	<b>(2.675)</b>	<b>(1.372)</b>	<b>1.313</b>	<b>54.208</b>	<b>(35.812)</b>	<b>18.396</b>

(\*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

in migliaia di euro	31.12.2023			Movimentazione del periodo				31.12.2024		
	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento / Fondo Svalutazione (*)	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	(1.988)	0	775	0	775
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	9.122	(6.046)	3.076	15	(305)	0	0	9.137	(6.351)	2.786
Macchinari, attrezzature e impianti	15.467	(13.854)	1.613	4.083	(807)	(1.291)	1.258	18.259	(13.403)	4.856
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	11.455	(9.727)	1.728	745	(607)	(77)	75	12.123	(10.259)	1.864
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	911	0	911	497	0	0	0	1.408	0	1.408
Investimenti Immobiliari	4.732	(3.115)	1.617	0	0	0	0	4.732	(3.115)	1.617
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>44.450</b>	<b>(32.742)</b>	<b>11.708</b>	<b>5.340</b>	<b>(1.719)</b>	<b>(3.356)</b>	<b>1.333</b>	<b>46.434</b>	<b>(33.128)</b>	<b>13.306</b>
Diritti d'uso terreni	1.939	(1.686)	253	985	(211)	(1.433)	1.390	1.491	(507)	984
Diritti d'uso macchinari, attrezzature e impianti	420	(259)	161	0	(113)	0	0	420	(372)	48
Diritti d'uso mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	477	(353)	124	26	(91)	0	0	503	(444)	59
<b>TOTALE DIRITTI D'USO ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>2.836</b>	<b>(2.298)</b>	<b>538</b>	<b>1.011</b>	<b>(415)</b>	<b>(1.433)</b>	<b>1.390</b>	<b>2.414</b>	<b>(1.323)</b>	<b>1.091</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>47.286</b>	<b>(35.040)</b>	<b>12.246</b>	<b>6.351</b>	<b>(2.134)</b>	<b>(4.789)</b>	<b>2.723</b>	<b>48.848</b>	<b>(34.451)</b>	<b>14.397</b>

(\*) il Fondo svalutazione è relativo alla sola voce Investimenti Immobiliari

### 3 Terreni, immobili, impianti e macchinari

Al 31 dicembre 2025 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 6,7 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di auto elettriche e di tre mezzi de-icer, la sostituzione di otto nuove linee radiogene per velocizzare ed efficientare il processo dei controlli di sicurezza, la decarbonizzazione dell'edificio Vigili del Fuoco e la realizzazione dei nuovi chioschi Entry/Exit per il sistema automatizzato di controllo dei passaporti.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che la Società 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 qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2025 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

### 4 Investimenti immobiliari

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo del compendio immobiliare di proprietà della Società 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.

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

### 5 Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni in società controllate al 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Fast Freight Marconi	597	597	0
TAG Bologna	2.550	2.550	0
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>3.147</b>	<b>3.147</b>	<b>0</b>

Di seguito il dettaglio delle partecipazioni in altre società al termine dei due esercizi a confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	/	0	2	(2)
Consorzio Esperienza Energia	0,18%	1	1	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	/	0	40	(40)
Urban V. Spa	5,56%	0	0	0
<b>TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI</b>		<b>1</b>	<b>43</b>	<b>(42)</b>

Nella tabella seguente si espone la movimentazione intervenuta nel valore delle partecipazioni nel 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	Al 31.12.2024	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi/ Cessioni	Svalutazioni	Al 31.12.2025
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Altre partecipazioni	43	222	(42)	(222)	1
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>3.190</b>	<b>222</b>	<b>(42)</b>	<b>(222)</b>	<b>3.148</b>

La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- alla chiusura della liquidazione del Consorzio Energia Fiera District e Bologna Welcome con incasso della quota spettante a seguito della chiusura delle procedure di liquidazione e rilevazione di plusvalenze iscritte nei proventi finanziari per 41 mila Euro;

- all'operazione di ricapitalizzazione della società partecipata UrbanV Spa, società che si occupa dello sviluppo internazionale della urban air mobility. Nell'esercizio in esame è stato effettuato il versamento di 222 mila Euro in adesione all'operazione di aumento del Capitale Sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci il 12 marzo 2025 per garantire il completamento delle attività previste per il perseguimento degli obiettivi di crescita, sostenendo lo sviluppo e il posizionamento sul mercato e per rafforzare la struttura patrimoniale e finanziaria della società. Adb ha aderito all'operazione con il versamento suddetto di cui 5,6 mila Euro a Capitale Sociale e 216,7 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni. Al 31 dicembre 2025 si è proceduto ad ulteriore svalutazione in applicazione della valorizzazione al fair value della partecipazione, visti i risultati 2025 e la previsione di un'ulteriore operazione di ricapitalizzazione entro l'anno per rafforzare la struttura patrimoniale e finanziaria della società;
- infine, all'adesione al Consorzio Esperienza Energia.

Adb, infine, fa parte della rete di imprese "Comunità Aziende Pari Opportunità" (CAPOD) insieme ad altre importanti aziende del territorio per collaborare, scambiare informazioni o prestazioni al fine di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato nazionale ed internazionale. La quota di partecipazione al fondo patrimoniale comune è del 12,5% ed è pari a 10 mila Euro annui, contabilizzati a conto economico come quote associative.

Si riporta di seguito il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2025, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.25	Utile (perdita) 2025	Patrimonio Netto 31.12.25	Quota Patrimonio Netto 31.12.25	Valore di Carico	Differenza
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	100,0%	520	315	8.213	8.213	597	7.616
Tag Bologna Srl	Bologna	100,0%	316	917	4.159	4.159	2.550	1.609
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE</b>							<b>3.147</b>	

<i>in migliaia di euro</i>	Sede	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.25	Utile (perdita) 2025	Patrimonio Netto 31.12.25	Quota Patrimonio Netto 31.12.25	Valore di Carico	Differenza
Consorzio Energia Fiera District	Bologna	/	/	/	/	/	0	/
Consorzio Esperienza Energia (*)	Bologna	0,18%	231	105	1.602	3	1	2
CAAF dell'Industria Spa (*)	Bologna	0,07%	367	(9)	561	0	0	0
Bologna Welcome Srl (*)	Bologna	/	/	/	/	/	0	/
Urban V Spa (*)	Roma	5,56%	190	(2.131)	1.162	65	0	65
<b>TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI</b>							<b>1</b>	

(\*) I dati relativi al patrimonio netto e al risultato di esercizio del Consorzio Esperienza Energia, del CAAF dell'Industria Spa e di Urban V sono relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

## 6 Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2024	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi/ Cessioni	Svalutazioni	AI 31.12.2025
Credito per Terminal Value	6.571	7.543	0	0	14.114
Strumenti Finanziari Partecipativi	11.964	1.519	0	0	13.483
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>6.571</b>	<b>7.543</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.114</b>

Al 31 dicembre 2024 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 14,1 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;
- 13,5 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo (di seguito anche SFP) in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è stato valutato nell'esercizio in esame incrementando il valore per 1,5 milioni di Euro in applicazione del criterio del *fair value through profit and loss* ai sensi dell'IFRS 9. Tale valutazione è effettuata sulla base di un modello predisposto internamente che aggiorna il valore attuale dei flussi finanziari attesi da Marconi Express per il periodo legato alla concessione aeroportuale, sulla base dell'aggiornamento del tasso risk free (BTP decennale), del rischio finanziario misurato dalla leva finanziaria di Marconi Express e del rischio operativo del business. In aggiunta nell'esercizio in corso, in considerazione dell'illiquidità dello strumento e dell'elevata soggettività della stima, gli amministratori hanno richiesto l'intervento di un terzo esterno indipendente. Tale intervento è stato finalizzato ad effettuare:
  - una *Independent Business Review* del piano economico finanziario messo a disposizione da Marconi Express sulla base dei diritti amministrativi di AdB previsti nel regolamento dello stesso strumento finanziario partecipativo;
  - un'autonoma stima del fair value dello strumento al 31 dicembre 2025 tenendo in considerazione le risultanze del lavoro svolto al punto precedente.

Il terzo esterno indipendente al termine delle proprie attività ha concluso che l'evoluzione prospettica della performance è apparsa nel complesso, ragionevole e allineata all'andamento del mercato, seppur sia stato ravvisato un consistente grado di aleatorietà circa la capacità di intercettare, nella configurazione infrastrutturale attuale, i flussi passeggeri così come ipotizzati nello stesso piano. Tuttavia, stante anche le analisi di sensitività condotte, l'eventuale riduzione dei flussi passeggeri, ove si manifestasse, non è apparsa tale da generare un significativo impatto sui complessivi flussi del PEF, che sono stati pertanto considerati nel loro complesso ragionevoli. Per quanto riguarda la stima del fair value, l'esperto ha fornito un range di valori che approssima la stima effettuata internamente dal management della società, confermando pertanto la bontà della valutazione fermo restando che si tratta di un "livello gerarchico 3" di fair value e pertanto del massimo livello di soggettività.

## 7 Attività fiscali differite

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive esposte al netto delle imposte differite passive.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi / Rettifiche	al 31.12.2025
<b>ATTIVITA' FISCALI DIFFERITE</b>	<b>5.059</b>	<b>1.542</b>	<b>(1.300)</b>	<b>5.301</b>

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

- la voce "Altri costi a deducibilità IRES differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscalità differita" include principalmente fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" la quota del fondo non dedotta, oltre alla quota deducibile in esercizi successivi.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali desunti dalle previsioni economico-finanziarie 2026-2030 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 2 marzo 2026 ed è quindi attendibilmente imputabile alle previsioni sottese derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

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, transizione che ha determinato il disallineamento tra valori civilistici e fiscali dei diritti di concessione per il mark-up sui servizi di costruzione e la ridefinizione del piano di ammortamento in base alla durata della concessione.

L'utilizzo dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES è da attribuire prevalentemente all'assorbimento delle imposte differite sulle perdite attuariali OCI relative alla valutazione ai sensi dello IAS 19 del Fondo TFR.

<b>Ires</b>	<b>Imponibile</b>				<b>Imposta</b>				
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025
1) Altri costi a deducibilità IRES differita		7.003	1.465	(2.182)	6.286	1.681	352	(524)	1.509
2) Fondo svalutazione crediti		2.063	402	(818)	1.647	495	96	(196)	395
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita		4.813	658	(1.111)	4.360	1.155	158	(267)	1.046
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		12.174	3.042	(359)	14.857	2.922	730	(86)	3.566
5) Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV		141	0	(13)	128	34	0	(3)	31
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale		302	85	(67)	320	72	20	(16)	76
<b>Totale Ires</b>		<b>26.496</b>	<b>5.652</b>	<b>(4.550)</b>	<b>27.598</b>	<b>6.359</b>	<b>1.356</b>	<b>(1.092)</b>	<b>6.623</b>

<b>Altro</b>	<b>Imponibile</b>				<b>Imposta</b>				
	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025
Altro						3	0	(1)	2
<b>Totale</b>						<b>3</b>	<b>0</b>	<b>(1)</b>	<b>2</b>

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.018	219	(680)	557	43	9	(29)	23
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	18.776	4.537	(4.387)	18.926	788	191	(184)	795
Ammort. Diritti di concessione Accordo ENAC	69		(13)	56	3	0	(1)	2
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	301			301	13	3	(2)	14
<b>Totale Irap</b>	<b>20.164</b>	<b>4.756</b>	<b>(5.080)</b>	<b>19.840</b>	<b>847</b>	<b>203</b>	<b>(216)</b>	<b>834</b>
<b>Totale</b>					<b>7.209</b>	<b>1.559</b>	<b>(1.309)</b>	<b>7.459</b>

Aliquota Ires 24%	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	7.520	27	(6)	7.541	1.805	7	(2)	1.810
Attualizzazione TFR IAS 19	131	41	(27)	145	60	10	(7)	63
<b>Totale Ires</b>	<b>7.651</b>	<b>68</b>	<b>(33)</b>	<b>7.686</b>	<b>1.865</b>	<b>17</b>	<b>(9)</b>	<b>1.873</b>

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposta			
	in migliaia di euro	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Incrementi	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	6.786	0	0	6.786	285	0	0	285
<b>Totale Irap</b>	<b>6.786</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.786</b>	<b>285</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>285</b>
<b>Totale Fondo Imposte differite</b>					<b>2.150</b>	<b>17</b>	<b>(9)</b>	<b>2.158</b>

## 8 Altre attività non correnti

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

in migliaia di euro	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Credito da cessione partecipazioni	304	0	304
Ratei e risconti attivi non correnti	184	4	180
Depositi cauzionali	50	50	0
Crediti tributari non correnti	3	15	(12)
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>541</b>	<b>69</b>	<b>472</b>

Il credito da cessione partecipazioni per 304 mila Euro al 31 dicembre 2025 attiene al credito verso GH Italia Spa per la cessione della partecipazione in Marconi Handling avvenuta nel 2012. Nel dicembre 2022 la Capogruppo aveva formalizzato a GH una istanza di rendiconto di aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione le cui condizioni si sono realizzate con certezza a dicembre 2025 tramite la sottoscrizione di un atto transattivo che ha definito un aggiustamento prezzo complessivo di 775 mila Euro di cui 304 mila in scadenza nel 2027 e 471 mila in scadenza nel 2026 (rif nota 11).

## 9 Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	680	610	70
Rimanenze di Prodotti finiti	118	127	(9)
<b>RIMANENZE DI MAGAZZINO</b>	<b>798</b>	<b>737</b>	<b>61</b>

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 liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili.

## 10 Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Crediti commerciali	20.705	18.600	2.105
Fondo svalutazione crediti commerciali	(1.707)	(2.124)	417
<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>18.998</b>	<b>16.476</b>	<b>2.522</b>

I crediti commerciali lordi includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere e sono esposti al netto dei debiti verso vettori per incentivi commerciali compensabili con i relativi crediti. Questa voce al 31 dicembre 2025 ammonta a 20,7 milioni di Euro ed evidenzia una crescita di 2,1 milioni di Euro.

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2025 e 31 dicembre 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2025
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	11.750	8.678	20.428
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	277	0	277
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>12.027</b>	<b>8.678</b>	<b>20.705</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>11.750</b>	<b>5.784</b>	<b>1.932</b>	<b>245</b>	<b>717</b>	<b>20.428</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.213	8.212	16.425
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	2.175	0	2.175
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>10.388</b>	<b>8.212</b>	<b>18.600</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>8.213</b>	<b>5.006</b>	<b>936</b>	<b>560</b>	<b>1.709</b>	<b>16.425</b>

Come si evince dalle tabelle nell'anno in esame si registra un miglioramento dell'anzianità dei crediti. In particolare i crediti a scadere al 31 dicembre 2025 sono il 58% dei crediti complessivi contro il 50% dei crediti complessivi al 31 dicembre 2024 e i crediti scaduti da oltre 90 giorni sono passati dal 10% al 4% dei crediti complessivi. Dei crediti commerciali scaduti da oltre 90 giorni al 31 dicembre 2025 il 75% trova copertura nel fondo svalutazione crediti contro il 73% al 31 dicembre 2024.

La diminuzione dei crediti per fatture da emettere (0,3 milioni di Euro contro 2,2 milioni al 31 dicembre 2024) è dovuta all'emissione nel mese di dicembre delle fatture per il conguaglio dei corrispettivi dei subconcessionari, fatture tendenzialmente emesse nei primi mesi dell'anno successivo.

I giorni medi in incasso, calcolati sulle partite emesse nell'anno, sono aumentati da 44 a 50 giorni.

Relativamente al fondo svalutazione crediti, la cui movimentazione è riportata nella tabella seguente, si rileva un accantonamento di 0,5 milioni di Euro, di cui 0,4 milioni a riduzione di ricavi in quanto relativi a servizi erogati nell'anno. L'accantonamento al fondo svalutazione crediti, oltre alle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso è alimentato da 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). Nell'esercizio in esame si rileva un utilizzo di 0,8 milioni di Euro legato alla chiusura di alcuni fallimenti e altre procedure concorsuali di clienti.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2024	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	31.12.2025
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(2.124)</b>	<b>(462)</b>	<b>824</b>	<b>54</b>	<b>(1.707)</b>

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	31.12.2024
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>(1.732)</b>	<b>(464)</b>	<b>3</b>	<b>70</b>	<b>(2.124)</b>

Il monitoraggio degli incassi evidenzia che al 28 febbraio 2026 circa l'81% dei crediti verso clienti esposti al 31 dicembre 2025 (commerciali e relativi ad addizionale ai diritti di imbarco e Iresa) è stato incassato.

## 11 Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Crediti tributari	448	654	(206)
Crediti v/ il personale	42	49	(7)
Crediti vs società del gruppo per consolidato fiscale	27	154	(127)
Altri crediti	7.063	6.426	637
<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>7.580</b>	<b>7.283</b>	<b>297</b>

Al 31 dicembre 2025 la voce "crediti tributari" accoglie il credito annuale Iva per 178 mila Euro (614 mila Euro nel 2024), oltre al credito per imposte dirette dell'esercizio, rispettivamente Ires per 86 mila Euro e Irap per 184 mila Euro contro una posizione a debito dell'esercizio precedente.

Di seguito la tabella di dettaglio della voce "altri crediti":

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	6.180	5.973	207
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.411)	(1.352)	(59)
Ratei e Risconti attivi	578	567	11
Anticipi a fornitori	510	643	(133)
Crediti da cessione partecipazioni	471	0	471
Altri crediti correnti	458	410	48
Crediti per Iresa	191	169	22
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	86	16	70
<b>TOTALE ALTRI CREDITI</b>	<b>7.063</b>	<b>6.426</b>	<b>637</b>

La crescita è dovuta prevalentemente alla voce "credito da cessione partecipazioni" che attiene per 471 mila Euro al credito verso GH Italia per l'aggiustamento prezzo del corrispettivo di cessione della partecipazione in Marconi Handling in esito ad atto transattivo sottoscritto a dicembre 2025 che ne ha formalizzato l'ammontare e le condizioni di incasso. Il credito complessivo include 304 mila Euro in scadenza nel 2027 (rif. Nota 8).

Questa categoria di crediti, inoltre, aumenta per i crediti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri per 6,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2025, direttamente correlati all'aumento del traffico passeggeri. Un corrispondente debito è iscritto nel passivo ed è dovuto solo sull'addizionale e sull'Iresa incassata dai vettori. La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2024	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2025
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.341)	(63)	7	0	(1.397)
Fondo svalutazione crediti per Iresa	(11)	(3)	0	0	(14)
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI</b>	<b>(1.352)</b>	<b>(66)</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>(1.411)</b>

## 12 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide al 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Depositi bancari e postali	70.779	31.237	39.542
Denaro e valori in cassa	26	27	(1)
<b>CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>	<b>70.805</b>	<b>31.264</b>	<b>39.541</b>

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari; oltre ad essi, la Società dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro. La crescita di tale voce consegue al tiraggio del residuo finanziamento BEI per 80 milioni di Euro. Per il commento sull'andamento dei flussi di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

## Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021:

<i>in migliaia di euro</i>		<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
A	Disponibilità liquide	70.805	31.264	39.541
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C	Altre attività finanziarie correnti	0	0	0
<b>D</b>	<b>Liquidità (A+B+C)</b>	<b>70.805</b>	<b>31.264</b>	<b>39.541</b>
E	Debito finanziario corrente	(4.897)	(3.596)	(1.301)
F	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.281)	(9.250)	2.969
<b>G</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (E+F)</b>	<b>(11.178)</b>	<b>(12.846)</b>	<b>1.668</b>
<b>H</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)</b>	<b>59.627</b>	<b>18.418</b>	<b>41.209</b>
I	Debito finanziario non corrente	(94.998)	(21.260)	(73.738)
J	Strumento di debito	0	0	0
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(1.172)	(918)	(254)
<b>L</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)</b>	<b>(96.170)</b>	<b>(22.178)</b>	<b>(73.992)</b>
<b>M</b>	<b>Totale indebitamento finanziario (H+L)</b>	<b>(36.543)</b>	<b>(3.760)</b>	<b>(32.783)</b>

La voce A + B è pari alla voce “disponibilità liquide e mezzi equivalenti”; si rimanda alla nota 12 per maggiori dettagli.

La voce G è pari alla voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

La voce L è pari alla voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione della posizione finanziaria netta, si rimanda a quanto esposto dagli amministratori nella Relazione sulla gestione.

**PASSIVITÀ****13 Patrimonio netto**

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	103.891	98.184	5.707
Risultato dell'esercizio	23.479	22.694	785
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>217.684</b>	<b>211.192</b>	<b>6.492</b>

**a. Capitale sociale**

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2024 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	<b>al 31.12.2025</b>	<b>al 31.12.2024</b>
Utile/(Perdita) di periodo (*)	23.508.009	22.698.665
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
<b>Utile/(Perdita) Base per azione</b>	<b>0,65</b>	<b>0,63</b>
<b>Utile/(Perdita) Diluito per azione</b>	<b>0,65</b>	<b>0,63</b>

(\*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo

Si precisa che per AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2025 così come al 31 dicembre 2024 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

**b. Riserve**

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	11.436	10.301	1.135
Riserva straordinaria	90.111	85.568	4.543
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.514)	(19.514)	0
Riserva OCI	(619)	(648)	29
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>103.891</b>	<b>98.184</b>	<b>5.707</b>

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è una riserva di capitali per:

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

Ai sensi dell'art. 2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art. 2430 del Codice Civile.

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2024 della Capogruppo e delle controllate, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci di AdB del 29 aprile 2025 per 17.015.188,22 Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,471 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola.

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS oltre ad accogliere le perdite dell'esercizio 2020 e 2021.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale (Nota 14) secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva OCI per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Utili/perdite attuariali IAS 19	(814)	(852)	38
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	195	204	(9)
<b>RISERVA OCI</b>	<b>(619)</b>	<b>(648)</b>	<b>29</b>

Le informazioni richieste dall'art.2427 n.7 bis del c.c. sono esposte nella tabella sottostante:

Legenda: A= Aumento Capitale Sociale, B = Copertura perdite, C = Distribuzione ai Soci

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Quota non distribuibile	Utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	A/B	25.683	/	/
Riserva legale	11.436	B	/	/	/
Riserva straordinaria	90.111	A/B/C	68.605	1.093 (*)	/
Utili/(perdite) portati a nuovo	(21.506)	/	/	/	/
Riserve FTA	(3.206)	/	/	/	/
Utili/(perdite) portati a nuovo transizione IAS	1.992	/	/	/	/
Riserva OCI	(619)	/	/	/	/
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>103.891</b>				

(\*) Rivalutazione 2024 dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express

#### 14 Fondi benefici a dipendenti e assimilati

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della voce TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
TFR	2.269	2.475	(206)
Altri fondi relativi al personale	318	301	17
<b>FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI</b>	<b>2.587</b>	<b>2.776</b>	<b>(189)</b>

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio dei fondi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	AI 31.12.2024	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	AI 31.12.2025
TFR	2.475	0	76	(241)	(41)	2.269
Altri fondi relativi al personale	301	91	9	(85)	2	318
<b>FONDI BENEFICI A DIPENDENTI ASSIMILATI</b>	<b>2.776</b>	<b>91</b>	<b>85</b>	<b>(326)</b>	<b>(39)</b>	<b>2.587</b>

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

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

- e) tasso di attualizzazione: 3,37% per la valutazione al 31.12.2025 e 3,18% per la valutazione al 31.12.2024;
- f) tasso di inflazione: 2% per la valutazione al 31 dicembre 2025 e 2024;
- g) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole ISTAT2022. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- h) tasso di turnover del personale: 1%.

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

Parametro valutativo						
in migliaia di euro	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	2.277	2.259	2.294	2.243	2.229	2.309

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	243
2	84
3	280
4	296
5	127

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2025 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2025 del piano di incentivazione a lungo termine e del patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.

I principali parametri valutativi sono stati:

- e) tasso di attualizzazione: 3,37% per la valutazione al 31.12.2025 (3,18% per la valutazione al 31.12.2024) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e 2,52% per la valutazione al 31.12.2025 (2,69% per la valutazione al 31.12.2024) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata dei piani in esame;
- f) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole ISTAT2022 per il patto di non concorrenza e le tavole di sopravvivenza RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato per l'incentivazione a lungo termine;
- g) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
- h) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 50-75% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli accantonamenti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, dell'aumento della probabilità di cessazione del rapporto dall'1% al 10%:

<i>in migliaia di euro</i>	<b>Costo del servizio</b>
Altri fondi relativi al personale (patto di non concorrenza)	31

## 15 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 delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 31.12.2024</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Utilizzi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>al 31.12.2025</b>
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	14.097	4.537	0	(3.694)	14.940
Fondo rinnovo infrastrutture corrente	4.679	0	(4.387)	3.694	3.986
<b>TOTALE FONDO RINNOVO</b>	<b>18.776</b>	<b>4.537</b>	<b>(4.387)</b>	<b>0</b>	<b>18.926</b>

Al 31 dicembre 2025 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 18,9 milioni di Euro leggermente superiore al valore al 31 dicembre 2024.

La movimentazione dell'esercizio è dovuta:

- ✓ all'incremento di 4,5 milioni di Euro di cui 4,8 milioni di accantonamento compensati parzialmente da 0,3 milioni di proventi finanziari dovuti all'aggiornamento dei tassi di attualizzazione dei flussi finanziari;
- ✓ agli utilizzi (4,4 milioni di Euro) per interventi che riguardano principalmente l'intervento di riqualifica di un raccordo e di un tratto di via di rullaggio della pista di volo per il ripristino della fondazione e gli strati bituminosi sovrastanti oltre ad interventi vari sugli impianti.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 31 dicembre 2025:

<i>in migliaia di euro</i>	<b>Saldo esercizio (oneri)/proventi finanziari</b>	<b>Sensitivity Analysis (+0,5%)</b>	<b>Sensitivity Analysis (-0,5%)</b>
Fondo rinnovo infrastrutture non corrente	253	151	354

## 16 Fondi per rischi e oneri (non correnti e correnti)

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 31.12.2024</b>	<b>Accantonamenti</b>	<b>Utilizzi / Rilasci e riclassifiche</b>	<b>al 31.12.2025</b>
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.868	440	(50)	3.258
Altri fondi rischi e oneri	377	218	0	595
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI</b>	<b>3.245</b>	<b>658</b>	<b>(50)</b>	<b>3.853</b>
Fondo arretrati lavoro dipendente	933	0	(933)	0
Altri fondi rischi e oneri correnti	680	0	(680)	0
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI</b>	<b>1.613</b>	<b>0</b>	<b>(1.613)</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>4.858</b>	<b>658</b>	<b>(1.663)</b>	<b>3.853</b>

All'interno di questa categoria si riporta:

- la voce "fondo rischi per contenziosi in corso" che accoglie l'aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l'ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso. Al 31 dicembre 2025 tale voce è costituita prevalentemente da accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi, oltre alla quota del periodo per 440 mila Euro, volti a coprire la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (23 milioni di Euro al 31 dicembre 2025) oltre agli eventuali oneri legati al contenzioso insorto a seguito della risoluzione anticipata in danno di un contratto di appalto per lavori. Per approfondimenti dei contenziosi in corso si rinvia alla Nota 28 Il Contenzioso. Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, la Società ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri;
- la voce "altri fondi rischi e oneri" accoglie prevalentemente la miglior stima dell'impegno assunto nel 2023 dalla Capogruppo a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico dei voli sulla città di Bologna nel quadro delle iniziative poste in essere per diminuire tale impatto acustico ed il cui importo, da considerarsi ad integrazione degli incassi della tassa di scopo "IRESA" sarà definito nella sua misura finale ed erogato in base a successive analisi ed intese con gli Enti pubblici territoriali. Con riferimento al periodo in esame la movimentazione di tale fondo, che al 31 dicembre ammonta a 0,6 milioni di Euro, è stata di 218 mila Euro.

Tra i fondi correnti:

- il fondo arretrati lavoro dipendente pari a 933 mila Euro al 31 dicembre 2024 accoglieva la stima della parte economica del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2022. A seguito del rinnovo avvenuto a giugno 2025 il fondo è stato utilizzato per 0,6 milioni di Euro a fronte dell'Una Tantum a copertura delle annualità 2023-2024 e rilasciato per la quota eccedente di 0,3 milioni di Euro;
- il fondo oneri futuri pari a circa 0,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2024 pari alla stima degli oneri di bonifica di un terreno adibito a parcheggio aeroportuale, è stato completamente utilizzato vista la conclusione dei lavori di bonifica nel mese di luglio 2025.

## 17 Passività finanziarie (non correnti e correnti)

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 31.12.2025</b>	<b>al 31.12.2024</b>	<b>Variazione</b>
Mutui - parte non corrente	94.998	21.260	73.738
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	1.172	918	254
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>96.170</b>	<b>22.178</b>	<b>73.992</b>
Mutui - parte corrente	6.281	9.250	(2.969)
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	292	202	90
Debiti per addizionale comunale e Iresa	4.068	3.317	751
Altri debiti finanziari correnti	537	77	460
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>11.178</b>	<b>12.846</b>	<b>(1.668)</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>107.348</b>	<b>35.024</b>	<b>72.324</b>

Le passività finanziarie complessive al 31 dicembre 2025, per 107 milioni di Euro, aumentano di 72,3 milioni rispetto all'esercizio precedente principalmente per:

- l'incasso della seconda e terza tranche del mutuo BEI rispettivamente il 31 luglio e il 30 settembre per 20 milioni e 60 milioni di Euro;
- il pagamento delle rate dei mutui in scadenza (9,3 milioni di Euro);
- l'aumento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa per la quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2025 e riversata agli Enti creditori nel mese di gennaio al netto del debito per l'incremento di 0,50 Euro di addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri dei voli extra-Ue, applicato dal 1° aprile 2025 a seguito della Legge di Bilancio 2025. La Società non ha potuto procedere al versamento di quest'ultimo in assenza dell'emanazione del Decreto Ministeriale attuativo;
- l'aumento degli altri debiti finanziari correnti per quote di interessi passivi sui finanziamenti in essere al 31 dicembre 2025 con pagamento nell'esercizio 2026.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Mutui - parte non corrente	94.998	21.260	73.738
Mutui - parte corrente	6.281	9.250	(2.969)
<b>TOTALE MUTUI</b>	<b>101.279</b>	<b>30.510</b>	<b>70.769</b>

La voce "mutui" è costituita da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19, iscritto per 3,1 milioni di Euro tra i mutui parte corrente in quanto l'ultima rata è in scadenza il 30 giugno 2026. Nell'esercizio in esame sono state rimborsate rate per 6,3 milioni di Euro;
- mutuo quinquennale con scadenza settembre 2028 erogato nel 2023 da Credit Agricole Italia per 15 milioni di Euro. Trattasi di un finanziamento ESG KPI Linked Loan che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. Al 31 dicembre 2025 tale finanziamento è classificato per 5,3 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 2025 sono state rimborsate rate per 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. Il contratto di finanziamento ha consentito una flessibilità nei tiraggi allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo è in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni tranche cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta *negative pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione da parte di un soggetto terzo diverso (cd. *Change of control*) del controllo di AdB. La prima tranche di 10 milioni è stata incassata nel 2024 al netto della commissione d'istruttoria, ha durata di 18 anni, due anni di pre-ammortamento, al tasso fisso del 4,051%. La seconda e la terza di ulteriori 20 e 60 milioni di Euro sono state incassate a luglio e settembre 2025, hanno medesima durata e tasso rispettivamente del 3,987% e 4,042%. L'importo è iscritto tra le passività non correnti per 89,8 milioni di Euro e 0,2 milioni nelle passività correnti.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 2025:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	SI
Credit Agricole Italia	ESG KPI Linked Loan	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,15%	Trimestrali	2028	Si
BEI (Banca Europea Investimenti) - I tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,051%	Trimestrali	2042	Si
BEI (Banca Europea Investimenti) - II tranche	Mutuo	Tasso fisso del 3,987%	Trimestrali	2043	Si
BEI (Banca Europea Investimenti) - III tranche	Mutuo	Tasso fisso del 4,042%	Trimestrali	2043	Si

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2025 AdB 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. Sulla base dei dati consuntivi al 31 dicembre 2025 si conferma il rispetto dei *covenant* finanziari.

Si riporta di seguito la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati al mutuo a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2025:

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	in migliaia di Euro			
			Debito residuo al 31.12.2025	Interessi al 31.12.2025	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1)
Credit Agricole Italia	Bancario	Euribor 3 mesi + spread 1,15%	8.250	350	+ 51	(10)

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

Le passività finanziarie per leasing, non correnti e correnti, al termine dei due esercizi sono le seguenti:

in migliaia di euro	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Passività finanziarie per diritti d'uso non correnti	1.172	918	254
Passività finanziarie correnti per diritti d'uso	292	202	90
<b>TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER DIRITTI D'USO</b>	<b>1.464</b>	<b>1.120</b>	<b>344</b>

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

La voce "passività finanziarie non correnti per diritti d'uso" attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato in applicazione dell'IFRS 16 (nota 3) mentre le passività finanziarie correnti per diritti d'uso riguardano la quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

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	31/12/2024	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/12/2025
Mutui - quota corrente	9.250	(9.250)	0	6.281	6.281
Altri finanziamenti - quota corrente	0	(10.500)	10.500	0	0
Passività per diritti d'uso - quota corrente	202	(207)	273	24	292
Mutui - quota non corrente	21.260	0	80.000	(6.262)	94.998
Passività per diritti d'uso - quota non corrente	918	0	278	(24)	1.172
<b>Totale</b>	<b>31.630</b>	<b>(19.957)</b>	<b>91.051</b>	<b>19</b>	<b>102.743</b>

La movimentazione della voce "altri finanziamenti – quota corrente" attiene due finanziamenti a breve termine per complessivi 10,5 milioni di Euro incassati e restituiti nel 2025 per far fronte a temporanee esigenze di cassa in attesa del tiraggio del finanziamento BEI.

## 18 Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Debiti commerciali	44.022	31.084	12.938
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>44.022</b>	<b>31.084</b>	<b>12.938</b>

I debiti commerciali al 31 dicembre 2025, riferiti ad acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti, sono principalmente verso fornitori nazionali. Al 31 dicembre 2025 ammontano a circa 44 milioni di Euro e sono esposti al netto dei debiti per incentivi commerciali, classificati a deconto dei relativi crediti verso clienti.

La crescita rispetto al 31 dicembre 2024 è dovuta ai maggiori costi ed investimenti effettuati nell'esercizio in esame e, in particolare, nell'ultima parte dell'anno come si evince dalle tabelle seguenti che espongono l'analisi per anzianità dei debiti commerciali al 31 dicembre 2025, confrontata con il 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2025
Fatture/note di credito ricevute	24.290	5.232	29.522
Fatture/note di credito da ricevere (*)	14.500	0	14.500
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>38.790</b>	<b>5.232</b>	<b>44.022</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>24.290</b>	<b>3.559</b>	<b>78</b>	<b>(14)</b>	<b>1.609</b>	<b>29.522</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2024
Fatture/note di credito ricevute	12.710	4.939	17.649
Fatture/note di credito da ricevere (*)	13.435	0	13.435
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>26.145</b>	<b>4.939</b>	<b>31.084</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>12.710</b>	<b>3.480</b>	<b>611</b>	<b>39</b>	<b>808</b>	<b>17.649</b>

L'anzianità dei debiti esposta nelle tabelle suesposte evidenzia che i debiti a scadere al 31 dicembre 2025 ammontano all'82% dei debiti complessivi contro il 72% al 31 dicembre 2024; l'aumento di 11,6 milioni di Euro di tale classe di anzianità dei debiti è motivata dagli investimenti effettuati nell'ultima parte dell'esercizio, le cui fatture sono state registrate solo a fine anno determinando la rilevante crescita dei debiti commerciali, in particolare, di quelli non ancora scaduti al 31 dicembre 2025.

Come suesposto l'anzianità dei debiti commerciali è diminuita nell'esercizio in esame: i debiti scaduti rappresentano il 18% dei debiti complessivi al 31 dicembre 2025 contro il 28% al 31 dicembre 2024 e i debiti scaduti da oltre 90 giorni si mantengono al 5% dei debiti complessivi.

Infine, i giorni medi di pagamento della Società, calcolati sulle fatture registrate nell'anno, aumentano da 61 a 88 giorni medi.

## 19 Altre passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debiti tributari correnti	1.106	7.951	(6.845)
Debiti vs personale e istituti di previdenza correnti	5.348	4.948	400
ENAC per canone di concessione e altri debiti vs stato	27.520	26.085	1.435
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.182	7.146	36
Debiti verso società del gruppo per consolidato fiscale	2	0	2
<b>ALTRE PASSIVITA'</b>	<b>41.158</b>	<b>46.130</b>	<b>(4.972)</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Altri debiti tributari	1.106	1.014	92
Debiti per imposte dirette	0	6.937	(6.937)
<b>TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI</b>	<b>1.106</b>	<b>7.951</b>	<b>(6.845)</b>

Questa categoria presenta un calo rilevante dovuto all'azzeramento della voce "debiti per imposte dirette". Tale riduzione riflette i minori debiti fiscali relativi alla quota di carico IRES e IRAP dell'esercizio 2025, compensati dal pagamento del saldo imposte 2024 e degli acconti 2025. Gli altri debiti tributari, formati principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, non presentano variazioni significative rispetto al 31 dicembre 2024.

### 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 31 dicembre 2025 confrontato con i dati al 31 dicembre 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debiti verso personale per retribuzioni differite	2.502	2.349	153
Debiti verso Istituti di Previdenza	1.541	1.409	132
Debiti verso personale	1.305	1.190	115
<b>TOTALE DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI</b>	<b>5.348</b>	<b>4.948</b>	<b>400</b>

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un aumento al 31 dicembre 2025 dovuto alla crescita del costo del personale cui si rimanda.

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

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

- 23 milioni di Euro (21,5 milioni al 31 dicembre 2024) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per questa voce si rimanda a quanto esposto nella Nota 28 "Il Contenzioso" del Bilancio Consolidato;
- 4,5 milioni di Euro come al 31 dicembre 2024 quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al secondo acconto e conguaglio dell'anno 2025.

### iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Debito addizionale diritti d'imbarco e Iresa	4.959	4.800	159
Altri debiti correnti	1.668	1.857	(189)
Ratei e risconti passivi correnti	555	489	66
<b>TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	<b>7.182</b>	<b>7.146</b>	<b>36</b>

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2025, per 5 milioni di Euro. 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).

Infine, la voce “altri debiti correnti” include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Questi ultimi includono gli acconti già incassati dei contributi legati ai Progetti Sign-Air e Travel Wise in attesa dell'approvazione finale delle rendicontazioni effettuate.

## NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

### RICAVI

#### 20 Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

Complessivamente si rilevano ricavi complessivi per 173,1 milioni di Euro con una crescita di 15,7 milioni rispetto all'esercizio precedente (+10%). Isolando la voce “ricavi per servizi di costruzione” che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, pari a 46 milioni di Euro contro 35,7 milioni di Euro del 2024, i ricavi dell'esercizio in esame evidenziano una crescita del 4% passando da 121,8 milioni del 2024 a 127,1 milioni di Euro del 2025.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Ricavi per servizi aeronautici	68.498	65.159	3.339
Ricavi per servizi non aeronautici	56.033	55.139	894
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340
Altri ricavi e proventi della gestione	2.541	1.456	1.085
<b>RICAVI</b>	<b>173.094</b>	<b>157.436</b>	<b>15.658</b>

La riclassificazione dei ricavi della Società secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti aeroportuali	66.896	63.527	3.369
Parcheggi	22.352	21.204	1.148
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340
Altro	6.290	7.891	(1.601)
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>141.560</b>	<b>128.304</b>	<b>13.256</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti aeroportuali	66.896	63.527	3.369
Parcheggi	22.352	21.204	1.148
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	35.682	10.340
Altro	6.290	7.891	(1.601)
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>141.560</b>	<b>128.304</b>	<b>13.256</b>
Subconcessioni locali commerciali e non	31.460	29.079	2.381
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15</b>	<b>31.460</b>	<b>29.079</b>	<b>2.381</b>
Ricavi NO IFRS 15	74	53	21
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>173.094</b>	<b>157.436</b>	<b>15.658</b>

### i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024. Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 5% dovuta sia all'aumento dei volumi di traffico (+3,4% traffico passeggeri) sia all'incremento delle tariffe medie rispetto al 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Ricavi da diritti aeroportuali	88.346	81.683	6.663
Ricavi da corrispettivo PRM	3.001	5.199	(2.198)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.602	1.472	130
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	378	386	(8)
Altri ricavi aeronautici	1	160	(159)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(24.830)	(23.741)	(1.089)
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI</b>	<b>68.498</b>	<b>65.159</b>	<b>3.339</b>

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Diritti di imbarco passeggeri	38.745	35.641	3.104
Diritti di approdo, decollo e sosta	32.250	30.793	1.457
Diritti per sicurezza passeggeri	11.531	10.137	1.394
Diritti per controllo bagagli stiva	4.563	4.147	416
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.626	1.273	353
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(369)	(308)	(61)
<b>TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>88.346</b>	<b>81.683</b>	<b>6.663</b>

### ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Subconcessione locali e aree commerciali	28.433	26.095	2.338
Parcheggi	22.351	21.204	1.147
Altri ricavi commerciali	5.249	7.840	(2.591)
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI</b>	<b>56.033</b>	<b>55.139</b>	<b>894</b>

Anche per questa categoria di ricavi la crescita del 2% è legata all'aumento del traffico passeggeri con conseguente crescita dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico quali subconcessioni dei locali e delle aree (+9%) ed i parcheggi (+5%). Per questi ultimi ha inciso anche l'apertura del nuovo blocco parcheggi P6, inaugurato a metà del mese di luglio.

AdB ha cessato l'attività diretta del servizio di Business Lounge da maggio 2025 e l'ha affidata in subconcessione ad un operatore con specifiche competenze nella gestione dell'Hospitality e dei servizi premium. Quest'ultimo ha proceduto ai lavori di ristrutturazione che hanno comportato la riapertura della sala nel mese di settembre. I ricavi derivanti dalla nuova modalità di gestione della Lounge rientrano pertanto nei ricavi da subconcessione dei locali e delle aree commerciali mentre fino a maggio 2025 rientravano nella voce "altri ricavi commerciali" il cui dettaglio è fornito nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Marconi Business Lounge	1.501	3.924	(2.423)
Pubblicità	1.518	1.621	(103)
Ricavi commerciali diversi	2.230	2.295	(65)
<b>TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI</b>	<b>5.249</b>	<b>7.840</b>	<b>(2.591)</b>

### iii. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società 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 46 milioni contro 35,7 milioni Euro nel 2024 per maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

### iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 a confronto con il 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Variazione 2025 - 2024</b>
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	1.110	1.093	17
Contributi conto esercizio e conto impianti	732	150	582
Ricavo da terminal Value Fondo di Rinnovo	693	198	495
Plusvalenze patrimoniali	6	15	(9)
<b>TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE</b>	<b>2.541</b>	<b>1.456</b>	<b>1.085</b>

Gli altri ricavi e proventi della gestione evidenziano una crescita del 75% prevalentemente dovuta alla chiusura del progetto Conciliamo con incasso del saldo ed iscrizione del relativo contributo alla voce "contributi conto esercizio e conto impianti" e alla maturazione di maggiori ricavi da Terminal Value sugli interventi a Fondo di Rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

## COSTI

### 21 Costi

I costi complessivi del 2025 evidenziano un aumento del 15% passando da 105 milioni a 121 milioni di Euro del 2025. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione", in crescita significativa in relazione ai maggiori investimenti realizzati nei diritti di concessione, la crescita dei costi si riduce al 9%.

#### i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Beni e materiali di consumo	753	843	(90)
Materiali di manutenzione	226	230	(4)
Carburanti e gasolio	164	202	(38)
<b>TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>1.143</b>	<b>1.275</b>	<b>(132)</b>

Questa categoria di costi evidenzia un leggero calo (-10%) determinato prevalentemente dai minori costi per liquido de-icing grazie al clima mite che ha interessato i mesi invernali.

## ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Spese di manutenzione	6.720	5.603	1.117
Prestazioni di terzi	4.790	4.832	(42)
Prestazioni professionali e consulenze	3.691	2.648	1.043
Utenze	3.539	3.370	169
Pulizie e servizi assimilati	3.048	2.851	197
Assicurazioni	1.101	916	185
Pubblicità, promozione e sviluppo	821	610	211
Compensi e rimborsi organi statutari	738	614	124
Altri costi per servizi	326	281	45
Servizi MBL	255	661	(406)
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>25.029</b>	<b>22.386</b>	<b>2.643</b>

I costi per servizi crescono del 12% a causa di quasi tutte le componenti ad eccezione del costo del servizio Business Lounge per la cessazione della gestione diretta della sala come esposto alla nota ii. Ricavi per servizi non aeronautici. I costi che espongono gli incrementi maggiori sono quelli di manutenzione ed i costi per prestazioni professionali e consulenze. Questi ultimi legati prevalentemente alle spese legali, ai progetti di miglioramento organizzativo, di selezione del personale e a consulenze varie relative anche all'implementazione della normativa CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Si rilevano anche maggiori costi di pubblicità, promozione e sviluppo dovuti alla campagna pubblicitaria del nuovo parcheggio multipiano P6, di assicurazione e la crescita del costo degli organi statutari.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione la cui crescita è legata ai costi di manutenzione delle nuove apparecchiature radiogene per i controlli di sicurezza che hanno necessitato di un presidio tecnico di assistenza iniziale, ai maggiori costi di manutenzione della viabilità lato aeromobili e dei mezzi ed automezzi:

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	4.775	3.854	921
Spese di manutenzione Beni di proprietà	1.456	1.257	199
Spese di manutenzione Beni di terzi	489	492	(3)
<b>TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE</b>	<b>6.720</b>	<b>5.603</b>	<b>1.117</b>

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi; tra le componenti in aumento si evidenzia il maggior costo del servizio navetta per i passeggeri da e per i parcheggi remoti esposto nella voce "Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi":

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Servizio di sicurezza	1.876	2.119	(243)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	967	670	297
Sgombero neve	419	416	3
Servizio de-icinge altri oneri servizio pubblico	392	517	(125)
Altre prestazioni di terzi	1.136	1.110	26
<b>TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI</b>	<b>4.790</b>	<b>4.832</b>	<b>(42)</b>

### iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dalla Società 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 canoni, noleggi e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Canoni di concessione	9.169	8.756	413
Canoni elaborazione dati	2.087	1.673	414
Canoni di noleggio	161	153	8
Affitti passivi	21	243	(222)
Altri costi per godimento beni di terzi	14	5	9
<b>TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI</b>	<b>11.452</b>	<b>10.830</b>	<b>622</b>

La crescita del 6% di questa categoria di costi è dovuta all'aumento del canone di concessione aeroportuale prevalentemente per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato e a maggiori costi per canoni elaborazione dati. In contrazione il costo degli affitti passivi per la cessazione a metà 2024 del contratto di affitto di un terreno adibito a parcheggio a seguito del relativo esproprio per la realizzazione del Masterplan aeroportuale.

### v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Contributo servizio antincendio	1.432	1.457	(25)
Oneri tributari	1.408	1.394	14
Minusvalenze patrimoniali	258	96	162
Altri oneri e spese di gestione	788	802	(14)
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>3.886</b>	<b>3.749</b>	<b>137</b>

La crescita di questa categoria di costi (+4%) è dovuta alla voce "minusvalenze patrimoniali" prevalentemente per la demolizione dell'impianto di carburante dei voli di Aviazione Generale, anticipatamente devoluto da Tag Bologna ad AdB rispetto alla scadenza della subconcessione Tag, in quanto interferente con i lavori di realizzazione del piazzale III° lotto. Nell'ambito di questi ultimi è stato realizzato un nuovo impianto di distribuzione del carburante affidato in subconcessione a Tag e la contestuale demolizione del precedente impianto una volta rientrato nelle disponibilità della Capogruppo. Per maggiori informazioni su tale operazione si rimanda alla nota 26 - Operazioni con parti correlate.

## vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Salari e stipendi	24.798	22.652	2.146
Oneri sociali	6.949	6.297	652
Trattamento fine rapporto	1.689	1.575	114
Trattamento di quiescenza e simili	249	209	40
Altri costi del personale	1.917	2.053	(136)
<b>TOTALE COSTO DEL PERSONALE</b>	<b>35.602</b>	<b>32.786</b>	<b>2.816</b>

La crescita del costo del personale (9%) è dovuta:

- alla crescita dell'organico (+46 risorse medie e +45 risorse al 31 dicembre 2025) per il maggior traffico servito e per il rafforzamento di alcune aree di staff, in particolare l'area di sviluppo infrastrutture e l'area IT, quest'ultima anche per l'internalizzazione del servizio Help Desk;
- al rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali avvenuto nel mese di giugno 2025 che ha determinato un aumento del costo a partire dal mese di luglio. A seguito di quest'ultimo è stato rilasciato il fondo arretrati lavoro dipendente al 31 dicembre 2024 per la parte di fondo eccedente l'Una Tantum delle annualità 2023-2024 stabilita dal rinnovo del CCNL (rif. voce "altri accantonamenti/(rilasci) del personale" nella tabella seguente):

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Mensa dipendenti	745	713	32
Spese per aggiornamento e formazione del personale	279	271	8
Spese missioni dipendenti	295	307	(12)
Spese varie per il personale	801	651	150
Altri accantonamenti/(rilasci) del personale	(203)	111	(314)
<b>TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>1.917</b>	<b>2.053</b>	<b>(136)</b>

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

<b>Organico medio (n.ro risorse)</b>	2025	2024	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	493	447	46
Operai	107	107	0
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>609</b>	<b>563</b>	<b>46</b>

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

<b>Organico (n.ro risorse)</b>	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	501	460	41
Operai	108	104	4
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>618</b>	<b>573</b>	<b>45</b>

## 22 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Ammortamento/Svalutazione diritti di concessione	10.473	9.417	1.056
Ammortamento/Svalutazione altre attività immateriali	1.285	1.150	135
Ammortamento/Svalutazione attività materiali	2.675	2.134	541
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>14.433</b>	<b>12.701</b>	<b>1.732</b>

La voce in esame include esclusivamente ammortamenti per 14,4 milioni di Euro contro 12,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2024 di cui 0,4 milioni di Euro di svalutazioni delle immobilizzazioni.

L'ammontare degli ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1,2 e 3). La voce "ammortamento attività materiali" include 0,6 milioni di Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

### 23 Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi e oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Riprese di valore (sval. nette) dei crediti comm. e diversi	38	62	(24)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	4.789	6.863	(2.074)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	658	168	490
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>5.485</b>	<b>7.093</b>	<b>(1.608)</b>

Questa categoria di costi evidenzia un decremento dovuto al minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali solo parzialmente compensato dal maggior accantonamento rispetto al 2024 degli altri fondi rischi e oneri.

Si rimanda alle note 10 – 16 e 17 per i commenti rispettivamente sugli accantonamenti relativi al fondo svalutazione dei crediti commerciali, al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali e agli altri fondi rischi e oneri.

### 24 Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei Proventi finanziari e degli oneri finanziari per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Incremento SFP	1.517	1.093	424
Plusvalenza da cessione partecipazioni	815	0	815
Proventi da attualizzazione fondi	461	130	331
Proventi finanziari diversi dai precedenti	253	449	(196)
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>3.046</b>	<b>1.672</b>	<b>1.374</b>
Interessi passivi e oneri bancari	(1.883)	(957)	(926)
Altri oneri finanziari	(275)	(429)	154
Svalutazioni partecipazioni	(222)	(200)	(22)
Oneri da attualizzazione fondi	(103)	(670)	567
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(33)	(11)	(22)
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>(2.516)</b>	<b>(2.267)</b>	<b>(249)</b>
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>530</b>	<b>(595)</b>	<b>1.125</b>

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 0,5 milioni di Euro contro un saldo negativo di 0,6 milioni di Euro dell'esercizio precedente per:

- la valutazione al *Fair Value Through Profit and Loss* dello Strumento Finanziario Partecipativo in Marconi Express, come indicato alla nota 6 "Altre attività finanziarie non correnti";

- la plusvalenza legata alla maturazione del corrispettivo per adeguamento prezzo per la cessione della partecipazione in Marconi Handling – ora GH Bologna;
- minori oneri ed il parallelo aumento dei proventi di attualizzazione dei fondi.

D'altra parte si rileva un incremento degli interessi passivi dovuti al maggiore indebitamento conseguente al tiraggio completo del mutuo BEL.

Infine la voce "svalutazioni partecipazioni" è relativa alla partecipazione in Urban V Spa in conseguenza della valutazione al fair value della Società (rif. Nota 5 Partecipazioni).

## 25 Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2025 e 2024.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2025	31.12.2024	Variazione 2025 - 2024
Imposte correnti	9.536	9.900	(364)
Imposte differite e anticipate	(252)	(556)	304
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>9.284</b>	<b>9.344</b>	<b>(60)</b>
% imposte correnti sul risultato ante imposte	29,11%	30,90%	(1,79)%
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	28,34%	29,17%	(0,83)%

Le imposte sul reddito dell'esercizio del 2025 ammontano a 9,3 milioni di Euro registrando una lieve flessione rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Tale variazione è riconducibile alla diminuzione delle imposte correnti, quasi completamente assorbita dalla variazione di segno opposto delle imposte anticipate nette.

Il Tax Rate relativo alle imposte correnti al 31 dicembre 2025 evidenzia un leggero calo delle imposte correnti sul risultato ante imposte (29,11% contro 30,90% al 31 dicembre 2024).

La voce "imposte correnti" è costituita da:

- 8 milioni di Euro di "oneri da consolidato fiscale" per l'Ires gravante sulla base imponibile 2025 (-0,2 milioni rispetto al 2024). Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2024-2026 dell'opzione per la tassazione di gruppo con AdB in qualità di capogruppo, di cui all'art. 117 del TUIR e le società controllate Faste Freight Marconi Spa e TAG Bologna Srl.
- 1,6 milioni di Euro di Irap dell'esercizio come dettagliato nella tabella seguente:

<i>Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio</i>	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2025	Per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	Variazione
Oneri/(proventi) da consolidato Ires	7.913	8.079	(166)
Irap	1.647	1.830	(183)
Imposte esercizi precedenti	(24)	(9)	(15)
<b>TOTALE</b>	<b>9.536</b>	<b>9.900</b>	<b>(364)</b>

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

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	al 31.12.2025	al 31.12.2024	Variazione
Risultato ante imposte	32.763	32.038	725
<b>Aliquota ordinaria</b>	<b>24,00%</b>	<b>24,00%</b>	<b>0,00%</b>
Onere fiscale teorico	7.863	7.689	174
<b>Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:</b>			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.143	1.813	(670)
Costi deducibili in esercizi successivi	4.823	3.893	930
Altri costi in deducibili	796	739	57
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.997)	(1.289)	(708)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.554)	(2.362)	(192)
Altre differenze	(2.002)	(1.171)	(831)
<b>Totale variazioni in aumento/diminuzione</b>	<b>209</b>	<b>1.623</b>	<b>(1.414)</b>
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>32.972</b>	<b>33.661</b>	<b>(689)</b>
<b>Oneri da consolidato fiscale Ires</b>	<b>7.913</b>	<b>8.079</b>	<b>(166)</b>
<b>Aliquota effettiva</b>	<b>24,15%</b>	<b>25,22%</b>	<b>0</b>

## 26 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 sui valori totali del bilancio

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.

### Rapporti con società controllate

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

- la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale;
- la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale, Organismo di Vigilanza e manutenzione mezzi e attrezzature;
- il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 384 mila Euro (contro 206 mila Euro del 2025).

La crescita è legata prevalentemente all'operazione di devoluzione anticipata ad AdB, ai fini di demolizione, dell'impianto di carburante Tag interferente con i lavori di realizzazione del III° lotto nell'ambito del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030. Il contratto di subconcessione AdB- Tag prevede che, al termine del contratto nel 2028, AdB riacquisisca la piena disponibilità, libera da pesi e limitazioni, degli immobili e delle opere realizzate a cura di Tag su sedime aeroportuale tra i quali l'impianto di carburante suddetto. La devoluzione anticipata ad AdB ha comportato, per il valore dell'impianto determinato dalla perizia di un tecnico esterno indipendente (227 mila Euro), il saldo a carico Tag della parte del corrispettivo dovuto ad AdB per l'accordo di sub-concessione. L'operazione è avvenuta a seguito della messa in operatività di un nuovo impianto di deposito e rifornimento carburante presso il Polo Aviazione Generale, realizzato da AdB e sub-concesso a TAG Bologna S.r.l. fino al 31 dicembre 2028, in linea con l'Accordo di Subconcessione originario.

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente:

- al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri;

- al contratto di presidio H24.

Nel complesso i costi del 2025 verso TAG ammontano a 645 mila Euro contro 465 mila del 2024; anche per i costi la crescita è dovuta alla minusvalenza patrimoniale per demolizione dell'impianto carburante anticipatamente devoluto alla controllante da Tag.

Sul fronte patrimoniale oltre all'acquisto di un mezzo di Tag, i crediti verso Tag al 31 dicembre 2025 ammontano a 240 mila Euro contro 303 mila Euro del 2024 di cui 27 mila Euro per consolidato fiscale Ires (137 mila nel 2024). I debiti ammontano a 118 mila Euro contro 96 mila del 2024.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di AdB del 5 febbraio 2024 (consolidante) e Tag del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 0,1 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano prevalentemente nella fornitura da parte di AdB dei seguenti servizi:

- subconcessione degli uffici, delle aree e locali operativi;
- management e staffing che ricomprende i seguenti servizi di staff: contabilità, amministrazione, finanza, controllo di gestione, reporting direzionale, personale, legale, ICT, distacco di personale, competenze amministratori e Organismo di Vigilanza;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi dell'esercizio verso la controllata ammontano a 512 mila Euro (503 mila nel 2024). I contratti passivi nei confronti di FFM attengono al corrispettivo per l'onere di servizio pubblico legato alla gestione del Magazzino di Temporanea Custodia secondo il quale nel 2025 sono maturati contributi a copertura della perdita della gestione del suddetto magazzino per 21 mila Euro mentre il corrispettivo non è maturato nel 2024. Complessivamente i costi dell'esercizio verso la controllata ammontano a 31 mila Euro contro mille del 2024.

Sul fronte patrimoniale i crediti verso FFM al 31 dicembre 2025 ammontano a 78 mila Euro (200 mila Euro nel 2024 di cui 177 mila per consolidato fiscale Ires) e i debiti a 23 mila Euro (2 mila nel 2024) di cui 2 mila Euro di consolidato fiscale Ires.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione di AdB del 5 febbraio 2024 (consolidante) e FFM del 11 marzo 2024 (consolidata) per gli esercizi 2024-2026;
- il co-obbligo di Adb in alcune fidejussioni di FFM per circa 6 milioni di Euro di cui la più rilevante (5,8 milioni di Euro) è la fidejussione a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Nota 28 del Bilancio Consolidato.

## Rapporti con altre parti correlate

Nel 2025 la Società ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Mundys Spa così sintetizzabili:

- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, AdB ha sostenuto costi per 96 mila Euro (126 mila Euro nel 2024). Sul lato patrimoniale si rilevano debiti commerciali per 30 mila Euro contro 23 mila al 31 dicembre 2024;
- Urban V: al 31 dicembre 2025 la Capogruppo ha sostenuto costi per prestazioni professionali resi dalla partecipata per 120 mila Euro (180 mila Euro nel 2024) e non ha rilevato debiti commerciali (100 mila nel 2024). AdB ha inoltre aderito all'operazione di ricapitalizzazione della partecipata con un versamento di 222 mila Euro nei primi mesi del 2025 di cui 5,6 mila Euro a Capitale Sociale e 216,7 mila Euro a Riserva Sovrapprezzo emissioni azioni. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2025 è stato interamente svalutato in conseguenza della valutazione al fair value della partecipazione.
- Adr Ingegneria Spa: al 31 dicembre 2025 la Capogruppo ha rilevato investimenti in corso nei diritti di concessione per il servizio di progettazione esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione del *building* relativo all'opera di ampliamento del terminal per 586 mila Euro e il corrispondente debito commerciale per 525 mila Euro.

<i>In migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025		per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	279.908	586	250.825	76
Altre attività immateriali	2.579	0	2.068	0
<b>Attività immateriali</b>	<b>282.487</b>	<b>586</b>	<b>252.893</b>	<b>76</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	16.779	14	12.780	0
Investimenti immobiliari	1.617	0	1.617	0
<b>Attività materiali</b>	<b>18.396</b>	<b>14</b>	<b>14.397</b>	<b>0</b>
Partecipazioni	3.148	0	3.190	0
Altre attività finanziarie non correnti	27.597	0	18.535	0
Attività fiscali differite	5.301	0	5.059	0
Altre attività non correnti	541	0	69	0
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>36.587</b>	<b>0</b>	<b>26.853</b>	<b>0</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>337.470</b>	<b>600</b>	<b>294.143</b>	<b>76</b>
Rimanenze di magazzino	798	0	737	0
Crediti commerciali	18.998	281	16.476	347
Altre attività correnti	7.580	36	7.283	207
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	70.805	0	31.264	0
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>98.181</b>	<b>317</b>	<b>55.760</b>	<b>554</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>435.651</b>	<b>917</b>	<b>349.903</b>	<b>630</b>
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	103.891	0	98.184	0
Risultato dell'esercizio	23.479	0	22.694	0
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>217.684</b>	<b>0</b>	<b>211.192</b>	<b>0</b>
Fondi benefici a dipendenti e assimilati	2.587	0	2.776	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14.940	0	14.097	0
Fondi per rischi e oneri	3.853	0	3.245	0
Passività finanziarie non correnti	96.170	0	22.178	0
Altri debiti non correnti	73	0	63	0
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>117.623</b>	<b>0</b>	<b>42.359</b>	<b>0</b>
Debiti commerciali	44.022	661	31.084	312
Altre passività	41.158	35	46.130	2
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.986	0	4.679	0
Fondi per rischi e oneri correnti	0	0	1.613	0
Passività finanziarie correnti	11.178	0	12.846	0
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>100.344</b>	<b>696</b>	<b>96.352</b>	<b>314</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>217.967</b>	<b>696</b>	<b>138.711</b>	<b>314</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>435.651</b>	<b>696</b>	<b>349.903</b>	<b>314</b>

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2025		per l'esercizio chiuso al 31.12.2024	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	68.498	69	65.159	64
Ricavi per servizi non aeronautici	56.033	487	55.139	296
Ricavi per servizi di costruzione	46.022	0	35.682	0
Altri ricavi e proventi della gestione	2.541	340	1.456	355
<b>RICAVI</b>	<b>173.094</b>	<b>896</b>	<b>157.436</b>	<b>715</b>
Materiali di consumo e merci	(1.143)	0	(1.275)	0
Costi per servizi	(25.029)	(660)	(22.386)	(770)
Costi per servizi di costruzione	(43.831)	0	(33.983)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(11.452)	0	(10.830)	0
Oneri diversi di gestione	(3.886)	(231)	(3.749)	0
Costo del personale	(35.602)	(2)	(32.786)	(2)
<b>COSTI</b>	<b>(120.943)</b>	<b>(893)</b>	<b>(105.009)</b>	<b>(772)</b>
Ammortamento diritti di concessione	(10.473)	0	(9.417)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(1.285)	0	(1.150)	0
Ammortamento attività materiali	(2.675)	0	(2.134)	0
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>(14.433)</b>	<b>0</b>	<b>(12.701)</b>	<b>0</b>
Riprese di valore (svalutazioni nette) dei crediti commerciali e diversi	(38)	0	(62)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(4.789)	0	(6.863)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(658)	0	(168)	0
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>(5.485)</b>	<b>0</b>	<b>(7.093)</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(140.861)</b>	<b>(893)</b>	<b>(124.803)</b>	<b>(772)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>32.233</b>	<b>3</b>	<b>32.633</b>	<b>(57)</b>
Proventi finanziari	3.046	0	1.672	0
Oneri finanziari	(2.516)	0	(2.267)	0
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>32.763</b>	<b>3</b>	<b>32.038</b>	<b>(57)</b>
Imposte dell'esercizio	(9.284)	0	(9.344)	0
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>23.479</b>	<b>3</b>	<b>22.694</b>	<b>(57)</b>

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2025 e 2024.

2025							
in migliaia di euro	Diritti di concessione	Terreni, immobili, impianti e macchinari	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività
Tag Bologna Srl	0	14	203	36	254	85	33
Fast Freight Marconi Spa	0	0	78	0	78	21	2
Telepass Spa	0	0	0	0	0	30	0
Urban V Spa	0	0	0	0	0	0	0
Adr Ingegneria Spa	586	0	0	0	586	525	0
<b>Totale</b>	<b>586</b>	<b>14</b>	<b>281</b>	<b>36</b>	<b>918</b>	<b>661</b>	<b>35</b>

2024							
<i>in migliaia di euro</i>	Diritti di concessione	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Totale Attività	Debiti commerciali	Altre passività	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	158	145	<b>303</b>	96	0	<b>96</b>
Fast Freight Marconi Spa	0	183	17	<b>200</b>	0	2	<b>2</b>
Telepass Spa	0	0	0	<b>0</b>	23	0	<b>23</b>
Urban V Spa	0	0	45	<b>45</b>	100	0	<b>100</b>
Adr Ingegneria Spa	76	6	0	<b>82</b>	93	0	<b>93</b>
<b>Totale</b>	<b>76</b>	<b>347</b>	<b>207</b>	<b>629</b>	<b>312</b>	<b>2</b>	<b>314</b>

2025									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	1	283	100	<b>384</b>	(416)	0	(227)	(2)	<b>(645)</b>
Fast Freight Marconi Spa	68	204	240	<b>512</b>	(28)	0	(4)	0	<b>(31)</b>
Telepass Spa	0	0	0	<b>0</b>	(96)	0	0	0	<b>(96)</b>
Urban V Spa	0	0	0	<b>0</b>	(120)	0	0	0	<b>(120)</b>
Adr Ingegneria Spa	0	0	0	<b>0</b>	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>69</b>	<b>487</b>	<b>340</b>	<b>896</b>	<b>(660)</b>	<b>0</b>	<b>(231)</b>	<b>(2)</b>	<b>(893)</b>

2024									
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI
Tag Bologna Srl	0	79	126	<b>205</b>	(463)	0	0	(2)	<b>(465)</b>
Fast Freight Marconi Spa	64	211	228	<b>504</b>	(1)	0	0	0	<b>(1)</b>
Telepass Spa	0	0	0	<b>0</b>	(126)	0	0	0	<b>(126)</b>
Urban V Spa	0	0	0	<b>0</b>	(180)	0	0	0	<b>(180)</b>
Adr Ingegneria Spa	0	5	0	<b>5</b>	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>64</b>	<b>296</b>	<b>355</b>	<b>715</b>	<b>(770)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(2)</b>	<b>(772)</b>

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

## 27 Impegni e rischi

### Impegni da investimenti ambientali

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione ed in particolare, alla Rendicontazione di Sostenibilità 2025 per approfondimenti in merito alle iniziative ambientali sviluppate nell'esercizio in esame e programmate per le prossime annualità.

### Informazioni sui rischi climatici

Si rimanda alla Rendicontazione di Sostenibilità 2025 nella Relazione sulla gestione anche per le informazioni relative ai rischi climatici cui la Società è esposta; in particolare al capitolo sul principio E1 – Cambiamenti climatici.

Il piano di decarbonizzazione approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società identifica gli impegni alla riduzione delle emissioni Scope 1 e Scope 2 derivanti dalle operazioni aeroportuali almeno del 90% rispetto all'anno base (2010) e di compensare le restanti, entro il 2030, in accordo con lo standard definito dall'Airport Carbon Accreditation di ACI Europe. Per la sua realizzazione,

AdB ha previsto investimenti sulle seguenti leve di decarbonizzazione: elettrificazione ed efficienza degli impianti, produzione e acquisto di energia rinnovabile, interventi di E-Mobility, e di Carbon Removal. Tra le principali azioni previste nel Piano risultano la decarbonizzazione delle centrali termiche, l'installazione di impianti fotovoltaici, l'acquisto di veicoli elettrici, l'installazione di infrastrutture per la ricarica elettrica dei mezzi e opere di forestazione. Relativamente all'intervento di decarbonizzazione delle centrali termiche è in fase di finalizzazione un progetto di fattibilità tecnica ed economica per rinnovare completamente la centrale termica a servizio dell'aerostazione, con la sostituzione degli impianti a gas metano con impianti elettrici. Tale cambiamento tecnologico programmato non ha comportato rettifiche nel valore contabile dell'asset iscritto in bilancio nei Diritti di Concessione né, in generale, il piano di transizione ha avuto impatti sui valori di bilancio.

## Garanzie prestate

Per quanto riguarda le garanzie prestate si riporta nel seguito la tabella riepilogativa al 31 dicembre dei due esercizi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2025	31/12/2024	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	15.976	13.351	2.625	20%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	139	686	(547)	(80)%
<b>Totale garanzie prestate</b>	<b>26.988</b>	<b>24.910</b>	<b>2.078</b>	<b>8%</b>

Nel dettaglio si riferiscono a:

- fideiussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di AdB nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (capitolo "Il Contenzioso" della Nota al Bilancio Consolidato 2025) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (9 milioni di Euro). Quest'ultima è alla base della crescita di questa voce;
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 0,1 milioni di Euro.

## Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Il **rischio liquidità**, in un contesto di incertezza prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi. La Società ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con ENAC il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative alla base del Contratto di Programma 2023-2026 e dall'altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti tra cui a dicembre 2021 con BEI (Banca Europea degli Investimenti) per un importo massimo di 90 milioni di Euro completamente incassato nel 2025.

Grazie a queste nuove fonti, alle altre disponibilità di conto corrente e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro, AdB ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario nel breve termine. La Società ha avviato le interlocuzioni con ENAC per il nuovo Contratto di Programma 2027-2030 e la parallela adozione della strategia di finanziamento del relativo piano investimenti. Relativamente ai covenant annuali dei contratti di finanziamento in essere AdB è adempiente rispetto agli impegni contrattuali.

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

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2025 AdB presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 60% (53% al 31 dicembre 2024). In generale, il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti 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 dalla Società, 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,

la Società ritiene limitati i **rischi finanziari** intendendo con questi, i rischi di variazione di valore di tali strumenti finanziari.

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

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

Strumenti finanziari 2025  (in migliaia di euro)	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	14.114	0	13.483	27.597	0	0	13.483	13.483
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	<b>14.114</b>	<b>0</b>	<b>13.483</b>	<b>27.597</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.483</b>	<b>13.483</b>
Crediti commerciali	18.998	0	0	18.998	0	0	0	0
Altre attività correnti	7.580	0	0	7.580	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	70.805	0	0	70.805	0	0	0	0
<b>Attività finanziarie e non correnti</b>	<b>97.383</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>97.383</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Strumenti finanziari 2024  (in migliaia di euro)	Attività finanziarie	Available for sales	Attività finanziarie al fair value	Totale	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
	Costo ammortizzato	FV vs OCI	FV vs P&L					
Attività finanziarie non correnti	6.570	0	11.965	18.535	0	0	11.965	11.965
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	<b>6.570</b>	<b>0</b>	<b>11.965</b>	<b>18.535</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.965</b>	<b>11.965</b>
Crediti commerciali	16.476	0	0	16.476	0	0	0	0
Altre attività correnti	7.283	0	0	7.283	0	0	0	0
Disponibilità liquide ed equivalenti	31.264	0	0	31.264	0	0	0	0
<b>Attività finanziarie e non correnti</b>	<b>55.023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55.023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Per quanto riguarda il **rischio di cambio** la Società 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.

## 28 Il contenzioso

Si rimanda al paragrafo “Il Contenzioso” della Nota al Bilancio Consolidato per gli aggiornamenti sui principali contenziosi in essere e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali.

### Passività potenziali con rischio di soccombenza non probabile

#### Revocatoria Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in A.S. (“Alitalia”)

In relazione al contenzioso con Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, si dà atto che l’oggetto del contenzioso è cessato.

#### 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 Società 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.

La Società, sulla base di un ulteriore parere tecnico rilasciato da una società di ingegneria iscritta all’apposito elenco del MIMIT, ha valutato l’eventuale passività connessa come possibile ma non probabile, in conformità ai principi contabili vigenti, come condiviso con i propri consulenti.

#### Altre

Vi sono, infine, passività potenziali qualificate con rischio di soccombenza possibile da un legale indipendente per le quali, ad oggi, non è stato instaurato alcun contenzioso.

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

### Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell’esercizio 2025 la Società non ha usufruito dei cd. “Aiuti di Stato”. Per ulteriori informazioni, si rinvia al sito internet relativo al Registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all’articolo 52 della Legge 24 dicembre 2012, n. 234.

### FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL’ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREDEDIBILE DELLA GESTIONE

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

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

## PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

il bilancio 2025 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile di esercizio di Euro 23.478.775,23 di cui il Consiglio di Amministrazione propone la seguente destinazione:

- a) a riserva legale per il 5% - sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 codice civile - per un importo pari a Euro 1.173.938,76,
- b) agli azionisti per Euro 12.643.982,75 corrispondente ad un dividendo di Euro 0,35 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data dello stacco cedola, e
- c) il residuo, per Euro 9.660.853,72, a riserva straordinaria, di cui Euro 2.609.500,00 a riserva variazioni fair value dello strumento finanziario partecipativo in Marconi Express s.p.a. non distribuibile ai Soci fino alla realizzazione del maggiore valore tramite l'incasso dei flussi di cassa dello strumento finanziario partecipativo stesso, ma disponibile per copertura perdite – previa utilizzazione delle altre riserve disponibili – o per aumento di capitale sociale.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
(Enrico Postacchini)

Bologna, 16 marzo 2026

## **Attestazione del Bilancio d'Esercizio ai sensi art.154-bis comma 5 T.U.F.**

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
  - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2025.
  
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello Internal Control- Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta lo standard di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
  
3. Si attesta, inoltre, che:
  - 3.1 il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025:
    - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
    - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
  
  - 3.2 La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Bologna, 16 marzo 2026

**Amministratore Delegato**

Nazareno Ventola

**Dirigente preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari**

Patrizia Muffato

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.  
Sede in Bologna  
Capitale sociale Euro 90.314.162 i.v.  
Iscritta al Registro Imprese di Bologna al n. 03145140376  
R.E.A. BO - 268716

**Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti**  
(ai sensi dell'art. 153 del d. lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile)

Signori Azionisti,

la presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 153 del d. lgs. n. 58/1998 (di seguito, anche solo il "TUF" o il "T.U.F.") e dell'art. 2429, comma 2, del codice civile, relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, è stata redatta dal Collegio Sindacale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito, anche solo la "Società"), composto dal Presidente Dott. Andrea Alessandri e dai Sindaci Effettivi Dott. Olivo Vittorio Calselli e Dott.ssa Annalisa Ghelfi (di seguito, anche solo il "Collegio Sindacale" o il "Collegio"), nominato nella sua attuale composizione in data 12 maggio 2025 ai sensi dell'art. 24 dello Statuto Sociale fino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2027.

Il Collegio Sindacale ha verificato, in data 15 maggio 2025, il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità previsti dal DM 30 marzo 2000, n. 162, l'insussistenza di cause di decadenza e ineleggibilità previste dall'articolo 148, comma 3, del TUF e il possesso dei medesimi requisiti di indipendenza richiesti per gli amministratori dal Codice di Corporate Governance.

Lo svolgimento dell'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti è demandato alla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. (di seguito, anche solo la "Società di Revisione" o "PWC") il cui incarico, per gli esercizi 2024-2032, è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 23 aprile 2024 e giungerà a scadenza con l'Assemblea di approvazione del Bilancio 2032.

La Società di Revisione è stata, inoltre, incaricata dell'attestazione sulla conformità della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (di seguito, anche solo la "Rendicontazione di Sostenibilità"), inclusa nella Relazione sulla gestione al Bilancio, e redatta ai sensi del D.Lgs.125/2024 in attuazione della Corporate Sustainability Reporting Directive (Direttiva 2022/2464/UE, di seguito anche "CSRD") per gli esercizi 2024-2026.

## **1. Premessa: fonti normative, regolamentari e deontologiche**

Così come anticipato in precedenza, la relazione è redatta ai sensi dell'art. 153 del D. Lgs. n. 58/1998 (il T.U.F.) ed in conformità alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate, pubblicate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, da ultimo, nel dicembre 2024.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, il Collegio ha svolto le attività di vigilanza nel rispetto delle norme del codice civile e del T.U.F. conformandosi ai principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, alle disposizioni Consob in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale ed alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance, al quale la Società aderisce.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha acquisito le informazioni funzionali allo svolgimento dei compiti di generale vigilanza ad esso attribuiti mediante il sistema di flussi informativi previsto, nonché mediante la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alle riunioni dei Comitati endoconsiliari.

Il Collegio ha inoltre tenuto interlocuzioni con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ed ha inoltre svolto regolari incontri con la società incaricata della revisione legale dei conti, PWC, ed ha inoltre incontrato i responsabili delle principali funzioni aziendali.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha pertanto svolto i propri compiti di vigilanza, quale organo apicale del complessivo sistema dei controlli societari, secondo quanto previsto dalla legge, dalle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, dalle disposizioni CONSOB in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale e dalle indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance.

Anche sulla base delle informazioni ricevute sia durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari (Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e Comitato per la Remunerazione), sia attraverso gli incontri con le

strutture aziendali e in esito alle verifiche espletate, di seguito si riferisce sull'attività di vigilanza svolta nell'esercizio.

## **2. Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello statuto**

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione ha tenuto tre adunanze. Sempre nel corso dell'esercizio 2025, ulteriori tre adunanze sono state effettuate dal Collegio Sindacale nella sua precedente composizione.

Nel periodo successivo all'insediamento del nuovo Collegio Sindacale, i Sindaci hanno altresì partecipato:

- all'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 27 ottobre 2025;
- a otto riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- a cinque riunioni del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità ed a cinque riunioni del Comitato Remunerazione.

Per maggiori dettagli sulle riunioni degli organi sociali si fa rinvio alla Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari disponibile sul sito internet della Società.

Nel corso di tali riunioni il Collegio Sindacale ha acquisito gli elementi necessari per svolgere l'attività di verifica del rispetto della legge e dello statuto. In particolare, il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza da parte della Società degli obblighi informativi in materia di informazioni regolamentate, privilegiate o richieste dall'Autorità di vigilanza. In merito a quanto sopra non sono emerse irregolarità o altri elementi che debbano essere segnalati nella presente relazione.

## **3. Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione**

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e di tutela del patrimonio della Società. L'attività amministrativa non ha dato luogo a rilievi e/o ad osservazioni particolari ovvero significative né da parte nostra, né da parte di nessun altro Organo societario investito di specifiche funzioni di controllo.

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale ha ricevuto, dal Consiglio di Amministrazione e dagli Amministratori con deleghe, adeguate informazioni sul

generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo strategico, patrimoniale, economico e finanziario effettuate dalla Società, anche tramite la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, a sessioni di Induction e grazie agli incontri tenutisi con l'Amministratore Delegato, nel rispetto della periodicità normativamente prevista. A tal proposito, il Collegio Sindacale valuta adeguate le informazioni rese dagli amministratori nella relazione sulla gestione, alla quale si fa rinvio.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali, dall'Amministratore incaricato del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, incontri con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, con il Comitato Remunerazione e con i responsabili della Società di Revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti nonché con l'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. 231/2001. In particolare, per quanto attiene ai processi deliberativi del Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale ha accertato, anche mediante la partecipazione diretta alle adunanze consiliari, la conformità alla legge e allo Statuto Sociale delle scelte gestionali operate dagli Amministratori.

Sulla base delle informazioni rese disponibili, nonché ad esito alle verifiche condotte, il Collegio Sindacale può ragionevolmente ritenere che le operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale concluse dalla Società siano improntate al rispetto dei principi di corretta amministrazione, conformi alla legge e allo Statuto sociale, non manifestamente imprudenti, azzardate ovvero in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

#### **4. Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo**

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha vigilato sul rispetto degli obblighi sussistenti in capo al Consiglio di Amministrazione ed agli organi delegati sulla necessità di assicurare un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni della Società. In particolare, il Collegio ha valutato adeguato, efficace e funzionante l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile

della Società. A tal riguardo, il Collegio ha vigilato sul processo di valutazione senza rilevare elementi da segnalare. Inoltre, il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul relativo funzionamento, anche mediante raccolta di informazioni dalle strutture preposte, audizioni dei responsabili delle competenti funzioni aziendali.

Il Collegio, inoltre, ha incontrato periodicamente l'Organismo di Vigilanza ex d. lgs. n. 231/2001 e sulla base delle informazioni ricevute, non sono emerse violazioni delle disposizioni del Modello organizzativo 231 o situazioni da dover segnalare nella presente relazione.

#### **5. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema di controllo interno**

Nell'ambito del proprio ruolo di vigilanza sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (SCIGR), ex art. 149 del TUF e Raccomandazione 32 del Codice di Corporate Governance, il Collegio ha vigilato e acquisito informazioni nel corso degli incontri con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, con il Comitato Remunerazione, il Responsabile Internal Audit, l'Organismo di Vigilanza, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, la Società di Revisione, l'Amministratore Delegato, il Presidente e le altre funzioni aziendali; ad esito di tale attività non sono emerse situazioni da dover segnalare ovvero che abbiano determinato criticità di particolare rilievo.

Dagli esiti delle attività svolte dalla funzione di Internal Audit e dall'Organismo di Vigilanza non sono emersi profili di criticità significativi, ma aspetti di miglioramento, oggetto di monitoraggio nel continuo.

#### **6. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti**

##### **6.1 La vigilanza sul sistema amministrativo contabile e sul processo di informativa finanziaria**

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'adeguatezza del processo di informativa finanziaria e del sistema amministrativo contabile e sulla sua affidabilità a

rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali competenti, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla società di revisione PWC. Le verifiche condotte dal Collegio Sindacale hanno evidenziato che le procedure aziendali e le procedure di controllo ex Legge n. 262/2005 sono aggiornate per tener conto della evoluzione organizzativa e del business, oltre che per assicurare un continuo miglioramento del sistema di controlli interni; dette procedure si sono dimostrate adeguate rispetto alla dimensione ed al business della Società.

Il Collegio Sindacale informa di aver esaminato la relazione rilasciata dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Collegio Sindacale ha altresì preso atto delle attestazioni rilasciate - ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 154-bis, comma 5 del TUF - dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari in merito all'adeguatezza e all'effettiva applicazione, nel corso del 2025, delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e consolidato.

Il Collegio Sindacale ha anche potuto verificare l'avvenuta attestazione - ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 154-bis, comma 2 del TUF - degli atti e delle comunicazioni della Società, diffusi al mercato, relativi all'informativa contabile anche infrannuale.

## **6.2 Le relazioni della società di revisione legale dei conti**

La società di revisione PWC ha rilasciato in data 30 marzo 2026, senza rilievi o richiami di informativa, la relazione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 Regolamento (UE) n. 537/2014, in cui attesta che il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2025 forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. n. 38/05.

La Società di Revisione ha, inoltre, svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A giudizio della Società di Revisione il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 sono stati predisposti nel formato XHTML ed il bilancio consolidato è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

La Società di Revisione ha altresì attestato che la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sono coerenti con il bilancio d'esercizio della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ed al bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2025 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

La Società di Revisione ha inoltre rilasciato un giudizio di conformità alle norme di legge sulla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis co 4, del T.U.F.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e) ter, del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, la Società di Revisione non ha nulla da riportare.

### **6.3 Lo scambio di dati e informazioni rilevanti con la società di revisione legale**

Ai fini dello svolgimento della funzione di vigilanza, il Collegio Sindacale ha inoltre scambiato periodicamente informazioni con la Società di Revisione.

Per tale finalità il Collegio Sindacale ha tenuto proficui incontri con PWC, anche ai sensi dell'art. 150 del TUF, al fine di scambiare informazioni attinenti alle attività di controllo svolte. Nell'ambito di tali incontri, la Società di Revisione non ha evidenziato fatti ritenuti censurabili o irregolarità tali da richiedere la segnalazione ai sensi dell'art. 155, comma 2 del TUF ed il Collegio Sindacale ha altresì informato la Società di Revisione

sulla propria attività e riferito sui fatti rilevanti e significativi di cui era a conoscenza. Il Collegio Sindacale ha altresì accertato tramite informazioni assunte dalla società di revisione PWC l'osservanza dei principi contabili IAS/IFRS nonché di norme e di leggi inerenti alla formazione e all'impostazione del bilancio di esercizio, del bilancio consolidato e della relazione sulla gestione.

#### **6.4 I compensi aggiuntivi della società di revisione**

Oltre all'incarico di revisione contabile del bilancio civilistico e consolidato, di revisione contabile limitata della relazione semestrale, all'attività di verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili e all'incarico di effettuare l'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità, nel 2025 la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., non ha conferito a PWC incarichi aggiuntivi.

Nel corso dell'esercizio 2025 e sino alla data della presente relazione, non sono stati conferiti incarichi a soggetti legati alla Società di Revisione.

#### **7. Attività di vigilanza sulla dichiarazione individuale o consolidata di carattere non finanziario**

Il Collegio Sindacale ricorda che, a partire dal 2025, con riferimento ai dati relativi all'esercizio 2024, le società classificate come Enti di Interesse Pubblico di grandi dimensioni sono tenute a predisporre e inserire all'interno di una apposita sezione della relazione sulla gestione una Dichiarazione Annuale sulla Sostenibilità (di seguito, anche solo la "Rendicontazione di sostenibilità") in conformità al D. Lgs. 125/2024 che recepisce la Direttiva UE 2464/2022, nota come "Corporate Sustainability Reporting Directive" (di seguito, anche solo "CSRD").

Come previsto dall'art. 10, comma 1, D. Lgs. 125/2024, il Collegio Sindacale, nell'ambito dello svolgimento delle funzioni ad esso attribuite dall'ordinamento, ha vigilato sull'osservanza delle norme del D. Lgs. 125/2024. In particolare, ha vigilato sul rispetto delle disposizioni che disciplinano la predisposizione e la pubblicazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, tenendo conto anche di quanto previsto

dal Regolamento UE 2020/852 (cosiddetto Regolamento Tassonomia) ed in conformità alle semplificazioni normative apportate con il Regolamento Delegato (UE) 2026/73.

In particolare, nel corso dell'esercizio, il Collegio ha partecipato a incontri con i responsabili della funzione aziendale preposta alla rendicontazione di sostenibilità ed ha partecipato alle riunioni del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e del Consiglio di Amministrazione per l'esame e l'approvazione dell'analisi di materialità ai fini della rendicontazione.

Il Collegio Sindacale ha verificato l'avvenuta approvazione della Rendicontazione di Sostenibilità da parte del Consiglio di Amministrazione in data 16 marzo 2026.

La Società di Revisione ha emesso la relazione di attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità di cui all'art. 8, comma 10, D.Lgs 254/2016 in data 30 marzo 2026, i cui contenuti confermano quanto anticipato negli scambi informativi.

Nell'ambito di detta relazione, sulla base del lavoro svolto, la Società di Revisione ha attestato che non sono pervenuti alla loro attenzione elementi che facciano ritenere che: (i) la rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (European Sustainability Reporting Standards, nel seguito anche "ESRS"); e (ii) le informazioni contenute nel paragrafo "Informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 (regolamento sulla Tassonomia)" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (nel seguito anche "Regolamento Tassonomia") conformità alle semplificazioni normative apportate con il Regolamento Delegato (UE) 2026/73.

Il Collegio Sindacale, a sua volta, osserva che, ad esito delle attività svolte, non sono pervenuti alla sua attenzione elementi di non conformità rispetto alle disposizioni normative di riferimento in tema di rendicontazione di sostenibilità.

#### **8. Attività di vigilanza sulla concreta attuazione delle regole di governo societario**

Il Collegio ha vigilato sulle regole di governo societario, dettate dal codice di Corporate Governance delle società quotate a cui la Società ha aderito. Il Consiglio di Amministrazione ha approvato in data 16 marzo 2026 la Relazione sul Governo societario e gli assetti proprietari redatti ai sensi dell'art. 123-bis del TUF (modello di amministrazione e controllo tradizionale).

#### **9. Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate**

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'adeguatezza del complesso delle disposizioni impartite dalla Società alle proprie controllate, ai sensi dell'art. 114, comma 2, del d. lgs. 58/98, e le ritiene idonee al fine di adempiere agli obblighi di comunicazione previsti dalla legge. Queste sono soggette altresì ai controlli ex legge 262/2005 svolti dalla Funzione di Internal Audit. Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale:

- ha vigilato sull'adeguatezza delle disposizioni impartite alle società controllate ai sensi dell'art. 114, comma 2, del TUF, accertando che l'attività di coordinamento delle società controllate (Fast Freight Marconi S.p.A e TAG Bologna S.r.l.) è svolta anche tramite la presenza negli organi sociali di dirigenti della Capogruppo;
- ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi delle società controllate ai sensi dell'art. 151, comma 2, del TUF.

Alla data di redazione della presente relazione, il Collegio Sindacale non ha ricevuto comunicazioni dai collegi sindacali delle società controllate contenenti rilievi da segnalare.

#### **10. Attività di vigilanza sulle operazioni con parti correlate**

Le caratteristiche delle operazioni con parti correlate poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle Note esplicative al bilancio di esercizio della Società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Le operazioni con parti correlate sono state attuate nel rispetto della vigente “Procedura per le operazioni con parti correlate”, adottata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28 giugno 2021, volta a garantire sia la conformità delle stesse alle norme di legge e regolamentari, sia il rispetto dei criteri di correttezza, sostanziale e procedurale, e di trasparenza del processo decisionale, sia infine il rispetto delle disposizioni in materia di trasparenza e di informazione al pubblico.

Le operazioni con parti correlate poste in essere sono di natura ordinaria e fanno riferimento prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all’adesione al consolidato fiscale. Anche tali operazioni vengono elencate nelle Note esplicative al bilancio della società e al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo e la circostanza che tali operazioni vengono effettuate a normali condizioni di mercato.

Sulla base delle informazioni raccolte nel corso della sua attività di vigilanza il Collegio Sindacale non ha riscontrato né ricevuto notizia dalla società di revisione o dalla Funzione di Internal Audit di operazioni atipiche e/o inusuali.

Il Collegio Sindacale non ravvisa dunque violazioni derivanti dall’eventuale inadeguatezza dei flussi informativi relativi a operazioni con parti correlate o derivanti dalle stesse operazioni eventualmente riscontrate durante l’attività di vigilanza. Il Collegio, inoltre, ritiene che le informazioni rese dagli Amministratori nella Relazione finanziaria annuale 2025 in ordine alle operazioni infragruppo e con le parti correlate siano adeguate.

#### **11. Omissioni e fatti censurabili rilevati. Esposti o denunce**

Dall’attività di vigilanza e di controllo svolta dal Collegio Sindacale nel corso dell’esercizio non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità suscettibili di menzione nella presente Relazione o di segnalazione all’Autorità di vigilanza. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del 2025 non sono stati presentati al Collegio Sindacale esposti, reclami o denunce ai sensi dell’art. 2408 del codice civile.

Nel corso dell’esercizio non sono stati rilevati omissioni o ritardi degli amministratori ex art. 2406 c.c.

## **12. Pareri resi**

Nel corso dell'esercizio 2025, il Collegio Sindacale ha rilasciato, ai sensi della normativa, n. 2 pareri aventi ad oggetto la remunerazione del Presidente e la remunerazione dei Consiglieri per la carica di Presidente e di membri effettivi dei Comitati interni.

## **13. Autovalutazione**

Il Collegio Sindacale, in seguito alla propria nomina intervenuta nel maggio 2025 ed in occasione del proprio insediamento ha effettuato l'attività di autovalutazione, ai sensi delle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emesse dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Sulla base del processo condotto è emersa una positiva valutazione del Collegio sia nel suo complesso che con particolare riguardo all'indipendenza dell'organo di controllo, alla sua dimensione e al suo funzionamento.

Nell'ambito dell'attività di autovalutazione, il Collegio ha altresì ravvisato in capo a tutti i suoi membri il possesso dei requisiti di legge per ricoprire l'incarico, compresi anche quelli di indipendenza ai sensi dell'art. 148, terzo comma, del TUF e delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance.

## **14. Proposte in ordine al bilancio di esercizio e alla sua approvazione e alle materie di competenza del collegio sindacale**

La situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società che Vi viene sottoposta mediante il progetto di bilancio (separato) dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2025, evidenzia un risultato netto di periodo pari a 23.478.775 Euro ed un patrimonio netto, comprensivo dell'utile di esercizio, di Euro 217.684.282.

Il bilancio consolidato del Gruppo, per lo stesso esercizio, evidenzia un utile pari a 24.842.000 Euro ed un patrimonio netto, comprensivo dell'utile di esercizio, di Euro 228.738.000. Sia il progetto di bilancio separato che il bilancio consolidato sono stati predisposti nell'ottica della continuità aziendale, sono stati redatti senza far ricorso a deroghe nell'applicazione dei principi e criteri di valutazione, e come già evidenziato

sono stati oggetto di certificazione da parte della Società di Revisione senza rilievi né richiami di informativa.

Il Collegio Sindacale, sulla base delle verifiche svolte, non ritiene vi siano elementi ostativi all'approvazione del progetto bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025, accompagnato dalla Relazione sulla gestione. Parimenti non si hanno osservazioni in merito al bilancio consolidato, né si evidenziano elementi ostativi alla proposta di delibera di destinazione dell'utile.

Infine, a compendio dell'attività di vigilanza e di controllo svolta, il Collegio Sindacale non ritiene ricorrano i presupposti necessari per l'esercizio della facoltà di formulare proposte all'Assemblea ai sensi dell'art. 153, comma 2 del TUF.

Bologna, 30 marzo 2026

Il Collegio Sindacale

dott. Andrea Alessandri

(Presidente)



dott. Olivo Vittorio Calselli

(Componente Effettivo)



dott.ssa Annalisa Ghelfi

(Componente Effettivo)





## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

Agli Azionisti della  
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione

#### PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 Lv. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12976690155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 50131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132011 - Bari 70122 Via Abate Girma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6188211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicerua 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Fellissent 90 Tel. 0422 856911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3450781 - Udine 33100 Via Poscoffe 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 265036 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Portelancotto 9 Tel. 0444 393311

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)



\*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio\* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
<p><b>Diritti di concessione capitalizzati</b></p> <p><i>Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025: nota 1 "Diritti di concessione"</i></p> <p>Nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari a 280 milioni di euro, che complessivamente rappresentano il 64 per cento dell'attivo della Società.</p> <p>Gli amministratori della Società per tale linea di bilancio hanno verificato il rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività".</p> <p>Gli amministratori hanno inoltre verificato la presenza di eventuali indicatori di perdita di valore.</p>	<p>Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura di contabilizzazione dei diritti di concessione adottata dalla Società. In particolare, è stata ottenuta una comprensione dei controlli rilevanti alla base della contabilizzazione di tali attività immateriali.</p> <p>Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi sostenuti per i diritti di concessione, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio.</p> <p>Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" per l'iscrizione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità degli investimenti e all'esistenza di benefici economici futuri, nonché alla determinazione del c.d. valore</p>



Nell'ambito dell'impairment test, ai fini della determinazione del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi di cassa (CGU) coincidente con l'Aeroporto G. Marconi, che include prevalentemente i diritti di concessione, la Direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. discounted cash flows). Il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione, inclusivo del valore finale che la Società ha diritto a ricevere in base alla normativa applicabile.

Il valore recuperabile così determinato è stato confrontato con il valore contabile della CGU.

Il valore recuperabile è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e passività.

Considerando la rilevanza della voce in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione, abbiamo rivolto una specifica attenzione a tale area.

Le stime formulate dagli amministratori hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità degli investimenti, l'esistenza di benefici economici futuri e la determinazione del c.d. valore di subentro ex art. 703 del Codice della Navigazione ai fini dell'iscrizione iniziale dei diritti di concessione, nonché la verifica della loro recuperabilità.

di subentro oltre alla valutazione effettuata dagli amministratori in merito alla verifica del valore recuperabile della concessione.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dal Piano economico finanziario approvato dagli amministratori della Società, unitamente all'impairment test, in data 2 marzo 2026. Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla Direzione e verificato le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti da suddetto Piano.

Abbiamo inoltre analizzato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori.

Tali attività sono state svolte con il coinvolgimento di esperti in materia di valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

#### **Valutazione dei fondi rischi ed oneri e del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali**

*Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025: nota 15 "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali", nota 18 "Fondi per rischi e oneri" e nota 28 "Il contenzioso"*

I valori del fondo rinnovo infrastrutture

Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura adottata dalla Società ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali oltre alla valutazione della congruità delle passività iscritte



aeroportuali e dei fondi rischi ed oneri iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 ammontano rispettivamente a 18,9 milioni di euro e a 3,8 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente il 8,7 per cento ed il 1,8 per cento del passivo della Società.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dal principio contabile "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali", abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione.

Le principali analisi svolte dalla Direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.

nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025.

In particolare, è stata ottenuta una comprensione dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e la valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che la Società per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la Direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio.

Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano la Società nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute.

Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la Direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione e con i responsabili tecnici interni.

Tali attività sono state svolte anche con il coinvolgimento di esperti in materia appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.



---

#### **Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio**

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

---

#### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.



Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.



Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

---

#### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014**

L'assemblea degli azionisti della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA ci ha conferito in data 23 aprile 2024 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2032.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.



## Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

---

### Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019

Gli amministratori di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 815/2019 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - European Single Electronic Format) (il "Regolamento Delegato") al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

---

### Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010 e ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998

Gli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA al 31 dicembre 2025, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998;



- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono coerenti con il bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Bologna, 30 marzo 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni'.

Francesco Forzoni

(Revisore legale)



[WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT](http://WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT)