

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 Settembre 2021

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





**Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 Settembre 2021**

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
Relazione sulla gestione al 30 Settembre 2021	6
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2021	48
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	49
• Conto Economico consolidato	50
• Conto Economico Complessivo consolidato	51
• Rendiconto finanziario consolidato	52
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	53
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2021	54
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	85

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

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 con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 settembre 2021 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%

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.

Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma è stato sottoscritto in data 5 giugno 2018 un patto parasociale volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Tale Patto Parasociale, con durata fino al 4 giugno 2021, prevedeva un sindacato di voto e uno di blocco.

In data 4 giugno 2021 il Patto Parasociale, si è sciolto per scadenza del termine.

In data 2 agosto 2021, è stato sottoscritto un nuovo patto parasociale tra i medesimi soci. Tale Patto Parasociale, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 5 agosto 2021 e inviato a Consob in pari data, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale con
Sindacato di Voto**

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale
con Sindacato di
Blocco**

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,5325326 %
COMUNE DI BOLOGNA	3,8477737 %
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,2972543 %
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,0210297 %
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,0835370 %
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,0627298 %
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,0427747 %
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,0314848 %

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Silvia Giannini	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Eugenio Sidoli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Marco Troncone	Consigliere (B)
Giovanni Cavallaro	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(*) Amministratore Delegato e Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Eugenio Sidoli)

(B) Componente del Comitato Controllo e Rischi (Presidente Silvia Giannini)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

Nominativo	Carica
Pietro Voci	Presidente
Samantha Gardin	Sindaco effettivo
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Violetta Frasnedi	Sindaco supplente
Alessia Bastiani	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

La Società di revisione contabile nominata dall'Assemblea dei Soci del 20 maggio 2015 per gli esercizi 2015-2023, è la EY S.p.a.

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 Settembre 2021

Indice

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA	13
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	14
1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	18
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	18
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	18
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	21
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	24
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	24
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	27
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	29
3.4 PRINCIPALI INDICI	30
3.5 GLI INVESTIMENTI	30
3.6 IL PERSONALE	31
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	33
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	34
4.1 LA SOSTENIBILITA'	34
4.2 LA QUALITÀ	34
5 IL QUADRO NORMATIVO	35
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	35
5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE	37
5.3 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	37
6 IL CONTENZIOSO	39
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	40
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	44

9 GARANZIE PRESTATE.....	45
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	45

PREMESSA

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 i nove mesi chiusi al 30 settembre 2021, nel presentare l'andamento del Gruppo fornisce indirettamente l'analisi dell'andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 settembre 2021 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 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;
- tasse di imbarco e sbarco merci dovute in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili;
- diritti di rifornimento (c.d.fueling), dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili.

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

- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);
- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;

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

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.300 posti auto, che risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione, quest'ultima temporaneamente chiusa, tenuto conto della forte riduzione della domanda per effetto dell'emergenza Covid-19. La drastica riduzione del traffico rilevato a partire dallo scoppio della pandemia ha reso infatti l'offerta di posti auto molto superiore alla domanda con conseguente chiusura dei parcheggi più remoti al fine di perseguire una riduzione dei costi pur mantenendo i servizi minimi essenziali dello scalo.

Retail

Il retail presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.200 mq e 38 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU. Nel 2020, a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico, la maggior parte dei subconcessionari ha chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo gradualmente a partire dal mese di luglio. Al 30 settembre 2021, in seguito alla progressiva ripresa dei volumi di traffico, la maggior parte degli spazi commerciali risulta aperta.

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*, gestita direttamente dalla Capogruppo. La *Marconi Business Lounge* (MBL) è una sala riservata e confortevole, utilizzata per lo più da passeggeri *business* delle principali compagnie di linea. Attraverso il servizio "You First" i passeggeri possono beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo quali assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al *gate*.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre l'autonoleggio; l'offerta si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, con un totale di 489 posti auto a disposizione. Il servizio *rent a car* è sempre stato garantito nonostante la pesante riduzione del traffico conseguente alla pandemia.

Real Estate

Il *real estate* è caratterizzato da due macro aree: 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 90.000 metri quadrati, di cui oltre 70.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 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. Nel mese di giugno 2021 si è registrato un incremento delle aree in subconcessione a seguito dell'entrata in funzione di una nuova area operativa a servizio di un operatore cargo, realizzata dal gestore su un lotto interno al sedime di circa 17.000 mq e che ospita una struttura ad uso magazzino ed uffici per circa 6.000 mq.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Prosegue la ripresa globale, nonostante i rischi legati alle nuove varianti del virus Covid-19. Secondo le previsioni diffuse in ottobre dal Fondo monetario internazionale, nel 2021 il PIL mondiale crescerà del 5,9%, superando i livelli pre-pandemici. Le prospettive restano eterogenee tra paesi: il PIL nelle economie avanzate tornerà in linea con il trend precedente l'inizio della pandemia il prossimo anno; nelle economie emergenti invece gli effetti della crisi sanitaria saranno più duraturi.

Dopo un calo in agosto, il prezzo del petrolio è tornato a crescere: ha superato i livelli dell'inizio di luglio, sospingendo l'inflazione globale, con prospettive di discesa dei prezzi solo nel medio termine. Dal lato dell'offerta, nella riunione dell'inizio di ottobre i paesi OPEC+ hanno deciso di non aumentare ulteriormente la produzione. Resta elevata la volatilità, che riflette l'incertezza della domanda legata all'evoluzione della pandemia.

Il prezzo del gas naturale è cresciuto notevolmente, soprattutto in Europa, per effetto di un inverno particolarmente rigido che ha dato luogo a una riduzione delle scorte per la seconda parte del 2021, per la minore produzione in Norvegia dovuta a lavori di manutenzione sulle infrastrutture e per i ritardi nell'attivazione del gasdotto Nord Stream 2 che collega Russia e Germania. Dal lato della domanda, la ripresa più rapida del previsto e il forte aumento delle importazioni cinesi dalla Russia hanno sospinto le quotazioni verso l'alto. Si prevede che il rialzo rientrerà parzialmente nel corso del 2022, anche se alcuni fattori di medio termine – la crescita della domanda globale di gas e la diminuzione della produzione europea – suggeriscono che parte dell'incremento dei prezzi possa divenire permanente.

Nel secondo trimestre del 2021 l'attività economica dell'area Euro, sospinta dalla ripresa di consumi e investimenti, è tornata a crescere decisamente (+2,1%), con previsioni di crescita sostenuta anche nel terzo trimestre dell'anno. Secondo le proiezioni della BCE pubblicate all'inizio di settembre, il PIL dovrebbe crescere del 5,0% nel 2021, del 4,6% nel 2022 e del 2,1% nel 2023.

Nel secondo trimestre del 2021 il PIL italiano si è decisamente rafforzato (+2,7%), sospinto soprattutto dalla domanda nazionale, e si prevede anche per il terzo trimestre una crescita del PIL superiore al 2%. Le stime di crescita del PIL nell'anno in corso formulate dalle principali istituzioni internazionali e dai previsori privati sono state progressivamente riviste al rialzo. Sulla base delle informazioni più recenti, viene stimata una crescita intorno al 6% per il 2021 e intorno al 4% per il 2022 (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2021*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale nei primi nove mesi del 2021, seppur in costante miglioramento mese dopo mese, ha mostrato un andamento ancora in netto ritardo rispetto ai valori pre-Covid: facendo riferimento alla variazione del traffico mondiale rispetto al periodo gennaio-settembre del 2019 si è registrata una diminuzione pari al 62,2%. Sul singolo mese di settembre 2021 il traffico è diminuito del 53,4% rispetto a settembre 2019, in miglioramento rispetto ad agosto, quando la domanda era del 56,0% inferiore ai livelli di agosto 2019. Continua il trend molto positivo della componente cargo che nei primi nove mesi del 2021 ha superato dell'8,2% i volumi dello stesso periodo del 2019. Nel mese di settembre i volumi di merce movimentati sono stati superiori del 9,1% rispetto a settembre 2019.

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa nel corso dei primi nove mesi del 2021 è stato complessivamente pari al 67,8% rispetto al 2019. In linea con l'andamento mondiale, anche la componente cargo europea ha ripreso e superato i livelli di traffico pre-Covid nel corso dei primi nove mesi dell'anno, segnando un +5,5% rispetto allo stesso periodo del 2019 (*Fonte: Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Settembre 2021*).

Il traffico passeggeri italiano ha riportato una crescita dei volumi pari al 14,7% sullo stesso periodo del 2020. I volumi rimangono ancora inferiori al 2019 del 65,1%, in linea con la diminuzione registrata a livello europeo. Per quanto concerne invece il traffico cargo, esso ha ancora una volta mostrato risultati migliori rispetto al traffico passeggeri: i volumi di merce movimentata sono risultati in aumento del 34,8% rispetto al 2020, vicini al pieno recupero dei volumi movimentati nel 2019 (in calo solo per il -1,3%) (*Fonte: Assaeroporti, Settembre 2021*). L'Aeroporto di Bologna ha concluso i primi nove mesi del 2021 con un incremento del traffico passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2020 (+18,4%). I volumi sono invece in calo del 64,9% rispetto allo stesso periodo del 2019, in linea con il trend nazionale. Dopo i primi nove mesi dell'anno lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri.

1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA

L'andamento dei risultati del Gruppo nel periodo gennaio-settembre 2021 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia Covid-19 che, dopo il forte rallentamento dei primi mesi del 2021, ha evidenziato i primi segnali di parziale ripresa dei volumi di traffico durante la stagione estiva.

Anche nel 2021 il Gruppo sta mettendo in atto misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale.

Tra queste la misurazione della temperatura corporea al terminal e negli uffici, l'installazione di erogatori di gel igienizzante, l'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, la suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, la sanificazione intensiva delle aree anche tramite un sistema a frammentazione molecolare, l'installazione di plexiglass, l'adozione del sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza per abbattere l'interazione frontale fra il personale addetto ai controlli ed i passeggeri e la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone.

Già all'inizio della pandemia con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, il Gruppo ha avviato un piano di smaltimento delle ferie arretrate e successivamente è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti a partire dal 21 marzo 2020 per la durata di 12 mesi, oltre all'attivazione di misure di riduzione dei costi esterni di gestione. A partire dal 22 marzo 2021 e fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti Adb è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021 e fino al 31 dicembre 2021, per la società controllata FFM.

Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato in questa fase critica con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo, oltre alle misure di contenimento dei costi, si è concentrato sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento non urgenti, oltre alla sottoscrizione da parte della Capogruppo a metà 2020 di due operazioni di finanziamento per un totale di 58,9 milioni di Euro, con l'obiettivo di dotare il Gruppo di risorse adeguate alle proprie esigenze finanziarie, connesse all'incremento del circolante e al sostegno del piano industriale. Il Gruppo sta mantenendo anche nell'anno in corso tutte le misure di contenimento dei costi volte a limitare la pressione sulla liquidità determinata dal perdurare della crisi oltre alla prosecuzione di contatti con altri finanziatori per soddisfare ulteriori necessità di accesso al credito.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito. Inevitabilmente dal momento del diffondersi della pandemia il Gruppo ha dovuto concentrarsi sulla gestione dell'emergenza e poi della conseguente crisi che sta tuttora impattando fortemente il trasporto aereo e il settore aeroportuale, settori tra i più colpiti dalla crisi. Il 2021 rappresenta pertanto un anno di transizione verso la ripresa e la nuova focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti nel seguito:

“Connect”

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

“Develop”

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

Inoltre il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

“Experience”

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

“Care”

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

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

“Maximise financial performance”

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

“Performing and sustainable corporation”

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

1.4 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:

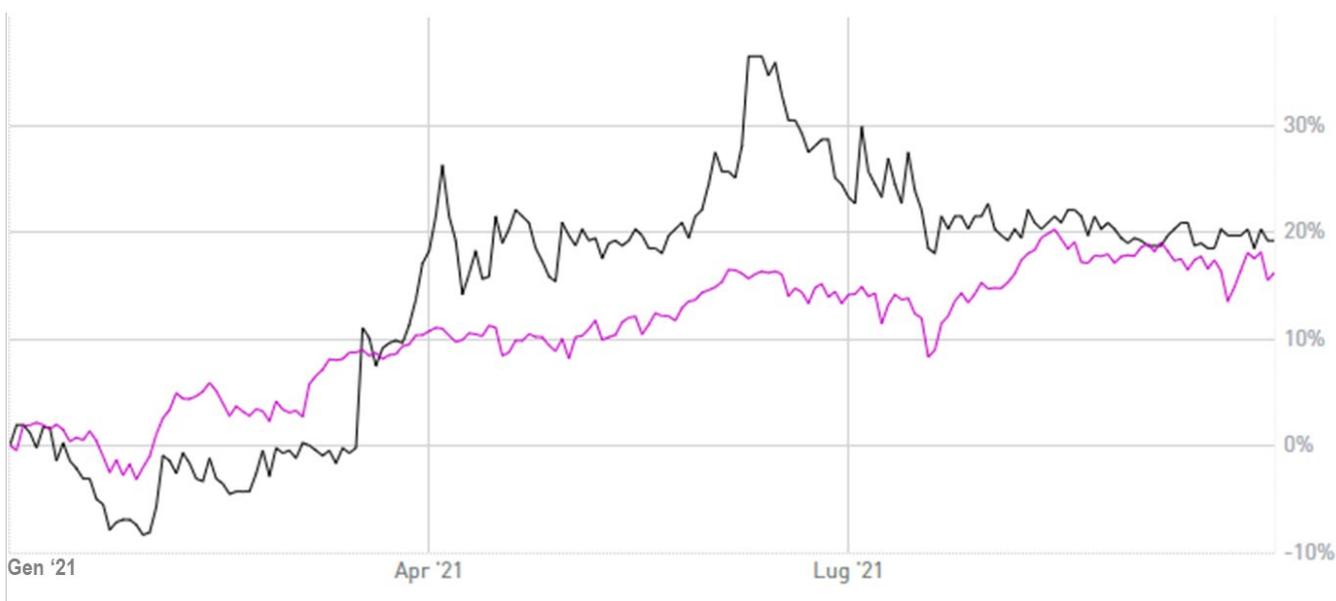
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2021 fino al 30 settembre 2021;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2021 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 9,82 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 354,8 milioni di Euro.

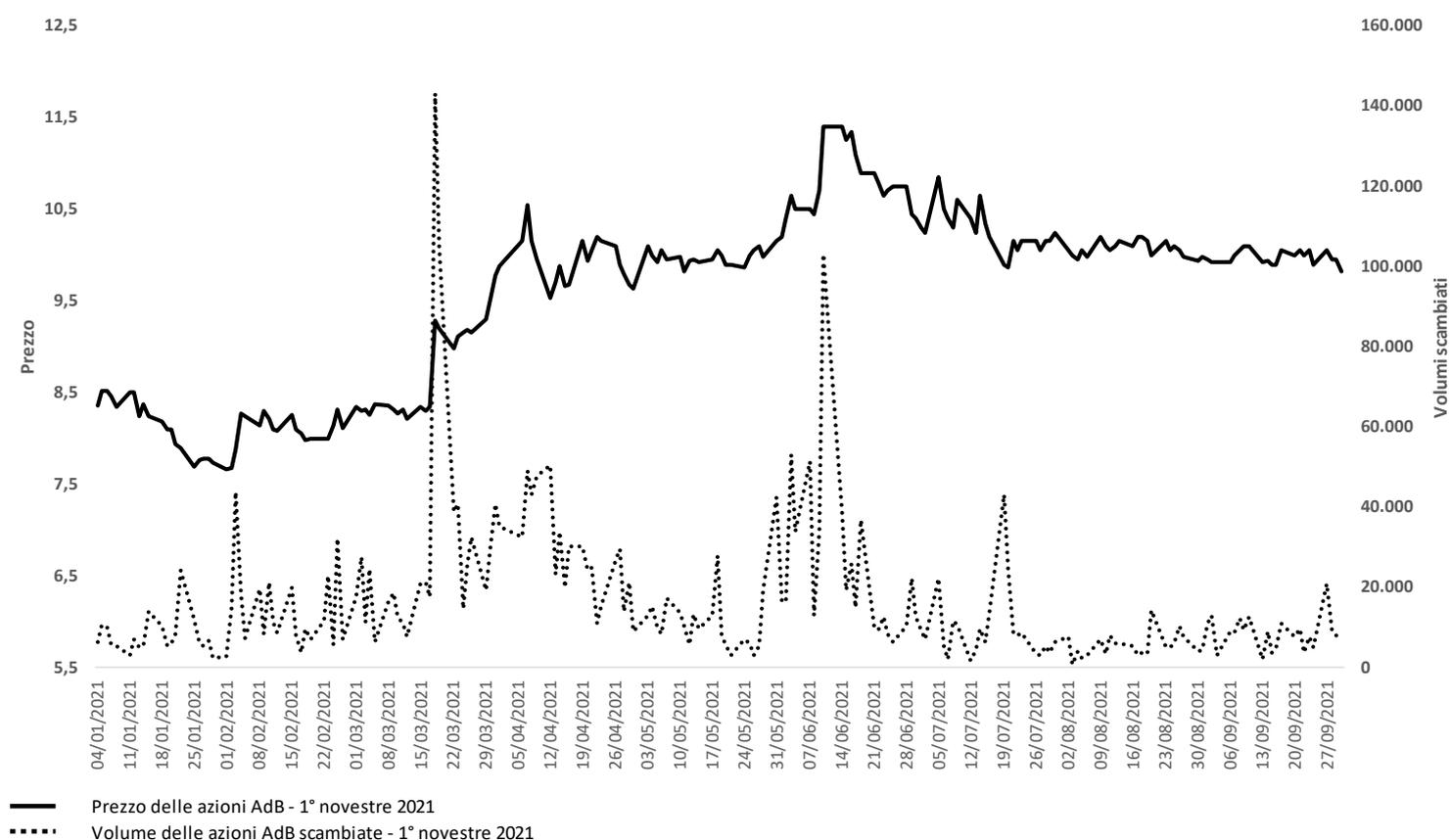
Andamento titolo AdB (01/01/2021-30/09/2021)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2021-30/09/2021)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2021-30/09/2021)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso dello scorso anno è stato fortemente influenzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

Nel corso del 2020, dopo il brusco calo registrato nella prima parte dell'anno, in corrispondenza dello scoppio della pandemia, con l'avvento della seconda ondata di contagi ad inizio autunno, il prezzo dell'azione ha raggiunto il minimo storico dalla quotazione del titolo (€5,58), in calo del 54% rispetto al prezzo di chiusura del 2019 (€12,12).

Solo in chiusura d'anno si è registrato un parziale recupero del prezzo dell'azione – pari ad €8,48 il 30 dicembre, ovvero -30% rispetto alla quotazione di fine 2019, valore che si è mantenuto pressoché stabile anche per buona parte del primo trimestre del 2021.

A partire dalla seconda metà del mese di marzo, in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato, si è assistito ad un progressivo aumento della quotazione, che a metà giugno, con un nuovo picco di azioni scambiate, ha superato gli €11,00 ad azione, per poi chiudere il semestre con un prezzo pari ad €10,40.

Dopo un leggero calo nella prima metà del mese di luglio, nel corso del terzo trimestre dell'anno la quotazione del titolo è rimasta pressoché stabile su valori compresi tra gli €9,80 e gli €10,20 ad azione, con volumi contenuti di titoli scambiati sul mercato. Alla chiusura del periodo di riferimento il prezzo si è attestato ad €9,82 ad azione (-18,8% rispetto al prezzo di chiusura del 2019).

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

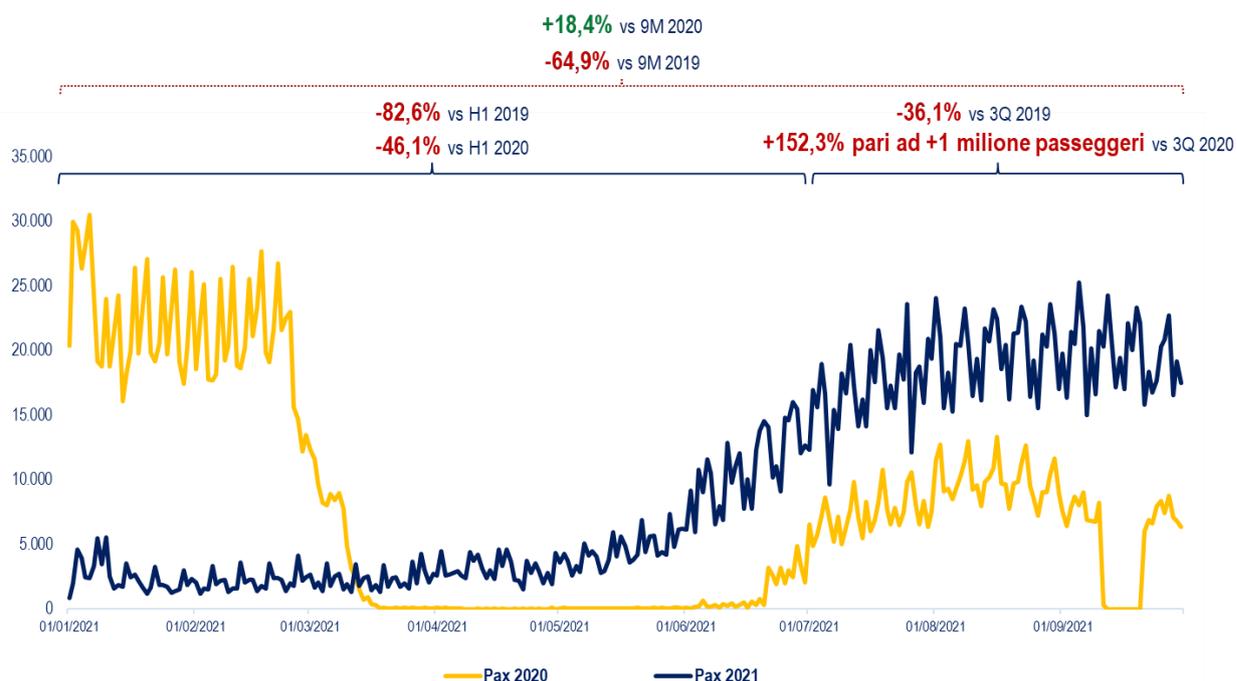
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Mentre il primo trimestre del 2021 non ha evidenziato segnali di miglioramento rispetto al 2020, fatta eccezione per il segmento cargo, a partire dalla tarda primavera, in concomitanza con il progressivo allentamento delle misure restrittive permesso dalla diminuzione dei contagi e dal procedere della campagna vaccinale, si è assistito ad una ripresa del traffico. Nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, infatti, si sono registrati oltre 1,6 milioni di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2020, duramente colpito dal lockdown.

Complessivamente, nei primi nove mesi dell'anno lo scalo ha registrato 2.517.292 passeggeri, in calo del 64,9% rispetto allo stesso periodo del 2019 ma in crescita del 18,4% rispetto al 2020, con 27.568 movimenti (-53,2% rispetto al 2019 e +16,1% rispetto al 2020) e 36.243 tonnellate di merce trasportata (-0,3% rispetto al 2019 e +25,5% rispetto al 2020). Il load factor medio risulta in aumento dal 64,4% dei primi nove mesi del 2020 al 67,7% dello stesso periodo del 2021: notevole è in particolare il costante e sostanziale miglioramento nel corso dell'anno con un fattore di riempimento che passa dal 53,6% del primo trimestre, al 64% nel secondo trimestre e al 71,3% del terzo trimestre. Per rendere più significativo il confronto con i dati precedenti la diffusione della pandemia, nelle tabelle successive si fornisce anche il confronto con i primi nove mesi del 2019.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Settembre 2021



	Gennaio – Settembre 2021	Gennaio – Settembre 2020	Var % 2021-2020	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2021-2019
Passeggeri	2.517.292	2.126.538	18,4%	7.175.435	(64,9%)
Movimenti	27.568	23.750	16,1%	58.844	(53,2%)
Tonnellaggio	1.811.410	1.581.828	14,5%	3.864.679	(53,1%)
Merce	36.242.905	28.867.538	25,5%	36.336.775	(0,3%)

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2021	% sul totale	Gennaio – Settembre 2020	% sul totale	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Linea	691.221	27,5%	745.165	35,0%	2.918.751	40,7%	(7,2%)	(76,3%)
Low cost	1.803.016	71,6%	1.363.007	64,1%	4.133.751	57,6%	32,3%	(56,4%)
Charter	13.395	0,5%	12.418	0,6%	103.847	1,4%	7,9%	(87,1%)
Transiti	4.124	0,2%	2.722	0,1%	12.307	0,2%	51,5%	(66,5%)
Totale Aviazione Commerciale	2.511.756	99,8%	2.123.312	99,8%	7.168.656	99,9%	18,3%	(65,0%)
Aviazione Generale	5.536	0,2%	3.226	0,2%	6.779	0,1%	71,6%	(18,3%)
Totale complessivo	2.517.292	100,0%	2.126.538	100,0%	7.175.435	100,0%	18,4%	(64,9%)

Il traffico di linea ha risentito in misura superiore del calo dei passeggeri nei primi nove mesi del 2021 (-7,2% sul 2020 e -76,3% sul 2019) rispetto al traffico low cost (+32,3% sul 2020 e -56,4% sul 2019) per effetto sia di una maggiore contrazione dei movimenti sia di un minor fattore di riempimento dei voli.

In linea con il trend del 2020 e a causa del permanere di stringenti limitazioni imposte alla circolazione delle persone tra i diversi Stati, soprattutto nella prima parte dell'anno, il traffico domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale in termini di variazione dei passeggeri sullo stesso periodo dello scorso anno.

Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già superato i livelli pre-pandemia nel corso del terzo trimestre del 2021 (+19,6% rispetto allo stesso periodo del 2019) e quelli su voli internazionali ancora frenati da incertezze sulla situazione sanitaria internazionale e sulle diverse regole di accesso dei singoli Paesi.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2021	% sul totale	Gennaio – Settembre 2020	% sul totale	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Nazionale	1.022.238	40,6%	600.460	28,2%	1.497.138	20,9%	70,2%	(31,7%)
Internazionale	1.489.518	59,2%	1.522.852	71,6%	5.671.518	79,0%	(2,2%)	(73,7%)
Totale Aviazione Commerciale	2.511.756	99,8%	2.123.312	99,8%	7.168.656	99,9%	18,3%	(65,0%)
Aviazione Generale	5.536	0,2%	3.226	0,2%	6.779	0,1%	71,6%	(18,3%)
Totale complessivo	2.517.292	100,0%	2.126.538	100,0%	7.175.435	100,0%	18,4%	(64,9%)

Nonostante le restrizioni che tuttora condizionano gli spostamenti internazionali, nei primi nove mesi del 2021 la metà delle dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con oltre 100 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2021	Gennaio – Settembre 2020	Var % 2021-2020	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2021-2019
Catania	243.641	99.212	145,6%	305.237	(20,2%)
Palermo	163.202	90.467	80,4%	202.517	(19,4%)
Brindisi	104.958	51.097	105,4%	143.904	(27,1%)
Tirana	104.107	53.215	95,6%	119.416	(12,8%)
Bari	102.519	45.373	125,9%	131.846	(22,2%)
Olbia	95.559	30.550	212,8%	48.744	96,0%
Barcellona	84.586	70.674	19,7%	296.094	(71,4%)
Casablanca	76.626	41.821	83,2%	122.548	(37,5%)
Madrid	76.093	73.890	3,0%	226.359	(66,4%)
Amsterdam	71.338	49.121	45,2%	170.662	(58,2%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Settembre 2021	Gennaio-Settembre 2020	Var % 2021-2020	Gennaio-Settembre 2019	Var % 2021-2019
Merce via aerea di cui	28.000.325	22.646.680	23,6%	28.346.057	(1,2%)
Merce	28.000.139	22.646.384	23,6%	28.323.925	(1,1%)
Posta	186	296	(37,2%)	22.132	(99,2%)
Merce via superficie	8.242.580	6.220.858	32,5%	7.990.718	3,2%
Totale	36.242.905	28.867.538	25,5%	36.336.775	(0,3%)

Relativamente al **traffico merci**, nei primi nove mesi del 2021 si registra un traffico cargo pari a 36.242.905 Kg, in aumento del 25,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, e in linea con i volumi dei primi nove mesi del 2019 (-0,3%). Dopo Milano Malpensa e Roma Fiumicino, lo scalo di Bologna è risultato il terzo aeroporto italiano nel settore cargo tra gennaio e settembre 2021 (era quinto nel 2019).

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo, che si dimostra in netto miglioramento rispetto all'anno precedente, nonostante il primo trimestre 2020 non fosse stato impattato dall'emergenza derivante da COVID-19.

Il traffico via superficie presenta un incremento del 32,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, a fronte di un aumento della componente aerea pari al 23,6%, e del 3,2% anche rispetto al traffico registrato nei primi nove mesi del 2019.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. %
Ricavi da Passeggeri	15.169	12.450	2.719	21,8%	45.908	-67,0%
Ricavi da Vettori	11.108	8.965	2.143	23,9%	19.547	-43,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.631	1.289	342	26,5%	2.757	-40,8%
Incentivi al traffico	(8.446)	(5.982)	(2.464)	41,2%	(19.568)	-56,8%
Ricavi per Servizi di Costruzione	4.343	16.640	(12.297)	-73,9%	9.881	-56,0%
Altri Ricavi	950	944	6	0,6%	1.127	-15,7%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(378)	(104)	(274)	263,5%	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	24.377	34.202	(9.825)	-28,7%	59.652	-59,1%

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dagli utenti (passeggeri e 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 – dispone 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.

La riduzione dei ricavi nel periodo gennaio-settembre 2021 rispetto all'analogo periodo del 2020 è dovuta prevalentemente al calo dei ricavi per servizi di costruzione per i minori investimenti effettuati. Escludendo tale componente, i ricavi risultano in crescita per effetto dei maggiori volumi di traffico rispetto al 2020. Il calo nei confronti del 2019 è dovuto prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19 a partire dalla fine di febbraio 2020, oltre che al calo dei ricavi per servizi di costruzione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 28,7% rispetto al 2020 e del 59,1% sul 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+21,8% rispetto al 2020 e -67% rispetto al 2019): i ricavi da passeggeri variano nella stessa misura del traffico passeggeri;
- Ricavi da Vettori (+23,9% rispetto al 2020 e -43,2% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori se confrontati con il 2019 si riducono in misura inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo; se confrontati con il 2020 la crescita supera quella del tonnellaggio per effetto anche dei maggiori diritti merce conseguenti alla crescita del traffico cargo e di maggiori ricavi di handling dell'Aviazione Generale;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+26,5% rispetto al 2020 e -40,8% rispetto al 2019): i ricavi si riducono rispetto al 2019 per effetto della contrazione dei volumi di traffico e della revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore per supportare gli operatori nella fase di emergenza; rispetto al 2020 si ha una crescita grazie ai maggiori ricavi da vendita di carburante;
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+41,2% rispetto al 2020 e -56,8% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione di questa voce (-73,9% rispetto al 2020 e -56% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti, tenuto conto anche della riprogrammazione degli interventi resa necessaria dall'emergenza sanitaria in corso.

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 i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. %
Retail e Advertising	3.548	4.006	(458)	-11,4%	11.677	-69,6%
Parcheggi	4.476	4.006	470	11,7%	12.899	-65,3%
Real Estate	1.916	1.661	255	15,4%	1.831	4,6%
Servizi ai passeggeri	1.475	1.629	(154)	-9,5%	4.731	-68,8%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.713	6.877	(5.164)	-75,1%	1.434	19,5%
Altri Ricavi	1.009	1.405	(396)	-28,2%	2.246	-55,1%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(4)	0	(4)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	14.133	19.584	(5.451)	-27,8%	34.818	-59,4%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo del 27,8% rispetto al 2020 e del 59,4% rispetto al 2019.

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

Retail e Advertising

La contrazione dei ricavi (-11,4% rispetto al 2020 e -69,6% rispetto al 2019) è dovuta al prolungarsi dell'emergenza Covid-19 che ha continuato a determinare una drastica riduzione dei volumi di traffico rispetto al 2019, seguita dalla mancata riapertura di alcuni degli esercizi commerciali, solo temporanea per la maggior parte e definitiva per alcuni, e dalla riduzione della vendita di spazi pubblicitari. A questo si aggiunge anche una revisione dello schema contrattuale, secondo il quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019, accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli nella fase di emergenza.

Parcheggi

L'andamento dei ricavi da parcheggi ed accessi viari (+11,7% rispetto al 2020 e -65,3% rispetto al 2019) è strettamente legato all'andamento del traffico, ancora in forte calo rispetto al 2019 per effetto del protrarsi dell'emergenza sanitaria, ma in ripresa rispetto ai livelli del 2020.

Real Estate

L'andamento dei ricavi real estate (+15,4% rispetto al 2020 e +4,6% rispetto al 2019) è condizionato in misura minima dall'emergenza in corso. Sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico. La crescita è dovuta ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno.

Servizi ai passeggeri

Nei primi nove mesi del 2021 i servizi ai passeggeri vedono una contrazione (-9,5% rispetto al 2020 e -68,8% rispetto al 2019) per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)*, nei confronti di entrambi gli anni, che degli autonoleggi, solo rispetto al 2019.

Servizi premium

La riduzione dei ricavi per questo business è dovuta al calo del traffico che utilizza il servizio, alla drastica riduzione dei viaggi di lavoro e delle fiere, alla temporanea sospensione del servizio lounge da parte di alcuni vettori ed alla riduzione dell'operativo e totale cancellazione di rotte ad alta incidenza per l'ambito dei servizi premium. Sono da segnalare la ripresa del servizio lounge sui voli British e la ripresa del traffico fieristico a partire dal mese di settembre.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental registrano una contrazione rispetto al 2019 sia della componente variabile che dei canoni fissi, quest'ultima accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza. Rispetto al 2020 si registra una crescita grazie alla ripresa del traffico del terzo trimestre. Le attività degli autonoleggiatori non sono mai state sospese per garantire il servizio ai passeggeri che viaggiano sullo scalo di Bologna.

Ricavi per Servizi di Costruzione

Il calo di questa voce rispetto al 2020 (-75,1%) è da collegare ai minori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. Nei confronti dello stesso periodo del 2019 si è invece registrato un incremento (+19,5%).

Altri ricavi

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2020 (-28,2%) è dovuta principalmente a minori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali vista la minore operatività e alla vendita di un minor quantitativo di liquido de-icing aeromobili. Rispetto al 2019 (-55,1%) si confermano minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali, ma si aggiunge il minor utilizzo dei carrelli da parte dei passeggeri, la minore erogazione di corsi di formazione e di servizi di sicurezza e minori vendite di certificati di efficienza energetica. Nei primi nove mesi del 2019, infine, non era ancora presente la gestione del liquido de-icing aeromobili diretta, acquistata e gestita da ADB e venduta all'handler per lo svolgimento del servizio.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	19.197	16.792	2.405	14,3%	48.890	-60,7%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.686	12.908	(222)	-1,7%	33.502	-62,1%
Ricavi per servizi di costruzione	6.056	23.517	(17.461)	-74,2%	11.315	-46,5%
Altri ricavi e proventi della gestione	571	569	2	0,4%	763	-25,2%
RICAVI	38.510	53.786	(15.276)	-28,4%	94.470	-59,2%
Materiali di consumo e merci	(1.166)	(998)	(168)	16,8%	(1.590)	-26,7%
Costi per servizi	(11.278)	(11.266)	(12)	0,1%	(14.992)	-24,8%
Costi per servizi di costruzione	(5.767)	(22.397)	16.630	-74,3%	(10.776)	-46,5%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.024)	(2.750)	(274)	10,0%	(6.499)	-53,5%
Oneri diversi di gestione	(2.290)	(2.237)	(53)	2,4%	(2.426)	-5,6%
Costo del personale	(15.519)	(15.275)	(244)	1,6%	(21.958)	-29,3%
COSTI	(39.044)	(54.923)	15.879	-28,9%	(58.241)	-33,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(534)	(1.137)	603	53,0%	36.229	n.s.
Ammortamento diritti di concessione	(5.443)	(4.962)	(481)	9,7%	(4.643)	17,2%
Ammortamento altre attività immateriali	(653)	(979)	326	-33,3%	(904)	-27,8%
Ammortamento attività materiali	(1.671)	(1.894)	223	-11,8%	(2.060)	-18,9%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(7.767)	(7.835)	68	-0,9%	(7.607)	2,1%
Accantonamento rischi su crediti	(621)	(260)	(361)	138,8%	(516)	20,3%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(330)	(1.323)	993	-75,1%	(1.795)	-81,6%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(78)	(29)	(49)	169,0%	(306)	-74,5%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(1.029)	(1.612)	583	-36,2%	(2.617)	-60,7%
TOTALE COSTI	(47.840)	(64.370)	16.530	-25,7%	(68.465)	-30,1%
RISULTATO OPERATIVO	(9.330)	(10.584)	1.254	11,8%	26.005	n.s.
Proventi finanziari	58	123	(65)	-52,8%	88	-34,1%
Oneri finanziari	(746)	(674)	(72)	10,7%	(1.007)	-25,9%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(10.018)	(11.135)	1.117	10,0%	25.086	n.s.
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.458	3.056	(598)	-19,6%	(7.184)	-134,2%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(7.560)	(8.079)	519	6,4%	17.902	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	(7.560)	(8.079)	519	6,4%	17.902	n.s.

I primi nove mesi del 2021 si chiudono con una **perdita consolidata di 7,6 milioni di Euro** contro un risultato sempre negativo di 8,1 milioni di Euro al 30 settembre 2020. Nei primi nove mesi 2019 il risultato era stato positivo per 17,9 milioni di Euro a conferma dell'impatto fortemente negativo sul Gruppo della crisi conseguente alla pandemia.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 28,4% rispetto al 2020 e del 59,2% se confrontati con il 2019, ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano del 60,7% rispetto al 2019 per la contrazione del traffico, ma crescono del 14,3% rispetto al 2020 grazie alla ripresa registratasi a partire dalla tarda primavera del 2021;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono (-1,7% rispetto al 2020 e -62,1% rispetto al 2019) per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** calano (-74,2% rispetto al 2020 e -46,5% rispetto al 2019) per minori investimenti realizzati;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: +0,4% rispetto al 2020 e -25,2% rispetto al 2019; il calo rispetto al 2019 deriva quasi esclusivamente da minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente del 28,9% sullo stesso periodo del 2020 e del 33% sul 2019. Il risparmio nei confronti del 2019 è dovuto alla contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento messe in atto per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività. Rispetto al 2020 il calo è determinato esclusivamente dai costi per servizi di costruzione, in quanto le altre categorie di costo sono tutte in crescita.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un incremento del 16,8% rispetto al 2020 e un calo del 26,7% rispetto al 2019 prevalentemente dovuti all'acquisto di carburante aeromobili da parte di una società controllata come conseguenza dell'andamento del traffico. La crescita rispetto al 2020 è mitigata da minori acquisti di liquido de-icing per aeromobili, mentre rispetto al 2019 contribuiscono al risparmio anche minori acquisti di beni di consumo, cancelleria e stampati, materiali di manutenzione e carburanti.
- ✓ i **costi per servizi** sono in linea con il 2020 e inferiori del 24,8% se confrontati con il 2019. L'allineamento al 2020 deriva da:
 - costi per manutenzioni ed utenze invariati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;
 - maggiori costi per pulizie, sgombero neve e servizi di sicurezza, compensati da risparmi nelle consulenze e prestazioni professionali, nel servizio PRM, nei servizi MBL e altri servizi;la contrazione rispetto al 2019 è dovuta:
 - alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico;
 - al calo dei costi delle utenze;
 - a minori costi per manutenzioni, sviluppo e promozione, prestazioni professionali e consulenze e alla rimodulazione o sospensione di alcuni contratti di servizi (es. pulizie, navette per il trasporto di parcheggi passeggeri e staff ai parcheggi remoti);
- ✓ le variazioni della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+10% rispetto al 2020 e -53,5% rispetto al 2019) è dovuta principalmente all'andamento dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in aumento (+2,4%) rispetto al 2020 per i costi legati all'"Aviation Event", tenutosi a fine agosto, in parte compensati da ricavi per sponsorizzazioni, e in calo rispetto al 2019 (-5,6%) principalmente per effetto di minori oneri tributari.

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

Complessivamente il periodo gennaio-settembre 2021 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) negativo di -0,5 milioni di Euro** contro un margine negativo di -1,1 milioni di Euro del 2020 e positivo di 36,2 milioni di euro nel 2019, per effetto di un andamento dei ricavi strettamente correlato al traffico, a fronte di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali.

I **costi di struttura** evidenziano un decremento rispetto al 30 settembre 2021 (da 9,4 milioni Euro a 8,8 milioni al 30 settembre 2021) per effetto principalmente del minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali a seguito dello slittamento nella programmazione di alcuni interventi mentre è in aumento l'accantonamento al fondo svalutazione crediti (da 260 mila a 621 mila Euro) a fronte dell'aggiornamento del rischio di insoluto su alcune posizioni prevalentemente aviation.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** è **negativo per 9,3 milioni di Euro** in leggero miglioramento rispetto a -10,6 milioni del 30 settembre 2020 ma ancora molto lontano dai +26 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2019.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 0,7 milioni di Euro** sostanzialmente allineato al valore del 30 settembre 2020 (-0,6 milioni).

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** dei primi nove mesi 2021 è **negativo per 10 milioni di Euro** contro un risultato sempre negativo di 11,1 milioni al 30 settembre 2020 e di +25 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2019.

Per quanto riguarda le **imposte sul reddito**, la voce rappresenta una **componente positiva di conto economico per 2,5 milioni di Euro** (3 milioni di Euro al 30 settembre 2020) per la rilevazione di imposte anticipate, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo iscritte assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentire il progressivo assorbimento.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto ad una **perdita di 7,6 milioni di Euro** a confronto con -8,1 milioni di Euro al 30 settembre 2020 e un utile netto dei primi nove mesi del 2019 di 17,9 milioni di Euro.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	19.197	16.792	2.405	14,3%	48.890	-60,7%
Ricavi per servizi non aeronautici	12.686	12.908	(222)	-1,7%	33.502	-62,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	571	569	2	0,4%	763	-25,2%
RICAVI RETTIFICATI	32.454	30.269	2.185	7,2%	83.155	-61,0%
Materiali di consumo e merci	(1.166)	(998)	(168)	16,8%	(1.590)	-26,7%
Costi per servizi	(11.278)	(11.266)	(12)	0,1%	(14.992)	-24,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.024)	(2.750)	(274)	10,0%	(6.499)	-53,5%
Oneri diversi di gestione	(2.290)	(2.237)	(53)	2,4%	(2.426)	-5,6%
Costo del personale	(15.519)	(15.275)	(244)	1,6%	(21.958)	-29,3%
COSTI RETTIFICATI	(33.277)	(32.526)	(751)	2,3%	(47.465)	-29,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	(823)	(2.257)	1.434	63,5%	35.690	n.s.
Ricavi per servizi di costruzione	6.056	23.517	(17.461)	-74,2%	11.315	-46,5%
Costi per servizi di costruzione	(5.767)	(22.397)	16.630	-74,3%	(10.776)	-46,5%
Margine Servizi di Costruzione	289	1.120	(831)	-74,2%	539	-46,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(534)	(1.137)	603	53,0%	36.229	n.s.

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione:

	1° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	2° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	3° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	210.617	-84,9%	-89,3%	563.003	1320,6%	-77,3%	1.743.672	152,3%	-36,1%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)									
RICAVI RETTIFICATI	4.709	-72,4%	-78,8%	7.425	228,8%	-72,3%	16.842	101,5%	-42,8%
Ricavi per servizi aeronautici	2.512	-72,2%	-79,5%	3.793	334,5%	-75,3%	9.779	110,9%	-42,4%
Ricavi per servizi non aeronautici	2.038	-74,2%	-78,9%	3.335	164,7%	-70,1%	6.929	104,8%	-43,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	159	3,9%	-32,9%	297	137,6%	-16,1%	134	-60,1%	-42,7%
COSTI RETTIFICATI	-9.709	-26,3%	-32,2%	-9.862	26,6%	-35,7%	-11.125	16,5%	-24,0%
Costo del personale	-4.748	-23,5%	-30,3%	-4.881	28,5%	-34,5%	-4.950	10,9%	-26,0%
Altri costi operativi	-4.961	-28,8%	-34,0%	-4.981	24,8%	-36,7%	-6.175	21,4%	-22,3%
MOL RETTIFICATO	-5.000	n.s.	n.s.	-2.437	-55,9%	n.s.	5.717	n.s.	-61,4%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	-106,2%	n.s.	n.s.	-32,8%	n.s.	n.s.	33,9%	n.s.	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.09.2021	al 30.09.2020	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	(56)	(2.106)	2.050
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(12.934)	(4.923)	(8.011)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(5.845)	(22.315)	16.470
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.929)	58.393	(60.322)
Variazione finale di cassa	(20.708)	31.156	(51.864)
Disponibilità liquide inizio periodo	43.658	29.253	14.405
Variazione finale di cassa	(20.708)	31.156	(51.864)
Disponibilità liquide fine periodo	22.950	60.409	(37.459)

Per la prima volta dall'inizio della pandemia il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante è sostanzialmente in pareggio (-56 mila Euro)** contro un assorbimento di cassa di 2,1 milioni

di Euro del periodo di confronto. Ciò è dovuto prevalentemente al miglioramento del risultato economico di periodo pur se sempre in perdita.

Di contro i flussi di cassa del capitale circolante dei nove mesi 2021 hanno assorbito molta più cassa del periodo di confronto per effetto principalmente della crescita dei crediti dovuta al maggior fatturato, prevalentemente aviation, dei mesi estivi ed all'aumento dei giorni medi di incasso.

Il **flusso di cassa delle attività operative al netto delle variazioni del capitale circolante** si è attestato pertanto a **-12,9 milioni di Euro** contro un flusso di cassa negativo ma di soli 4,9 milioni al 30 settembre 2020.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato molto minore nel periodo corrente rispetto ai primi nove mesi del 2020: **5,8 milioni di Euro** contro 22,3 milioni al 30 settembre 2020.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **1,9 milioni di Euro** per il rimborso delle rate di mutuo oltre al pagamento di passività per leasing. Al 30 settembre 2020 tale flusso era positivo per 58,4 milioni di Euro per effetto dei finanziamenti garantiti Sace accesi ed incassati nell'esercizio.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 20,7 milioni di Euro** contro una liquidità positiva nel 2020 di 31,2 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2021 a confronto con il 31 dicembre ed il 30 settembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	al 30.09.2020	Variazione 30.09.2021 31.12.2020	Variazione 30.09.2021 30.09.2020
A Cassa	37	33	26	4	11
B Altre disponibilità liquide	22.913	43.625	60.383	(20.712)	(37.470)
C Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	22.950	43.658	60.409	(20.708)	(37.459)
E Crediti finanziari correnti	0	275	274	(275)	(274)
F Debiti bancari correnti	(92)	(33)	(122)	(59)	30
G Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.069)	(3.064)	(3.062)	(5)	(7)
H Altri debiti finanziari correnti	(1.097)	(1.440)	(1.466)	343	369
I Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(4.258)	(4.537)	(4.650)	279	392
J Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	18.692	39.396	56.033	(20.704)	(37.341)
K Debiti bancari non correnti	(67.101)	(68.759)	(70.163)	1.658	3.062
L Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M Altri debiti non correnti	(732)	(1.026)	(1.112)	294	380
N Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(67.833)	(69.785)	(71.275)	1.952	3.442
O Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J+N)	(49.141)	(30.389)	(15.242)	(18.752)	(33.899)

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 30 settembre 2021 è di **49,1 milioni** di Euro rispetto a 30,4 milioni al 31 dicembre 2020 ed ai 15,2 milioni al 30 settembre 2020 con un aumento rispettivamente di 18,8 milioni e 33,9 milioni di Euro.

Rispetto al 31 dicembre 2020 il peggioramento è dovuto all'assorbimento straordinario di liquidità dovuto alla crisi in atto che ha fortemente ridotto i flussi in entrata legati alla gestione corrente e agli investimenti oltre al pagamento del canone di concessione aeroportuale – conguaglio 2019 e intera annualità 2020, non pagati l'anno scorso per slittamento disposto da Enac e prima rata 2021.

Al 30 settembre 2020 la composizione dell'indebitamento comprendeva già i finanziamenti garantiti SACE per 58,9 milioni di Euro incassati dalla Capogruppo quindi la variazione più rilevante è dovuta all'assorbimento di liquidità legato alla contrazione delle attività.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI	al 30.09.2021	al 31.12.2020	al 30.09.2020	Variazione 30.09.2021 31.12.2020	Variazione 30.09.2021 30.09.2020
-Crediti commerciali	17.881	6.279	9.474	11.602	8.407
-Crediti tributari	170	1.299	829	(1.129)	(659)
- Altri Crediti	7.957	2.494	3.956	5.463	4.001
-Rimanenze di magazzino	649	676	675	(27)	(26)
Subtotale	26.657	10.748	14.934	15.909	11.723
-Debiti commerciali	(12.796)	(13.612)	(20.722)	816	7.926
-Debiti tributari	(948)	(511)	(782)	(437)	(166)
-Altri debiti	(29.024)	(22.923)	(24.426)	(6.101)	(4.598)
Subtotale	(42.768)	(37.046)	(45.930)	(5.722)	3.162
Capitale circolante netto operativo	(16.111)	(26.298)	(30.996)	10.187	14.885
Immobilizzazioni	215.797	217.457	214.228	(1.660)	1.569
-Imposte differite attive	13.233	10.732	8.950	2.501	4.283
-Altre attività non correnti	13.253	13.262	12.630	(9)	623
Totale immobilizzazioni	242.283	241.451	235.808	832	6.475
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.262)	(17.567)	(16.875)	305	(387)
- Fondo imposte differite	(2.661)	(2.618)	(2.605)	(43)	(56)
-Altre passività non correnti	(41)	(41)	0	0	(41)
Subtotale	(19.964)	(20.226)	(19.480)	262	(484)
Capitale fisso operativo	222.319	221.225	216.328	1.094	5.991
Totale Impieghi	206.208	194.927	185.332	11.281	20.876

FONTI	al 30.09.2021	al 31.12.2020	al 30.09.2020	Variazione 30.09.2021 31.12.2020	Variazione 30.09.2021 30.09.2020
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(49.141)	(30.389)	(15.242)	(18.752)	(33.899)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(74.313)	(87.814)	(87.855)	13.501	13.542
-Risultato dell'esercizio	7.560	13.590	8.079	(6.030)	(519)
Patrimonio Netto di Gruppo	(157.067)	(164.538)	(170.090)	7.471	13.023
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(157.067)	(164.538)	(170.090)	7.471	13.023
Totale fonti	(206.208)	(194.927)	(185.332)	(11.281)	(20.876)

Il **capitale investito netto** al 30 settembre 2021 è pari a **206,2 milioni di Euro** in aumento di 11,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2020 e di 20,9 milioni rispetto al 30 settembre 2020.

Dal lato degli **impieghi** la struttura patrimoniale al 30 settembre 2021 si discosta significativamente da quella esposta al 31 dicembre 2020 soprattutto nel Capitale Circolante Netto Operativo per effetto dell'aumento dei crediti, soprattutto commerciali, solo in parte compensato dall'aumento degli altri debiti.

Anche rispetto al 30 settembre 2020 si evidenzia un forte aumento dei crediti, soprattutto commerciali, nonché una riduzione dei debiti.

Sul fronte delle immobilizzazioni si registra una crescita significativa delle imposte differite attive in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali.

Sul lato delle **fonti**, oltre all'**indebitamento finanziario netto** già commentato nel paragrafo precedente, il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a **157,1 milioni di Euro** contro 164,5 milioni al 31 dicembre 2020 a causa delle perdite del Gruppo riportate al nuovo esercizio.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2021.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al 30 settembre 2021 è pari a **6,1 milioni di Euro**.

In particolare, 3,1 milioni di Euro sono relativi ad investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e 3 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Di seguito si illustra lo stato di avanzamento dei principali investimenti di Masterplan:

- **Ampliamento terminal:** è stata ottenuta l'approvazione preliminare da parte di Enac con alcune prescrizioni; attualmente è in corso l'aggiornamento del layout funzionale del progetto per recepire le prescrizioni richieste da Enac;
- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** sono in fase conclusiva i lavori di spostamento dell'oleodotto POL, interferente con la realizzazione del piazzale;
- **Edificio Cargo:** sono conclusi i lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato nel settore cargo; in fase conclusiva i lavori di realizzazione di un parcheggio che completeranno la realizzazione complessiva dell'opera.

Per quanto attiene invece agli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, si segnalano:

- la conclusione dei lavori di ampliamento degli uffici operativi in area check-in;
- la conclusione dell'intervento di riqualifica del collettore fognario sulla *strip* a nord della pista di volo per il rifacimento della rete di collettamento principale delle acque meteoriche provenienti dai fognoli di bordo lato nord della pista di volo;
- la conclusione della realizzazione del nuovo impianto de-icing;
- alcuni interventi presso il Terminal finalizzati alla messa in sicurezza delle aree operative per i passeggeri e gli operatori secondo le disposizioni di protezione dal virus Covid-19 previste dalla normativa.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 30 settembre 2021 è pari a **368 mila Euro**, relativi prevalentemente ad interventi vari in *land side* e sugli impianti.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	429	449	-20	-4%	496	-67	-13%
Dirigenti	9	9	0	4%	9	0	4%
Quadri	36	35	2	4%	32	4	13%
Impiegati	303	319	(16)	-5%	357	(54)	-15%
Operai	81	86	(5)	-6%	98	(17)	-18%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	472	499	-27	-5%	546	-74	-14%
Dirigenti	9	9	0	0%	9	0	0%
Quadri	36	35	1	4%	32	4	13%
Impiegati	343	365	(22)	-6%	404	(61)	-15%
Operai	84	90	(6)	-6%	101	(17)	-17%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 20 equivalenti full-time rispetto al 2020 e di 67 rispetto al 2019 è dovuta al mancato ricorso ai contratti a termine, a partire da aprile 2020 e fino a luglio 2021, a causa della riduzione del traffico e ad alcune uscite agevolate.

Il costo

La riduzione del 29,3% rispetto al 2019 deriva, oltre che dal calo di organico sopra descritto, dalle azioni messe in atto con l'obiettivo di contenere il più possibile il costo del lavoro, dal momento che rappresenta una delle principali voci di costo per il Gruppo, salvaguardando però al contempo e nella misura massima possibile i livelli occupazionali.

In particolare il Gruppo ha agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza da marzo 2020 fino al 20 marzo 2021, per AdB e a seguire per la controllata FFM, il Gruppo ha avviato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una riduzione delle attività degli altri dipendenti. A partire dal 22 marzo 2021, fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021, fino al 31 dicembre 2021, per la società controllata FFM.

Contribuiscono al risparmio anche gli altri costi del personale, principalmente per minori costi di servizio mensa (in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working), di formazione (solo rispetto al 2019 in quanto rispetto al 2020 il costo è in linea) e trasferte, e il mancato ricorso a lavoro in somministrazione.

Rispetto al 2020, malgrado la riduzione di organico, il costo del personale aumenta dell'1,6% per effetto degli accantonamenti relativi alla reintroduzione dei premi variabili del personale azzerati nel 2020 e stimati per il periodo in esame, di maggiori incentivi all'esodo e di minor godimento di ferie.

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	15.519	15.275	244	1,6%	21.958	-6.439	-29,3%

LE RELAZIONI SINDACALI

In data 26 febbraio 2021 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga per i dipendenti Adb, entrata in vigore a partire dal 22 marzo 2021 e con validità fino al 13 giugno 2021. Nell'accordo è previsto un sistema di rotazione che viene applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità. Anche per la CIGD è prevista l'integrazione al reddito dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha stabilito la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei 12 mesi precedenti il periodo della pandemia. Successivamente Adb ha richiesto l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD (14/6-26/12) previste dal Decreto Sostegni. A differenza della CIGD in vigore tra marzo e giugno 2021, per le ulteriori settimane c'è stata la possibilità per l'Azienda di anticipare il trattamento ai lavoratori, con anche l'integrazione del Fondo di Solidarietà per il Trasporto Aereo.

Lo stesso accordo è stato siglato per la società FFM, sia per le prime 12 settimane con un periodo di validità dall'01/04/2021 al 23/06/2021 che per le successive 28 dal 24/6 al 31/12.

Il 5 gennaio 2021 è stato siglato, inoltre, un accordo con le OO.SS. per istituire un piano di esodo incentivato volontario, sia per Adb che per FFM, quale ulteriore misura per la tutela occupazionale e allo stesso tempo per consentire risparmi sul costo del personale del Gruppo. Il termine per le uscite incentivate, inizialmente fissato al 31/03/2021, è stato prorogato con successive integrazioni dell'accordo in una prima fase fino al 30/06/2021 e successivamente al 31/10, in linea con il prolungamento del blocco dei licenziamenti deciso dal Governo.

Durante tutta la fase di emergenza Covid il Gruppo Adb ha mantenuto un rapporto costante con le OO.SS. e con gli RLS attraverso l'istituzione di un Comitato Regolamentazione e si sono tenuti incontri di aggiornamento periodici sulle misure di protezione e prevenzione dal contagio di volta in volta adottate per fronteggiare l'emergenza.

In collaborazione con le Organizzazioni Sindacali, e con il sostegno di Comune e Città Metropolitana di Bologna, Adb ha anche formalizzato e ha posto all'attenzione del Governo Italiano, del Ministero dei Trasporti, della Regione Emilia Romagna e degli altri Organi interessati un documento di richiesta di sostegno e di salvaguardia dell'occupazione per l'intero sito aeroportuale al fine di sollecitare un intervento diretto, anche in prospettiva dell'uscita dall'emergenza sanitaria.

Adb ha inoltre partecipato a due tavoli di lavoro promossi dalle istituzioni locali: il "Tavolo per la Sicurezza", che ha trattato i protocolli e le norme anticovid da attuare nelle aziende, e il "Patto del Lavoro e dello Sviluppo Sostenibile".

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel confronto con lo stesso periodo dello scorso anno si evidenzia un allineamento dei costi dedicati alla formazione nonostante il persistere della limitazione dei corsi erogati in aula. La formazione dei primi nove mesi del 2021 è stata caratterizzata dalla formazione obbligatoria, che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione, e dall'aggiornamento Security per circa 70 addetti, che hanno sostenuto l'esame di rinnovo della certificazione triennale con ENAC, e da diverse iniziative di carattere manageriale, grazie all'utilizzo dei fondi professionali e alla partecipazione a bandi.

Per quanto riguarda la formazione manageriale si evidenziano:

- il corso "Adempimenti normativi in materia di energia nella progettazione di edifici" in tema di efficienza energetica e inquadramento normativo regionale e nazionale;
- un percorso di Team Coaching sul tema della Pandemic Fatigue per gestire la forte pressione dovuta al lungo protrarsi della situazione pandemica e la conseguente situazione di incertezza e difficoltà sotto il profilo strategico, gestionale e di guida delle persone.

Tra i corsi specialistici si segnalano tra gli altri:

- il corso CAST Terminal rivolto al gruppo di lavoro “Cast Airport Simulation Team”, che ha l’obiettivo di simulare scenari futuri che coinvolgono infrastrutture e processi operativi al fine di dare elementi di supporto alle decisioni strategiche del management;
- il corso Auditor per 6 nuovi auditor aziendali sia di qualità che di security;
- il corso Runway Inspection in accordo con il Reg. EU 139 ADR.OPS. B.015 sul monitoraggio ed ispezione dell’Area di Movimento.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL’ANDAMENTO DELLE SOCIETA’ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquisita 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.

Al 30 settembre 2021 la società aveva 15 dipendenti 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, del personale e ICT.

Nonostante i pesanti impatti sul traffico aereo della pandemia da Covid-19, FFM ha chiuso i primi nove mesi del 2021 con una crescita del traffico servito del 32,5% rispetto allo stesso periodo del 2020 con circa 3 milioni di kg processati in più. Il confronto con il 2019 è però ancora negativo (-17% pari a circa 2,5 milioni di kg processati in meno). Relativamente alle direttrici di traffico, le esportazioni registrano una crescita del 45% e anche l’import segna un modesto incremento (+1%) grazie anche alla ripresa delle attività fieristiche.

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

Al 30 settembre 2021 i risultati economici hanno subito una contrazione, pur chiudendo con un risultato economico positivo. Il Margine Operativo Lordo si attesta a circa 125 mila Euro in peggioramento rispetto al periodo di confronto precedente (380 mila Euro) per effetto di un modesto calo dei ricavi (-2%) legato alla differente composizione del traffico registrata nel 2021 rispetto al 2020 a fronte di un aumento dei costi (+15%) per revisione contrattuale di prestazioni di terzi e maggiori costi per servizi professionali.

Il risultato del periodo si attesta pertanto su un valore positivo (79 mila Euro) ma in calo del 71% rispetto al periodo di confronto 2020.

Come meglio descritto nel capitolo sul contenzioso a cui si rimanda per approfondimenti, la società ha dato mandato ai suoi legali di difenderla nei giudizi tributari innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Bologna avverso alcuni avvisi di rettifica delle dichiarazioni doganali di importazione ed in base ai quali l’Agenzia delle Dogane di Bologna - non ritenendo sussistenti i presupposti per la franchigia di dazi all’importazione e per l’esenzione dall’imposta sul valore aggiunto all’importazione - ha invitato FFM a corrispondere i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per un ammontare complessivo di 4,3 milioni di Euro. I predetti avvisi individuano come soggetto obbligato al pagamento FFM e, in solido, i clienti per i quali ha effettuato le operazioni di sdoganamento. Le eventuali obbligazioni di FFM nei confronti dall’Agenzia deriverebbero da comportamenti *contra legem* posti in essere dai clienti e nei confronti dei quali FFM è completamente estranea nonché parte lesa e come tale ha dato mandato ai propri legali di difendersi in tutte le sedi (rif. capitolo sul contenzioso).

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 49%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale e, al 30 settembre 2021, operava con 15 dipendenti, in crescita rispetto al 31 dicembre 2020 (11 dipendenti) per l'avvio dell'attività di assistenza handling ai voli c.d. "non programmati" (o anche servizio "H24"), attività affidata dalla Capogruppo che ha comportato l'acquisizione di mezzi e personale per l'inizio dell'attività dal 1° aprile 2021.

Nonostante l'impatto dell'emergenza sanitaria da Covid 19 i movimenti di Aviazione Generale in Italia relativi ai primi nove mesi del 2021 sono cresciuti del 39,2% rispetto al 2020 assestandosi sui valori 2019. Nello stesso periodo TAG ha registrato una crescita dei movimenti del 59% e quindi superiore alla media nazionale, confermandosi ai livelli del 2019. La ripresa si è avviata a partire dal mese di marzo anche grazie alla chiusura dell'aeroporto di Firenze per lavori. In termini di tonnellaggio l'incremento sul 2020 è stato pari all'89% sebbene ancora con valori inferiori al 2019 (-10%).

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.

Nei primi nove mesi del 2021, grazie alla ripresa del traffico e all'avvio del servizio "H24", TAG ha visto una crescita dei ricavi dell'85% rispetto al 2020 oltre che per effetto dell'incasso del contributo a fondo perduto di 103 mila Euro di cui al Decreto Sostegni. I costi operativi sono aumentati del 45%, prevalentemente per il maggior acquisto di carburante aeromobili cui hanno corrisposto maggiori vendite e per l'aumento dei costi del personale per effetto delle nuove assunzioni necessarie per coprire il servizio H24.

Conseguentemente, la Società ha chiuso il periodo con un Margine Operativo Lordo di 771 mila Euro contro 176 mila Euro del periodo di confronto e un risultato positivo di 393 mila Euro contro una perdita di 50 mila Euro nel periodo di confronto.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso dei primi nove mesi del 2021 con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 settembre 2021.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA SOSTENIBILITÀ

L'Emittente prosegue con debita focalizzazione i propri obiettivi di sostenibilità, pur aggiornati al momento pandemico. Ciò, anche in aderenza al nuovo Codice di Corporate Governance (ed. 2020), con l'attenzione dell'intero organo amministrativo che intende guidare la società perseguendone il successo sostenibile.

Per approfondimenti sul tema si rimanda al medesimo paragrafo della relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2021.

4.2 LA QUALITÀ

La qualità del servizio in aeroporto nel corso del 2021 ha risentito fortemente delle condizioni imposte dalla pandemia da Covid-19, così come era stato per il 2020, sia lato gestore, per l'adattamento dei processi operativi e l'implementazione e il mantenimento di nuove misure di igiene e sicurezza, sia sotto il profilo della percezione e delle aspettative dei nostri passeggeri.

In generale anche nella Summer season 2021 si è confermata la buona percezione dei servizi aeroportuali. Si evidenzia un primo segnale di discontinuità nel mese di giugno in coincidenza con la ripresa del traffico, pesano ancora, infatti, nella operatività quotidiana i limiti di distanziamento sociale e sicurezza imposti dalla pandemia e i nuovi requisiti di verifica documentale imposti dai protocolli Covid-19.

È proseguita l'attività di monitoraggio delle performance e i tempi di attesa progressivi sono rimasti all'interno delle soglie obiettivo. Il Gestore ha condiviso puntualmente i dati di performance, gli aggiornamenti di contesto e le possibili criticità e soluzioni con gli operatori aeroportuali per trovare soluzioni condivise a servizio dell'utenza. Dalle segnalazioni dei passeggeri è emersa una forte esigenza di informazione chiara e puntuale sulla regolamentazione nazionale e internazionale ed è stata quindi posta particolare attenzione a fornire gli aggiornamenti sui canali ufficiali dell'aeroporto.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L'anno 2021 rappresenta il secondo anno del periodo regolatorio 2020-2023. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha avviato le istruttorie con l'ENAC al fine della formalizzazione del Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023 e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per la determinazione delle "tariffe" aeroportuali per il medesimo quadriennio.

Al riguardo si informa altresì, che AdB ha proposto un Ricorso Straordinario al Capo dello Stato in relazione alla clausola di cui all'art. 19 dello schema di Contratto di Programma. Analogo ricorso è stato presentato da altre società di gestione italiane. A dicembre 2020, il Consiglio di Stato ha emesso al riguardo parere nel quale si ribadisce la correttezza dei motivi di cesura sollevati in merito a tale clausola illegittima da parte delle società ricorrenti. I giudizi una volta trasposti saranno decisi con Decreto del Presidente della Repubblica. L'attesa e l'auspicio – a questo punto – è che gli Enti competenti procedano in autotutela alla revisione delle previsioni della suddetta clausola con ogni consentita urgenza.

Si dà atto, come già in precedenti relazioni, che per diverse ragioni, indipendenti dalla volontà della Capogruppo che ha confermato in ogni sede ed interlocuzione la sua piena disponibilità all'ENAC, il Contratto non è stato formalizzato per iscritto – comunque dandosi in buona fede applicazione agli impegni correlati nel corso del 2020 e nel corrente 2021, necessariamente con interpretazione coerente all'insorgenza dell'evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale; si dà altresì atto che anche Enac, dal canto suo ha, in relazione al medesimo Contratto di Programma, ugualmente dato piena attuazione svolgendo i monitoraggi di competenza.

Al riguardo la Capogruppo proseguirà le interlocuzioni con Enac per una valutazione aggiornata della propria peculiare posizione ed un'adeguata istruttoria di aggiornamento alla situazione atualizzata agli impatti della pandemia sui diversi fronti interessati dalla regolamentazione tipica del Contratto di Programma. Pro tempore il gestore procederà nella gestione aeroportuale, come fin qui, in buona fede e con leale cooperazione, pur in assenza di vincoli formali ed altresì tenendo conto di una situazione del settore e specifica dello scalo complessivamente ben differente rispetto ai target ed agli impegni alla base delle ipotesi istruttorie del 2019 per causa dell'evento esogeno pandemico ancora corrente.

In data 20 maggio 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha differito al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020), prevista originariamente a decorrere dal 1° luglio 2021.

In data 27 ottobre 2021, si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2022. Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Società, saranno applicate a partire dal 1° gennaio 2022.

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE

In data 30 dicembre 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” (cd. Legge di Bilancio 2021), entrata in vigore il 1 gennaio 2021.

Nel corso dell'iter approvativo del disegno di Legge di Bilancio 2021 sono state introdotte due nuove specifiche misure a sostegno del settore aeroportuale:

1. la prima prevede (commi da 715 a 720 dell'art. 1) l'istituzione presso il MIT di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro (di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19;
2. la seconda garantisce (comma 714 dell'art.1) le prestazioni integrative del “Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale” anche ai trattamenti di integrazione salariale in deroga, richiesti dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale per 12 settimane, nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021.

In data 25 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 recante “Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali” (GU Serie Generale n. 123 del 25-05-2021). Il provvedimento, all'articolo 73 comma 2, prevede l'incremento di 300 milioni di euro del fondo di compensazione istituito dalla Legge di Bilancio 2021, dei quali 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali e i restanti 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Ne consegue, dunque, che la dotazione del fondo tesa a compensare i danni patiti dalle società di gestione ammonta complessivamente a 735 milioni di euro.

In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi dell'art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano da 800 milioni di Euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid-19.

Termini e modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché criteri di determinazione e di erogazione dello stesso verranno definiti – nel rispetto dei criteri delineati nella norma stessa “al fine di evitare sovra-compensazioni” – con decreto del MIMS di concerto con il MEF, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari; tale decreto ad oggi non è ancora stato emanato.

5.3 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria e sono stati nominati tre Commissari Straordinari. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. amministrazione straordinaria (“Alitalia SAI in as”) con sentenza dell'11 maggio 2017. Successivamente, sulla G.U. 30 maggio 2017, n.124, è stato pubblicato il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 12 maggio 2017 con il quale anche Alitalia Cityliner S.p.A. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ed è stato nominato lo stesso collegio commissariale di Alitalia.

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari a 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo.

In data 17 dicembre 2019 è stato depositato il decimo progetto di stato passivo il quale comprende anche la domanda di insinuazione presentata dalla Capogruppo; in tale sede è stato integralmente riconosciuto il privilegio per i diritti aeroportuali maturati negli ultimi mesi di attività prima della dichiarazione di insolvenza per 0,66 milioni di Euro.

Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. Adb si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

Rispetto alle posizioni di debito attuale di Alitalia SAI in a.s., si rappresenta al 30 settembre 2021 un'esposizione significativa pari a circa Euro 1,6 milioni di Euro dei quali 0,7 milioni sono costituiti da crediti non commerciali prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco e di cui 1,1 milioni risultano scaduti da oltre 90 giorni al 30 settembre 2021. In relazione a tale situazione, Adb ha inoltrato, come di prassi, richieste e solleciti di pagamento, altresì costantemente informando Enac della situazione di ennesimo rischio e pregiudizio per il gestore ed altresì, infine, diffidando formalmente l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile con richiesta di adottare misure atte ad inibire le operazioni aeroportuali del vettore medesimo. Ulteriormente – non avendo ricevuto riscontro alcuno da Enac, pur a seguito delle plurime comunicazioni pec formalizzate – è stata predisposta ed inviata la necessaria documentazione al fine di formalizzare specifica istanza ex art. 802 del codice della navigazione alla locale Direzione Aeroportuale Bologna-Rimini al fine di ottenere il provvedimento di divieto di decollo dei velivoli della flotta AZ. La Direzione Aeroportuale non ha concesso detto provvedimento, ritenendo ostativa la condizione di amministrazione straordinaria del vettore. Nel frattempo nel mese di ottobre sono stati incassati alcuni crediti per 231 mila Euro e Alitalia ha cessato l'attività volativa il 14 ottobre mantenendo sullo scalo di Bologna solo l'attività manutentiva.

Con Decreto del 9 ottobre 2020 è stata costituita la società Italia Trasporto Aereo SpA con capitale sociale iniziale pari a venti milioni di Euro, interamente versati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. ITA la nuova compagnia aerea di bandiera, a seguito della conclusione positiva della difficile trattativa tra Ue e governo italiano, ha iniziato le attività il 15 ottobre 2021. Recentemente è giunta informazione da parte di ITA che i collegamenti Bologna-Roma saranno sospesi dal 22 novembre fino al termine della Winter 21/22; questa informazione è confermata dall'assenza della tratta in vendita sul sito di compagnia.

Per approfondimenti su altri temi quali la retrocessione degli impianti AVL, dei beni e delle aree ENAV e la Brexit si rimanda integralmente alla relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2021.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi. Per approfondimenti sugli altri contenziosi si rimanda alla relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2021 o a quanto indicato nel Bilancio al 31 dicembre 2020.

Contenzioso doganale FFM

In data 20 aprile 2021 l'Ufficio delle Dogane di Bologna ha notificato l'avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, 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 committenti. Non ritenendo le Dogane sussistenti, nelle fattispecie, i presupposti per franchigia di dazi all'importazione ed esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione i detti avvisi contengono per FFM l'invito 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).

Il Gruppo ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità e, in particolare, nelle fasi più critiche della diffusione della pandemia, la controllata FFM 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. Il Gruppo conferma che le operazioni curate da FFM 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.

La controllata FFM ha conferito mandato difensivo a legali specialisti in materia ed ha proposto impugnativa avverso i predetti avvisi nel termine di legge di 60 giorni dalla notifica, ciò al fine di proporre ogni consentita difesa, in considerazione dell'assoluta estraneità della società al contestato mancato rispetto, da parte dell'importatore e con azione successiva all'importazione ed in nessun modo verificabile da FFM all'atto delle operazioni a propria cura svolte, della destinazione dei beni e, quindi, delle condizioni tutte legittimanti la predetta esenzione. Sono state altresì proposte istanze di sospensiva nell'ambito delle impugnative proposte. In particolare, a seguito della presentazione dell'istanza ex art. 45 CDU all'Agenzia delle Dogane di Bologna per la sospensione dei verbali di accertamento notificati, FFM ha ottenuto un provvedimento sospensivo, subordinato all'emissione di una fideiussione bancaria od assicurativa ad idonea garanzia.

FFM ha dunque proceduto alla ricerca di un'adeguata garanzia, incontrando varie e documentate difficoltà a reperirla sul mercato. Nel mese di ottobre FFM ha finalizzato positivamente contratto assicurativo per garanzia ad hoc - con primario Istituto nazionale - secondo le condizioni ed i termini prescritti dall'Agenzia delle Dogane ed ha provveduto a trasmettere la medesima all'Ufficio delle Dogane di Bologna, onde integrare gli effetti sospensivi accordati e prevenire l'avvio di eventuali azioni esecutive. Tale garanzia ha previsto l'atto di co-obbligazione da parte di AdB. Nel frattempo, radicato anche il procedimento giudiziale tributario innanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna, all'esito dell'udienza del 13 ottobre 2021, l'istanza cautelare presentata da FFM è stata rigettata. Prosegue invece la fase di merito del giudizio.

I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente la posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti significativi sul settore aeroportuale anche nella prima metà dell'anno in corso. Tuttavia, con l'avvio della stagione estiva, grazie al calo dei contagi e al contemporaneo buon andamento delle campagne di vaccinazione, si è assistito ad un netto incremento del traffico aereo, nonostante permanga una certa incertezza relativamente agli sviluppi futuri, legata principalmente alla continua diffusione di varianti del virus. Secondo dati di ACI Europe, nei primi nove mesi dell'anno sono stati persi in Europa 1,2 miliardi di passeggeri rispetto al 2019 (-63%); da sottolineare, tuttavia, il seppur parziale recupero dei volumi a partire dalla stagione estiva (in particolare agosto -41% e settembre -43% rispetto al 2019). Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 potrebbe avvenire nel 2025, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività (Fonte: COVID-19 & AIRPORTS Traffic Forecast, Revised Q4 2021, FY 2021 & 2022 Scenarios, 13 ottobre 2021).

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

Tali fattori – a seconda di quella che sarà la loro esatta evoluzione, in concreto – potranno comportare effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

Il **rischio liquidità**, in un contesto di crisi così accentuata e 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 e, al contempo, per coprire la nuova esigenza di finanziamento anche del ciclo del Capitale Circolante Netto fino al termine della crisi. Pur mantenendosi al momento inalterato l'impegno di sviluppare le infrastrutture aeroportuali esistenti, il piano interventi è stato oggetto di rivalutazione in chiave strategica e con confronto con Enac con individuazione di nuove priorità e fasi implementative in seguito alla drastica riduzione del traffico ed il Gruppo ha in corso interlocuzioni con potenziali finanziatori. Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

Quanto al **rischio di tasso** di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 30 settembre 2021 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 62% in forte crescita sia rispetto al 49% del 30 giugno 2021 che rispetto al 27% del 31 dicembre 2020. E' in aumento anche il rischio di insoluto di alcuni clienti principalmente *aviation*. La crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese di tutta la filiera; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha concesso alcune dilazioni di pagamento ai clienti ed ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 30 settembre 2021 così come continuerà a monitorarlo e adeguarlo anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa. 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 il Gruppo detiene alcuni strumenti finanziari tuttavia tenuto conto dei 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.

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

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 settembre 2021, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 54,3%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. 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 ovvero che in futuro il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero 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. Alla luce dell'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complesso e incerto tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

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.

La Società, nel rispetto della propria policy di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia legacy carrier, sia low cost, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte. La suddetta policy prevede che gli incentivi non possano in nessun caso superare una misura tale per cui non vi sia un primo margine positivo con riferimento alle attività di ciascun vettore; tuttavia, ove il traffico passeggeri e le rotte operate dai vettori che godono degli incentivi si incrementassero nel tempo, il margine positivo registrato dalla Business Unit Aviation 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 crescente del segmento low cost, è attivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo. A fronte del protrarsi della crisi pandemica e di una condizione di significativa incertezza e perdurante discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha attivato per la Summer Season 2021 una policy ad hoc (finalizzata a sostenere la ripresa del traffico estivo, nell'interesse dell'utenza e del gestore, al fine di recuperare quanto più traffico possibile, nonostante la contingenza eccezionale); la Società sta mettendo a punto, considerate le più aggiornate prospettive di breve termine, una nuova policy annuale sempre in linea con le migliori prassi di settore.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte della chiusura degli esercizi commerciali aeroportuali (con pochissime eccezioni e comunque con assenza di clientela) per il periodo di lockdown come decretato a livello nazionale e valutata la ripresa assai limitata del traffico anche nei successivi mesi del 2020, la Capogruppo ha acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili.

Ulteriori attività negoziali sono quindi state condotte, ulteriormente, per ridefinire gli accordi e contratti con gli operatori ed i subconcessionari aeroportuali alla luce delle prospettive attualizzate e con logiche di progressivo incremento dei corrispettivi in linea con la graduale ripresa del traffico presso lo scalo.

Alla data di redazione del presente documento, per alcune aree commerciali sono stati disdetti o non prorogati i contratti di subconcessione e l'offerta prevalente sullo scalo è rappresentata da punti vendita *food & beverage*.

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.

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, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. Un ulteriore e straordinario rischio profilatosi aggiuntivamente nel 2020 anche a tale riguardo è il cd. rischio pandemico, per gli impatti tutti (lato capacità e performance dell'organizzazione della società aeroportuale, possibili rallentamenti ulteriori dei procedimenti, rischio indisponibilità finanziaria, etc. etc.).

In data 30 settembre 2021 la Capogruppo ha ricevuto approvazione, da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della propria motivata proposta di sviluppare il Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutto lo slittamento temporale dell'intervento di ampliamento dell'aerostazione. Ciò al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico, altresì assicurando un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria, valutata l'emergenza sanitaria da Covid-19 ed i suoi significativi impatti sulle attività e sui risultati del Gruppo AdB S.p.A.

Il piano investimenti come rimodulato e fin qui formalmente autorizzato con orizzonte al 2023 sarà implementato, con risorse finanziarie in parte già disponibili e altre da reperire esternamente.

Rischi legati alla mancata garanzia del servizio agli utenti da parte di alcuni operatori aeroportuali

Le società di handling operanti sullo scalo, in risposta ad una crescente ed intensa pressione competitiva e al fine di garantire la sostenibilità economica delle proprie attività, hanno posto negli ultimi anni particolare attenzione al contenimento del costo del lavoro, essendo caratterizzate da un'occupazione di natura *labour intensive*, nonché all'efficienza delle proprie operations, anche a discapito della qualità delle attività svolte. Le difficili condizioni di mercato in cui tali soggetti operano sono state poi ulteriormente esacerbate dalla crisi scoppiata in seguito alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha coinvolto tutto il settore aereo, rendendo ancor più precaria una condizione economico-finanziaria già fragile. Questa situazione potrebbe pertanto compromettere la qualità e la continuità dei servizi offerti al passeggero dagli handler sullo scalo di Bologna. La Capogruppo sta operando per definire un contingency plan finalizzato a garantire una continuità dei servizi, anche in caso di difficoltà da parte degli operatori aeroportuali che attualmente li svolgono.

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.

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 2020 per 198 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, in particolare sulla durata della crisi, consente. Il test di *impairment* non ha evidenziato perdite durevoli di valore. Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2021 – sempre per 198 milioni di Euro – il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment*. Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 30 settembre 2021 rispetto alle previsioni tendenziali 2021, non essendosi manifestati indicatori di impairment così come definiti dallo IAS 36, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2021, così come del capitale investito netto del Gruppo.

Stagionalità dei ricavi

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

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

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

- **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 e
 - dall'esercizio 2019, 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).
- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della 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.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	30/09/2021	30/09/2020	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	3.456	8.093	(4.637)	-57%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.361	2.880	(519)	-18%
Totale garanzie prestate	16.690	21.846	(5.156)	-24%

Al 30 settembre 2021, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 16,7 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni di cui le principali:
 - a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
 - a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per deposito Iva ed attività doganali della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 1,8 milioni di Euro.
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa, sottoscritto e versato dalla Capogruppo per il 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) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,4 milioni di Euro.

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

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

Si segnalano, comunque, alcuni fatti di rilievo che si sono manifestati dopo la chiusura del periodo o che si manifesteranno nei prossimi mesi.

Andamento del traffico

L'Aeroporto di Bologna continua, mese dopo mese, a recuperare passeggeri dopo il brusco "stop" dovuto alla pandemia. Seppure ancora lontano dai livelli pre-Covid, nei primi 10 mesi dell'anno il Marconi ha superato i tre milioni di passeggeri complessivi.

Nel mese di ottobre, i passeggeri sono stati 582.776, pari ad un decremento del 27,8% su ottobre 2019, ultimo anno precedente la pandemia, ma con un +189,6% su ottobre 2020, quando le forti limitazioni ai viaggi avevano ridotto i passeggeri a sole 200 mila unità.

Nel dettaglio, nel mese appena concluso si è registrato un forte incremento dei passeggeri su voli nazionali, a quota 188.089, in crescita del 17,0% su ottobre 2019 (e a +64,1% su ottobre 2020). Ancora in forte calo sul 2019, invece, i passeggeri su voli internazionali, a quota 394.687 (-39,0% su ottobre 2019, mentre sullo stesso mese del 2020 il dato è in crescita del 355,6%).

I movimenti aerei sono stati 4.879 (-21,7% su ottobre 2019, +99,8% sullo stesso mese del 2020), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.543 tonnellate, in crescita del 4,7% su ottobre 2019 e del 22,2% su ottobre 2020.

Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già superato i livelli pre-Covid e quelli su voli internazionali ancora frenati dalla situazione sanitaria internazionale.

A confermare la tendenza attuale, anche la classifica delle mete preferite di ottobre, dove ai primi 5 posti troviamo 4 aeroporti italiani: Catania, Palermo, Barcellona, Brindisi e Bari. Seguono: Madrid, Parigi Charles de Gaulle, Tirana, Amsterdam e Cagliari.

Nei primi dieci mesi del 2021 i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 3.094.532, in calo del 61,2% sullo stesso periodo del 2019, con 29.043 movimenti aerei (-52,9%) e 31.543 tonnellate di merce trasportata (-0,5%). Se confrontati al 2020, i dati del periodo gennaio-ottobre 2021 registrano un incremento di passeggeri del 33,1%, con un +20,7% nei movimenti e un +23,5% nelle merci.

La differenza con i valori pre-pandemia è ancora significativa, ma l'intensificazione della campagna vaccinale, che ha superato l'83% della popolazione italiana, e l'introduzione del Greenpass anche per i voli interni, rappresentano elementi utili ad un'ulteriore ripresa del settore.

Recentemente è giunta informazione da parte della nuova compagnia aerea di bandiera di ITA - società Italia Trasporto Aereo SpA - che i collegamenti Bologna-Roma saranno sospesi dal 22 novembre fino al termine della Winter 21/22.

In data 26 ottobre 2021 AdB ha siglato un'intesa preliminare, che definisce il proprio iniziale ingresso nella costituenda newco, URBAN BLUE, società per lo sviluppo internazionale della urban air mobility, insieme a Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia e Aeroports de la Cote d'Azur.

URBAN BLUE nella sua prima fase di attività realizzerà studi di fattibilità tecnico-economici e masterplan, in coordinamento con tutti gli attori del nuovo ecosistema, propedeutici alla fase autorizzativa e alla successiva realizzazione e gestione dei vertiporti. La società sarà in futuro aperta a nuovi partner industriali, tecnologici e finanziari per la progressiva espansione dell'urban air mobility in diverse area geografiche, oltre che inizialmente in Italia e Francia e si occuperà di studiare, progettare, costruire e gestire le infrastrutture – anche conosciute come vertiporti – indispensabili per permettere ai velivoli elettrici a decollo verticale (e-VTOL) di collegare gli aeroporti con i centri abitati e favorire la mobilità intra-city, favorendo il decongestionamento del traffico nei centri urbani.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

L'incertezza relativa al perdurare dell'emergenza sanitaria in corso e delle sue future evoluzioni rendono difficile prevedere l'andamento del traffico e della situazione economico-finanziaria del Gruppo nei prossimi mesi.

Da analisi sull'evoluzione della pandemia e sul relativo impatto sul trasporto aereo, alcuni studi di settore ipotizzano, nei prossimi anni, una ripresa non graduale e lineare del traffico, quanto piuttosto un andamento più altalenante dei volumi, che potrebbero risentire di una situazione disomogenea nella diffusione dei contagi nei singoli paesi e di un'altrettanto disomogenea positiva incidenza delle campagne vaccinali. Allo stato attuale vi è un'ipotesi di recupero completo del traffico pre-Covid19 intorno al 2025 (Fonte: ACI Europe).

Nelle more di un recupero sostanziale del traffico pre-Covid, la strategia di sostenibilità del Gruppo sarà improntata a preservare gli asset aziendali, in particolare attraverso il mantenimento dei livelli occupazionali e il cash flow, così garantendo le condizioni per la crescita nel medio periodo.

Per il 2021 corrente, gli stessi studi di settore stimano un andamento del traffico passeggeri fortemente condizionato dall'efficacia e dalla pervasività dei piani di vaccinazione e da eventuali ulteriori ondate di contagi. ACI Europe stima per il 2021 un possibile recupero del 40% dei volumi annuali di traffico pre-Covid19, con una leggera ripresa stimata solo a partire dal secondo semestre dell'anno. AdB stima per il 2021 un andamento dei volumi di traffico passeggeri in linea con i principali studi di settore.

Il comparto non aviation continuerà a risentire negativamente della crisi per effetto della debole ripresa dei volumi di traffico su cui si fonda la componente variabile dei contratti, nel frattempo ridefiniti con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito, e per la mancata apertura di alcuni punti vendita sullo scalo.

Il Gruppo manterrà in atto, per quanto possibile, le misure di contenimento costi, tenendo conto dell'esigenza di mantenere la piena operatività dello scalo pur con minori volumi di traffico.

Dal punto di vista della sostenibilità sociale, e del correlato impatto sui costi del personale, la Capogruppo, può contare sulla CIG in deroga che, alla luce del perdurare della crisi per il settore, è stata prorogata per ulteriori 28 settimane fino alla fine del 2021.

Pur in un contesto di forte incertezza, sulla base della liquidità disponibile e delle assunzioni di budget, i flussi di cassa sono stimati tali da non determinare un ulteriore ricorso a finanziamenti esterni nel corso dell'anno. Tuttavia, tenuto conto degli impegni complessivi dei prossimi anni e considerando che gli aiuti di stato sono al momento del tutto da comprendere nella loro concretezza, entità e tempistica, sono già in corso istruttorie per il reperimento di risorse finanziarie.

Alla luce di tutto quanto meglio illustrato nel rendiconto di periodo e come sopra sintetizzato, il Gruppo ritiene di confermare che l'impatto della pandemia sull'esercizio 2021 sarà fortemente negativo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 12 novembre 2021

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2021

Prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
Conto Economico consolidato
Conto Economico Complessivo consolidato
Rendiconto finanziario consolidato
Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2021	al 31.12.2020
Diritti di concessione		198.796	198.470
Altre attività immateriali		1.048	1.569
Attività immateriali	1	199.844	200.039
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.221	12.686
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	15.953	17.418
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.970	12.946
Imposte differite attive	5	13.233	10.732
Altre attività non correnti	6	239	272
Altre attività non correnti		26.486	23.994
ATTIVITA' NON CORRENTI		242.283	241.451
Rimanenze di magazzino	7	649	676
Crediti commerciali	8	17.881	6.279
Altre attività correnti	9	8.127	3.793
Attività finanziarie correnti	10	0	275
Cassa e altre disponibilità liquide	11	22.950	43.658
ATTIVITA' CORRENTI		49.607	54.681
TOTALE ATTIVITA'		291.890	296.132

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2021	al 31.12.2020
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		74.313	87.814
Risultato dell'esercizio		(7.560)	(13.590)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	157.067	164.538
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	157.067	164.538
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.937	4.251
Imposte differite passive	14	2.661	2.618
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.615	10.316
Fondi per rischi e oneri	16	1.477	1.399
Passività finanziarie non correnti	17	67.833	69.785
Altri debiti non correnti		41	41
PASSIVITA' NON CORRENTI		86.564	88.410
Debiti commerciali	18	12.796	13.612
Altre passività	19	29.972	23.434
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.210	1.578
Fondi per rischi e oneri	16	23	23
Passività finanziarie correnti	17	4.258	4.537
PASSIVITA' CORRENTI		48.259	43.184
TOTALE PASSIVITÀ		134.823	131.594
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		291.890	296.132

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020
Ricavi per servizi aeronautici		19.197	16.792
Ricavi per servizi non aeronautici		12.686	12.908
Ricavi per servizi di costruzione		6.056	23.517
Altri ricavi e proventi della gestione		571	569
Ricavi	20	38.510	53.786
Materiali di consumo e merci		(1.166)	(998)
Costi per servizi		(11.278)	(11.266)
Costi per servizi di costruzione		(5.767)	(22.397)
Canoni, noleggi e altri costi		(3.024)	(2.750)
Oneri diversi di gestione		(2.290)	(2.237)
Costo del personale		(15.519)	(15.275)
Costi	21	(39.044)	(54.923)
Ammortamento diritti di concessione		(5.443)	(4.962)
Ammortamento altre attività immateriali		(653)	(979)
Ammortamento attività materiali		(1.671)	(1.894)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(7.767)	(7.835)
Accantonamento rischi su crediti		(621)	(260)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(330)	(1.323)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(78)	(29)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(1.029)	(1.612)
Totale Costi		(47.840)	(64.370)
Risultato operativo		(9.330)	(10.584)
Proventi finanziari	24	58	123
Oneri finanziari	24	(746)	(674)
Risultato ante imposte		(10.018)	(11.135)
Imposte dell'esercizio	25	2.458	3.056
Utile (perdita) d'esercizio		(7.560)	(8.079)
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		(7.560)	(8.079)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,21)	(0,22)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,21)	(0,22)

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020
Utile (perdita) di esercizio (A)	(7.560)	(8.079)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	118	(9)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(30)	2
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	88	(7)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	88	(7)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(7.472)	(8.086)
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(7.472)	(8.086)

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 30.09.2020
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(10.018)	(11.135)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(289)	(1.120)
+ Ammortamenti	7.767	7.835
+ Accantonamento fondi	1.029	1.612
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(21)	240
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	709	312
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	700	120
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	67	31
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(56)	(2.106)
Variazione rimanenze di magazzino		
	27	(53)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(12.509)	5.640
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(4.299)	1.116
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(816)	2.185
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	6.500	(5.002)
Interessi pagati	(1.016)	(511)
Interessi incassati	2	79
Imposte pagate	0	(2.252)
TFR e altri fondi del personale pagati	(306)	(152)
Utilizzo fondi	(461)	(3.868)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(12.934)	(4.923)
Acquisto di attività materiali		
	(221)	(751)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	3
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(5.898)	(22.137)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	275	570
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(5.845)	(22.315)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale		
	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	63.900
Finanziamenti rimborsati	(1.668)	(5.386)
Pagamento quota capitale leasing	(261)	(120)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.929)	58.393
Variazione finale di cassa		
	(20.708)	31.156
Disponibilità liquide inizio periodo		
	43.658	29.253
Variazione finale di cassa		
	(20.708)	31.156
Disponibilità liquide fine periodo		
	22.950	60.409

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(1.036)	1.604	(13.590)	164.538	0	164.538
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	462	0	0	(14.050)	13.590	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	88	0	(7.560)	(7.472)	0	(7.472)
Patrimonio netto al 30.09.2021	90.314	25.683	8.179	57.117	(3.272)	(948)	(12.446)	(7.560)	157.067	0	157.067

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2019	90.314	25.683	7.170	37.029	(3.272)	(988)	1.387	20.852	178.175	0	178.175
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	1.009	19.626	0	0	217	(20.852)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(7)	0	(8.079)	(8.086)	0	(8.086)
Patrimonio netto al 30.09.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(995)	1.604	(8.079)	170.090	0	170.090

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Settembre 2021

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2021 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al periodo 1° gennaio - 30 settembre 2020, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19 e continuità aziendale

Come illustrato nella Relazione sulla gestione, l'andamento del Gruppo, a partire da fine febbraio 2020 è stato fortemente impattato dagli effetti della crisi conseguente alla diffusione a più riprese della pandemia Covid-19 i cui effetti sul trasporto aereo sono stati e sono tuttora molto rilevanti.

Il 2021 infatti è iniziato in totale continuità con la fine del 2020, tuttavia, le campagne di vaccinazione sono un fattore determinante per le prospettive di ripresa a livello globale unitamente all'introduzione del Green Pass a livello europeo; la ripresa dei volumi di traffico si è concretizzata a partire dal mese di giugno e si è consolidata nei mesi estivi pur non raggiungendo i livelli di traffico pre-Covid. A ciò si aggiungono le misure di sostegno a livello governativo ed europeo come si esporrà più approfonditamente nel prosieguo.

In questo quadro, tenuto conto di tutte le informazioni attualmente disponibili sul futuro, il Gruppo ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto le misure già messe in atto e le ulteriori in via di attuazione consentiranno nel medio periodo di superare questa crisi che, pur se di portata ed impatto dirompente, deve comunque ritenersi di carattere eccezionale e durata temporanea.

Il Gruppo ha basato questa valutazione su diversi elementi esposti più in dettaglio nel prosieguo ed ha tenuto in considerazione gli effetti esistenti e ragionevolmente ipotizzabili dell'epidemia su tutte le attività aziendali.

Le informazioni sul futuro disponibili fino alla data di approvazione del presente documento sono:

- piano economico-finanziario 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 25 gennaio 2021 i cui parametri di crescita del traffico su tale orizzonte temporale sono basati sulle stime dei principali studi di settore; il Gruppo, sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate alla data di presentazione del presente bilancio che tengono conto delle più recenti informazioni disponibili, conferma la ragionevolezza di tali stime;
- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: la Capogruppo ha avviato con ENAC un percorso di sviluppo infrastrutturale dei piani pluriennali secondo nuove priorità e fasi esecutive al fine di rispondere coerentemente alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga (CIG in deroga) dal 22 marzo fino al 26 dicembre 2021 per i dipendenti della Capogruppo (e dal 1° aprile al 31 dicembre per la controllata FFM) ed altre misure tra le quali quella disposta dall'art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 che ha stanziato un fondo di 450 milioni di Euro destinato alla compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali e di 50 milioni di Euro destinati alle società di handling. Il fondo è stato incrementato dal Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) che ha portato la dotazione del fondo tesa a compensare i danni subiti dagli aeroporti e dalle società di handling a complessivi 800 milioni di Euro, di cui 735 milioni di Euro destinati ai gestori aeroportuali e 65 milioni di Euro alle società di assistenza a terra. A fine luglio 2021 la Commissione Europea ha approvato tale sostegno finanziario ai sensi delle norme UE in materia di aiuti di Stato;
- le altre misure di riduzione dei costi interni (es. blocco del reclutamento di nuovo personale, piano di smaltimento delle ferie arretrate, azzeramento straordinari, etc.) ed esterni con particolare riferimento alle forniture non strategiche ed anche tramite rinegoziazioni con i fornitori;
- disponibilità liquide sufficienti a coprire le esigenze di cassa di almeno dodici mesi dall'approvazione del resoconto intermedio sulla gestione al 30 settembre 2021, considerando l'attuale situazione di crisi e di traffico contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per tutto il 2021 e, anche se in misura minore, 2022 e 2023 ed altresì considerando la linea di credito disponibile e al momento non utilizzata ed i contatti con altri finanziatori per eventuali ulteriori necessità di accesso al credito;
- ulteriori azioni attivabili per preservare la liquidità (es. eventuale ulteriore rimodulazione del piano investimenti).

In sintesi, il Gruppo ritiene che le misure suesposte nonché la propria solidità patrimoniale consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che il Gruppo Aeroporto di Bologna ha in essere.

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

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

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2021 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 novembre 2021.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 30 settembre presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2020 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”).

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2020 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2021, 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.

Il presente resoconto intermedio non è stato assoggettato a revisione contabile.

Il Gruppo ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabile IAS 1, ritenendoli più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali. In particolare, nella rappresentazione della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata è stato utilizzato 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; o
- 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 quando:

- 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;
- l’entità non ha un diritto incondizionato 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 Conto Economico Consolidato è stato utilizzato lo schema che attribuisce proventi e oneri per natura e 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.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci al 30 settembre 2021 della Società Capogruppo 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.

Le tabelle seguenti riepilogano, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 30 settembre 2021 e al 31 dicembre 2020 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 30.09.2021	al 31.12.2020
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

E' opportuno precisare che l'informativa relativa ai settori operativi viene illustrata per le Continuing Operations in modo da riflettere il futuro assetto organizzativo del Gruppo e, separatamente, per le attività destinate alla vendita. Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l'andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore *aviation* rispetto a quelli riconducibili al settore *non aviation*.

La voce "Altro", in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

Nella gestione del Gruppo i proventi e gli oneri finanziari e le imposte non sono allocati ai singoli settori operativi. Le attività di settore sono quelle impiegate dal settore nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2021
Ricavi	24.377	14.133	0	38.510
Costi	(31.267)	(7.777)	0	(39.044)
Margine Operativo Lordo	(6.890)	6.356	0	(534)
Ammortamenti e svalutazioni	(5.262)	(2.505)	0	(7.767)
Accantonamenti	(875)	(154)	0	(1.029)
Risultato operativo	(13.027)	3.697	0	(9.330)
Proventi finanziari	0	0	58	58
Oneri finanziari	0	0	(746)	(746)
Risultato ante imposte	(13.027)	3.697	(688)	(10.018)
Imposte dell'esercizio	0	0	2.458	2.458
Utile (perdita) d'esercizio	(13.027)	3.697	1.770	(7.560)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(7.560)

<i>in migliaia di Euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020 Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020 Non Aviation	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020 Altro	Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2020
Ricavi	34.202	19.584	0	53.786
Costi	(39.680)	(15.243)	0	(54.923)
Margine Operativo Lordo	(5.478)	4.341	0	(1.137)
Ammortamenti e svalutazioni	(5.188)	(2.647)	0	(7.835)
Accantonamenti	(1.320)	(292)	0	(1.612)
Risultato operativo	(11.986)	1.402	0	(10.584)
Proventi finanziari	0	0	123	123
Oneri finanziari	0	0	(674)	(674)
Risultato ante imposte	(11.986)	1.402	(551)	(11.135)
Imposte dell'esercizio	0	0	3.056	3.056
Utile (perdita) d'esercizio	(11.986)	1.402	2.505	(8.079)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(8.079)

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

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2021 Aviation	Al 30.09.2021 Non Aviation	Al 30.09.2021 Altro	Al 30.09.2021 Totale
Attività non correnti	177.163	38.723	26.397	242.283
Attività immateriali	173.366	26.478	0	199.844
Diritti di concessione	172.669	26.127	0	198.796
Altre attività immateriali	697	351	0	1.048
Attività materiali	3.720	12.233	0	15.953
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.720	7.501	0	11.221
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	77	12	26.397	26.486
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.970	12.970
Imposte differite attive	0	0	13.233	13.233
Altre attività non correnti	77	12	150	239
Attività correnti	21.054	5.070	23.483	49.607
Rimanenze di magazzino	427	222	0	649
Crediti commerciali	13.580	4.301	0	17.881
Altre attività correnti	7.047	547	533	8.127
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	22.950	22.950
Totale attività	198.217	43.793	49.880	291.890

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2020 Aviation	al 30.09.2020 Non Aviation	al 30.09.2020 Altro	al 30.09.2020 Totale
Attività non correnti	175.160	39.146	21.502	235.808
Attività immateriali	171.160	25.285	0	196.445
Diritti di concessione	170.322	24.416	0	194.738
Altre attività immateriali	838	869	0	1.707
Attività materiali	3.938	13.845	0	17.783
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.938	9.113	0	13.051
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	62	16	21.502	21.580
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.279	12.279
Imposte differite attive	0	0	8.950	8.950
Altre attività non correnti	62	16	229	307
Attività correnti	9.611	3.820	62.186	75.617
Rimanenze di magazzino	365	310	0	675
Crediti commerciali	6.311	3.163	0	9.474
Altre attività correnti	2.935	347	1.503	4.785
Attività finanziarie correnti	0	0	274	274
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	60.409	60.409
Totale attività	184.771	42.966	83.688	311.425

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 subconcessi agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Diritti di concessione	198.796	198.470	326
Software, licenze e diritti simili	583	1.027	(444)
Altre attività immateriali	51	55	(4)
Altre attività immateriali in corso	414	487	(73)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	199.844	200.039	(195)

Al 30 settembre 2021, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 6,1 milioni di Euro di cui 5,8 milioni (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori di:

- realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato del settore;
- rifacimento della rete di collettamento principale delle acque meteoriche;
- realizzazione del nuovo impianto de icing;
- riqualifica, ampliamento ed ammodernamento degli uffici presso l'area check-in.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta 5,3 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 205 mila Euro che riguarda principalmente l'implementazione del sistema applicativo SAP riguardante la fatturazione elettronica sia attiva che passiva.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 settembre 2021.

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

Alla luce del perdurare della crisi sanitaria ed economica Covid-19, il Gruppo monitora costantemente le proprie performance economico-finanziarie confrontandole con le previsioni economico finanziarie 2021-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 15 febbraio 2021 ed utilizzate per l'effettuazione del test di impairment dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e le relative sensitivity. Relativamente all'esercizio 2020 il test di impairment non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività. Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2021 – pari a 198 milioni di Euro come al 31 dicembre 2020 - il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di impairment.

Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 30 settembre 2021 rispetto alle previsioni tendenziali 2021, non essendosi manifestati indicatori di impairment così come definiti dallo IAS 36, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2021, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.244	3.487	(243)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.167	2.716	(549)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.497	1.925	(428)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	457	346	111
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.860	15.969	(1.109)
Terreni in leasing	950	1.252	(302)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	22	8	14
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	121	189	(68)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.093	1.449	(356)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.953	17.418	(1.465)

Al 30 settembre 2021 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 208 mila Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di arredi e computer oltre a investimenti in corso di realizzazione. La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo Adb rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 30 settembre 2021 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà del Gruppo destinati alla realizzazione di investimenti immobiliari; sono stati iscritti inizialmente al costo di acquisto e valutati successivamente con il metodo del costo.

Tali terreni non sono soggetti ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, viene effettuata una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dalla Capogruppo conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 30 settembre 2021 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2020:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2021
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.09.2021
Credito da Terminal Value	1.043	11	0	0	1.054
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.030	13	0	0	1.043
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.946	24	0	0	12.970

Al 30 settembre 2021 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1,1 milioni di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle 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, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria. La movimentazione del periodo è determinata dai proventi finanziari di competenza del periodo calcolati sul credito iscritto al 31 dicembre 2020 non essendo maturato ulteriore credito da Terminal Value sugli investimenti realizzati nel 2021;

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di *fair value* e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico.

Nessuna variazione nella valutazione al 30 settembre 2021 dello Strumento Finanziario Partecipativo in quanto l'aggiornamento del piano economico-finanziario di Marconi Express Spa, approvato dal pool di banche finanziatrici, prevede una ridefinizione del piano di ammortamento del debito, resosi necessario a seguito della riduzione dei ricavi causati dalla pandemia, ed altre misure anticrisi alla luce delle quali il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 30 settembre 2021;

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

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.09.2021
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.732	3.210	(709)	13.233

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

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

L'incremento del periodo è dovuto principalmente allo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale stimata al 30 settembre 2021 (2,2 milioni di Euro) per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	49	89	(40)
Depositi cauzionali	96	89	7
Crediti tributari non correnti	94	94	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	239	272	(33)

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	623	572	51
Rimanenze di Prodotti finiti	26	104	(78)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	649	676	(27)

Anche questa categoria non presenta variazioni significative.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti commerciali	19.780	7.271	12.509
Fondo svalutazione	(1.899)	(992)	(907)
CREDITI COMMERCIALI	17.881	6.279	11.602

Al 30 settembre 2021 i crediti commerciali per 17,9 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,9 milioni di Euro; i crediti commerciali lordi evidenziamo un significativo aumento (+12,5 milioni di Euro) per la crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato dei mesi estivi oltre che per il rallentamento nei pagamenti di alcuni clienti prevalentemente del settore *aviation*, e l'assenza di pagamenti da parte di Alitalia che ha ripreso a pagare parzialmente solo nel mese di ottobre.

In parallelo la crescita del fondo svalutazione crediti sia per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia per le svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*).

Gli accantonamenti del periodo ammontano a 1 milione di Euro, di cui 0,4 milioni portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi maturati nel periodo ritenuti non incassabili.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(992)	(1.030)	94	28	(1.899)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Credito IVA	138	1.266	(1.128)
Crediti per imposte dirette	17	15	2
Altri crediti tributari	15	18	(3)
Crediti verso il personale	73	58	15
Altri crediti	7.884	2.436	5.448
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	8.127	3.793	4.334

La crescita di questa categoria è dovuta prevalentemente all'aumento dei crediti non commerciali collegati alla crescita del traffico ed ai ratei e risconti attivi collegati alla stagionalità del periodo in esame.

La diminuzione del credito Iva è dovuto sia alla ripresa dell'attività e quindi del fatturato che all'utilizzo in compensazione.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	6.833	2.443	4.390
Crediti per Iresa	379	156	223
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.061)	(1.062)	1
Ratei e Risconti attivi	1.197	445	752
Anticipi a fornitori	69	22	47
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	122	127	(5)
Altri crediti correnti	345	305	40
TOTALE ALTRI CREDITI	7.884	2.436	5.448

Il Gruppo addebita ai vettori l'addizionale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato. Nel periodo in esame non sono intervenute modifiche tariffarie dell'addizionale per cui l'aumento del credito è conseguente alla ripresa del traffico nei mesi estivi ed al mancato pagamento di alcuni vettori (rif. voce crediti commerciali).

La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e non si è quasi movimentata nel periodo in esame come di seguito esposto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2021
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale					
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.062)	0	0	1	(1.061)

10. Attività Finanziarie Correnti

La voce “attività finanziarie correnti” si è azzerata al 30 settembre 2021 in quanto la polizza di capitalizzazione iscritta al 31 dicembre 2020 per 274 mila Euro è stata regolarmente incassata alla scadenza contrattuale (maggio 2021).

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	22.913	43.625	(20.712)
Denaro e valori in cassa	37	33	4
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	22.950	43.658	(20.708)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Per il commento sull’assorbimento di risorse liquide del periodo si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	74.313	87.814	(13.501)
Risultato dell'esercizio	(7.560)	(13.590)	6.030
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	157.067	164.538	(7.471)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 2021 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(7.470.997)	(8.084.996)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	(0,21)	(0,22)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	(0,21)	(0,22)

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 settembre 2021 così come al 30 settembre 2020 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.117	56.655	462
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(12.446)	1.604	(14.050)
Riserva OCI	(948)	(1.036)	88
TOTALE RISERVE	74.313	87.814	(13.501)

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

Ai sensi dell'art. 2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art. 2430 del Codice Civile.

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2020 della controllata FFM.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si movimenta per effetto:

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate;
- della destinazione della perdita dell'esercizio precedente della controllata Tag e della Capogruppo.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised* (nota 13), al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.248)	(1.366)	118
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	300	330	(30)
RISERVA OCI	(948)	(1.036)	88
di cui Terzi	0	0	0
di cui GRUPPO	(948)	(1.036)	88

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
TFR	3.674	4.041	(367)
Altri fondi relativi al personale	263	210	53
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.937	4.251	(314)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2020 al 30 settembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.09.2021
TFR	4.041	14	42	(306)	(118)	3.674
Altri fondi relativi al personale	210	53	0	0	0	263
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.251	67	42	(306)	(118)	3.937

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 2021 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2021
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.618	43	0	2.661

Il fondo imposte differite ammonta a 2,7 milioni di Euro e si incrementa per la fiscalità differita sulle rettifiche relative all'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione".

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.

Al 30 settembre 2021 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo (quota non corrente e quota corrente) ammonta a 11,8 milioni di Euro.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per il periodo al 30 settembre 2021, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.316	299	0	0	10.615
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.578	0	(368)	0	1.210
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.894	299	(368)	0	11.825

La movimentazione del periodo è dovuta:

- ✓ all'accantonamento (330 mila Euro) al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo di 31 mila Euro sui primi nove mesi del 2021;
- ✓ agli utilizzi (368 mila Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di ascensori, di gruppi refrigeratori, di porte automatiche e portoni e il rifacimento della pavimentazione presso un hangar operativo.

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.09.2021
Fondo rischi per contenziosi in corso	976	51	0	1.027
Altri fondi rischi e oneri	423	27	0	450
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.399	78	0	1.477
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	0	0	23
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	23	0	0	23
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.422	78	0	1.500

Non si rilevano movimentazioni significative in questa voce di bilancio.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che in tempi recenti ha coinvolto la controllata FFM e descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione a cui si rinvia per ogni dettaglio, si dà atto dell'insorgenza recente di un rischio in capo alla medesima società operante nel settore cargo, di circa 4,3 milioni di Euro come attualmente stimato in base al complessivo valore degli avvisi di rettifica aventi ad oggetto differenti dichiarazioni doganali FFM e il Gruppo ritengono di essere parte lesa estranea alla vicenda in base alla documentazione già trasmessa ai propri difensori, con riserva di difesa in ogni opportuna sede. I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente la posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

In riferimento all'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna, ricevuto il 10 febbraio 2020, ad una diversa classificazione catastale di alcuni immobili appellandosi alla procedura ex L.311/2004 - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi ed a seguito del quale nel Bilancio 2020 è iscritto un fondo rischi di 226 mila Euro incrementato di 27 mila Euro in riferimento al periodo in esame.

Su questo punto si evidenzia che nel corso del 2021 si è addivenuti alla conclusione della fase istruttoria da parte dell'Agenzia del Territorio di Bologna ai fini della richiesta regolarizzazione della situazione catastale ai sensi dell'art. unico, comma 336 della Legge 311/2004, come attivata ad opera del Comune di Bologna - Ufficio tributi - per quanto di valenza anche ai fini IMU. La comunicazione che attesta detta fase (i.e. "Conclusione dell'istruttoria") è pervenuta ad AdB con pec del 12 luglio 2021. La Società ha provveduto a presentare, in data 2 agosto, specifiche controdeduzioni ed istanza di riesame e rettifica/annullamento in autotutela. In data 27 settembre l'Agenzia delle Entrate ha riscontrato la nota di controdeduzioni per confermare quanto già comunicato. In data 30 settembre la Capogruppo ha risposto mantenendo la posizione fin qui tenuta e ribadendo le proprie argomentazioni.

La Società non ha, allo stato, elementi oggettivi tali da procedere con una eventuale movimentazione del fondo in essere, salvo meri aggiornamenti sulla base del razionale pregresso. Nessuna formale interlocuzione ulteriore si è avuta con l'Ufficio Tributi del Comune di Bologna.

Gli amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto eccezionali condivisi con i propri consulenti fiscali, hanno ritenuto di qualificare la passività potenziale come possibile per un ulteriore ammontare stimato in Euro 360 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri. Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccezionali a fronte dell'azione avanzata (rif. Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2021), gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere, data l'insussistenza nel caso di specie dei presupposti in fatto ed in diritto per l'azione da parte del creditore, ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie (non correnti e correnti)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 30 settembre 2021 confrontate con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	67.101	68.759	(1.658)
Passività finanziarie non correnti per leasing	732	1.026	(294)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	67.833	69.785	(1.952)
Mutui – parte corrente	3.069	3.064	5
Passività finanziarie correnti per leasing	564	544	20
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	533	896	(363)
Altri debiti finanziari correnti	92	33	59
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	4.258	4.537	(279)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	72.091	74.322	(2.231)

Le passività finanziarie al 30 settembre 2021 ammontano a 72,1 milioni di Euro in calo di 2,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2020 per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (1,7 milioni di Euro), dei canoni di leasing (0,3 milioni di Euro) e per il decremento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa (quota incassata dai vettori e riversata a ottobre 2021 agli enti beneficiari).

Per quel che riguarda i mutui, alla voce “mutui parte non corrente” sono rilevate due operazioni di finanziamento assistite dalle garanzie rilasciate da SACE nell’ambito del programma Garanzia Italia e sottoscritte dalla Capogruppo nel 2020 per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare l’incremento della necessità di circolante legato all’emergenza Covid-19. Ammontano rispettivamente a 25 milioni di Euro con Unicredit ed a 33,9 milioni di Euro con Intesa Sanpaolo, con durata di 72 mesi, rate trimestrali a quota capitale costante con preammortamento di 2 anni (Unicredit) e 3 anni (Banca Intesa).

A quanto sopra si aggiunge:

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 settembre 2021 di 2,4 milioni di Euro (2,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 1,8 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i Mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche al 31 dicembre 2020);
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 settembre 2021 per 8,9 milioni di Euro (10,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali della Capogruppo. Tale finanziamento è classificato per 6,4 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente.

Si riporta nel seguito la tabella riepilogativa dei mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	67.101	68.759	(1.658)
Mutui - parte corrente	3.069	3.064	5
TOTALE MUTUI	70.170	71.823	(1.653)

e le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 2021:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

Relativamente ai due finanziamenti bancari con garanzia Sace accessi nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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 30 settembre 2021 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio 2020, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	732	1.026	(294)
Passività finanziarie correnti per leasing	564	544	20
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.296	1.570	(274)

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

La tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing:

- non correnti: per 0,7 milioni di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: per 0,6 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro 12 mesi.

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>	31/12/2020	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/09/2021
Finanziamenti - quota corrente	3.064	(1.668)	0	1.673	3.069
Passività per leasing - quota corrente	544	(261)	19	262	564
Finanziamenti - quota non corrente	68.759	0	0	(1.658)	67.101
Passività per leasing - quota non corrente	1.026	0	14	(308)	732
Totale	73.393	(1.929)	32	(31)	71.613

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	12.796	13.612	(816)

I debiti commerciali, riferiti agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti, sono principalmente verso fornitori nazionali ed evidenziano una modesta flessione rispetto al 31 dicembre 2020.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti tributari correnti	948	511	437
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.566	2.470	1.096
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.489	17.891	(402)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	7.969	2.562	5.407
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	29.972	23.434	6.538

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

I debiti tributari correnti sono formati quasi esclusivamente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo e dal debito per imposte locali.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	907	896	11
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.696	934	762
Debiti verso istituti di previdenza	963	640	323
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.566	2.470	1.096

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano una crescita rispetto al 31 dicembre 2020 nonostante la contrazione dell'organico e del costo del personale prevalentemente per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite e ferie.

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:

- 16,6 milioni di Euro (15,6 milioni al 31 dicembre 2020) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2020;
- 0,8 milioni di Euro (2,2 milioni al 31 dicembre 2020) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla prima rata del 2021 pagata a luglio 2021. Il debito al 31 dicembre 2020 relativo al conguaglio 2019 ed all'intera annualità 2020 è stato pagato il 30 aprile 2021 per effetto della proroga disposta da Enac quale misura a sostegno del settore.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 settembre 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	6.152	1.539	4.613
Altri debiti correnti	1.053	952	101
Ratei e risconti passivi correnti	764	71	693
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	7.969	2.562	5.407

La voce principale è costituita prevalentemente dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 6,2 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori 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. Infine, la voce ratei e risconti passivi è dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata di alcune tipologie di servizi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 30 settembre 2021, comparate con quelle rilevate al 30 settembre 2020 ricordando che entrambi i periodi sono impattati dalla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 ma nel periodo di confronto tale effetto è mitigato da quasi due mesi di operatività piena contro nove mesi del 2021, anno iniziato con la terza ondata pandemica e che ha visto una ripresa del traffico aeroportuale solo a partire dai mesi estivi e non tale da raggiungere i livelli pre-Covid.

RICAVI

20. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 38,5 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto ai primi nove mesi del 2020, di 15,3 milioni di Euro (-28,4%). Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo che sono stati minori nei primi nove mesi del 2021, i ricavi del periodo in esame evidenziano un aumento del 7,2% passando da 30,3 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2020 a 32,5 milioni del 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	19.197	16.792	2.405
Ricavi per servizi non aeronautici	12.686	12.908	(222)
Ricavi per servizi di costruzione	6.056	23.517	(17.461)
Altri ricavi e proventi della gestione	571	569	2
TOTALE RICAVI	38.510	53.786	(15.276)

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15, cioè ricavi derivanti da contratti con i clienti, è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	15.596	13.982	1.614
Parcheggi	4.476	4.006	470
Ricavi per servizi di costruzione	6.056	23.517	(17.461)
Altri	5.179	4.971	208
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	31.307	46.476	(15.169)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	15.596	13.982	1.614
Parcheggi	4.476	4.006	470
Ricavi per servizi di costruzione	6.056	23.517	(17.461)
Altri	5.179	4.971	208
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	31.307	46.476	(15.169)
Subconcessioni locali commerciali e non	7.160	7.249	(90)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	7.160	7.249	(90)
Ricavi NO IFRS 15	43	61	(18)
TOTALE RICAVI	38.510	53.786	(15.276)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 14,3% così rappresentata nelle sue componenti:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	368	244	124
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	430	414	16
Ricavi da diritti aeroportuali	22.319	18.475	3.844
Ricavi da corrispettivo PRM	1.686	1.411	275
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(8.446)	(5.982)	(2.464)
Servizi di handling	1.531	1.181	350
Altri ricavi aeronautici	1.309	1.049	260
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	19.197	16.792	2.405

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	9.319	7.701	1.618
Diritti di approdo, decollo e sosta	8.650	7.087	1.563
Diritti per sicurezza passeggeri	3.041	2.513	528
Diritti per controllo bagagli stiva	1.124	826	298
Diritti di imbarco e sbarco merci	560	452	108
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti	(375)	(104)	(271)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	22.319	18.475	3.844

La voce “riduzione diritti a fondo svalutazione crediti” è dovuta alla svalutazione operata sui crediti verso il vettore Alitalia maturati nel corso del periodo; svalutazione che, ai sensi dell’IFRS 15, è stata portata a diretto deconto dei corrispondenti ricavi. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per approfondimenti sul cliente Alitalia.

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020.

La contrazione di questa categoria che era stata molto rilevante nel primo trimestre (-73,5%) e semestre (-40,9%) si è ridotta all'1,7% grazie prevalentemente alla ripresa del servizio parcheggi.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Subconcessione locali e aree	6.072	6.135	(63)
Parcheggi	4.476	4.006	470
Altri ricavi commerciali	2.138	2.767	(629)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	12.686	12.908	(222)

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Marconi Business Lounge	318	593	(275)
Pubblicità	742	797	(55)
Ricavi commerciali diversi	1.078	1.377	(299)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.138	2.767	(629)

Alla contrazione delle attività della Marconi Business Lounge per i noti motivi correlati al calo del traffico si somma la riduzione in particolare della voce "ricavi commerciali diversi" all'interno della quale si rilevano minori ricavi principalmente per le manutenzioni e il noleggio dei mezzi operativi, per gli accessi viari al Terminal e per il riaddebito alla Regione Emilia-Romagna nel periodo di confronto dei costi sostenuti per l'avvio della riscossione dell'Iresa.

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.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La voce residuale degli altri ricavi e proventi chiude sostanzialmente allineata al risultato al 30 settembre 2020; nell'ambito della voce contributi in conto esercizio si segnala il contributo a fondo perduto di cui al Decreto Sostegni (art.1 D.L. 22 marzo 2021 n.41) incassato dalla controllata Tag Bologna.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	463	522	(59)
Contributi conto esercizio	108	47	61
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	571	569	2

COSTI

Nei primi nove mesi del 2021 i costi operativi evidenziano una contrazione del 28,9% passando da 54,9 milioni dei primi nove mesi del 2020 a 39 milioni di Euro dello stesso periodo del 2021. Se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” – in calo del 74,3% per i minori investimenti in diritti di concessione, i costi operativi complessivi presentano un aumento del 2,3% legato prevalentemente all’aumento del canone di concessione aeroportuale e del costo 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 i nove mesi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020; nel complesso questa categoria di costi presenta un aumento prevalentemente legato agli acquisti di carburante aeromobili.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Beni e materiali di consumo	389	555	(166)
Materiali di manutenzione	78	89	(11)
Carburanti e gasolio	699	354	345
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.166	998	168

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020; non si rilevano variazioni significative tra i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Spese di manutenzione	3.094	3.093	1
Utenze	1.340	1.340	0
Pulizie e servizi assimilati	1.240	1.183	57
Prestazioni di terzi	3.178	3.117	61
Servizi MBL	65	87	(22)
Pubblicità, promozione e sviluppo	271	279	(8)
Assicurazioni	728	770	(42)
Prestazioni professionali e consulenze	828	933	(105)
Compensi e rimborsi organi statutari	439	417	22
Altri costi per servizi	95	47	48
TOTALE COSTI PER SERVIZI	11.278	11.266	11

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	689	685	4
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.263	2.092	171
Spese di manutenzione beni di terzi	142	316	(174)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.094	3.093	1

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Sgombero neve	235	167	68
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	28	165	(137)
Servizio assistenza PRM	359	405	(46)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	182	242	(60)
Servizio di sicurezza	1.150	868	282
Altre prestazioni di terzi	1.224	1.270	(46)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	3.178	3.117	61

iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Canoni di concessione	1.754	1.456	298
Canoni di noleggio	132	92	40
Affitti passivi	0	21	(21)
Canoni elaborazione dati	1.133	1.178	(45)
Altri costi per godimento beni di terzi	5	3	2
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	3.024	2.750	274

Questa categoria di costi registra un aumento del 10% dovuto principalmente al maggior volume di traffico alla base della stima dei canoni di concessione.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Oneri tributari	870	847	23
Contributo servizio antincendio	1.010	1.062	(52)
Minusvalenze patrimoniali	1	17	(16)
Altri oneri e spese di gestione	409	311	98
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.290	2.237	53

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Salari e stipendi	10.426	10.348	78
Oneri sociali	3.171	3.215	(44)
Trattamento fine rapporto	917	957	(40)
Trattamento di quiescenza e simili	144	145	(1)
Altri costi del personale	861	610	251
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	15.519	15.275	244

Il costo del personale è in crescita rispetto al 30 settembre 2020 (1,6%) prevalentemente per effetto degli accantonamenti relativi alla reintroduzione dei premi variabili del personale azzerati nel 2020 e stimati per il periodo in esame, di maggiori incentivi all'esodo e di minor godimento di ferie.

L'organico medio dei nove mesi del 2021 è inferiore a quello del 2020 (-27 risorse) anche se al 30 settembre l'organico del Gruppo è maggiore di quello al 30 settembre 2020 (+16 risorse).

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Mensa dipendenti	261	270	(9)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	66	52	14
Spese missioni dipendenti	13	39	(26)
Spese varie per il personale	468	16	452
Altri accantonamenti a fondi del personale	53	233	(180)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	861	610	251

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	379	400	(21)
Operai	84	90	(6)
TOTALE PERSONALE	472	499	(27)

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.09.2021	al 30.09.2020	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	387	379	8
Operai	91	83	8
TOTALE PERSONALE	487	471	16

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e delle svalutazioni per i periodi chiusi al 30 settembre 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	5.443	4.962	481
Ammortamento altre attività immateriali	653	979	(326)
Ammortamento attività materiali	1.671	1.894	(223)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	7.767	7.835	(68)

La voce “ammortamento/svalutazione diritti di concessione” include 161 mila Euro di svalutazioni dei diritti di concessione per stralcio progettazioni non più utilizzabili. La voce “ammortamento attività materiali”, infine, include 343 mila 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 i nove chiusi al 30 settembre 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	621	260	361
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	330	1.323	(993)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	78	29	49
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.029	1.612	(583)

Anche questa categoria evidenzia una contrazione prevalentemente dovuta al minor accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali rispetto al periodo di confronto; tale accantonamento 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. Il minore accantonamento è conseguente alla revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione con slittamento temporale di alcuni importanti lavori air side. Per quel che riguarda la voce “accantonamento rischi su crediti” il maggior accantonamento del periodo è dovuto all’aumento del rischio di solvibilità su posizioni prevalentemente *aviation*; all’importo di 621 mila Euro qui sopra esposto vanno sommati 381 mila Euro portati a diretto deconto dei diritti aeroportuali e altri ricavi fatturati nel periodo (rif. Nota 20).

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Proventi da titoli	16	18	(2)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	0	87	(87)
Proventi da attualizzazione fondi	42	18	24
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	58	123	(65)
Interessi passivi e oneri bancari	(565)	(373)	(192)
Oneri da attualizzazione fondi	(21)	(252)	231
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	0	(6)	6
Altri oneri finanziari	(160)	(43)	(117)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(746)	(674)	(72)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(688)	(551)	(137)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 688 mila Euro contro 551 mila al 30 settembre 2020. Il peggioramento è dovuto all'aumento dell'indebitamento con conseguente crescita degli interessi passivi e dei costi accessori quali i costi della garanzia Sace.

25. Imposte dell'esercizio

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2020	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(2.458)	(3.056)	598
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(2.458)	(3.056)	598
% imposte sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	

Le imposte sul reddito sono una componente positiva di conto economico per 2,5 milioni di Euro (3,1 milioni di Euro nei primi nove mesi dell'anno precedente) derivante principalmente dalla stima della fiscalità differita attiva in relazione alle perdite fiscali di periodo.

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 con parti correlate sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato. I rapporti infragruppo 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.

Nel periodo in esame sono state rilevate le seguenti operazioni con parti correlate:

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 115 mila Euro (contro 67 mila Euro dei primi nove mesi del 2020). La crescita è dovuta prevalentemente al maggior utilizzo di personale distaccato dalla controllante.

I contratti passivi di Adb nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad Adb per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. A quanto sopra si aggiunge il nuovo contratto di presidio H24 affidato alla controllata a far data dal 1° aprile 2021. Nel complesso i costi al 30 settembre 2021 verso TAG ammontano a 268 mila Euro contro 133 mila Euro del periodo di confronto.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 22 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023;

- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,4 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano prevalentemente nella fornitura da parte di AdB dei seguenti servizi:

- subconcessione degli uffici, delle aree e locali operativi;
- management e staffing che ricomprende i seguenti servizi di staff: contabilità, amministrazione, finanza, controllo di gestione, reporting direzionale, personale, legale, ICT, distacco di personale, competenze amministratori e Organismo di Vigilanza;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 247 mila Euro contro 263 mila Euro del 2020.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e FFM del 17 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023.

Rapporti con altre parti correlate

Nei primi nove mesi del 2021 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Autostrade spa: in forza del contratto di affitto valido fino al 31/12/2024 di un terreno ad uso parcheggio, la Capogruppo ha iscritto asset in leasing del valore netto di 267 mila Euro al 30 settembre 2021 (337 mila Euro al 30 settembre 2020) ed ha debiti per fatture da ricevere per 71 mila Euro oltre a passività correnti per leasing per 124 mila Euro e non correnti per 160 mila Euro (rispettivamente 123 mila e 231 mila Euro al 30 settembre 2020);
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 50 mila Euro (49 mila al 30 settembre 2020) e ha debiti per 39 mila Euro (26 mila al 30 settembre 2020);
- Autostrade Tech: in forza del contratto di manutenzione degli impianti di cui al punto precedente la Capogruppo ha sostenuto costi per 10 mila Euro invariati rispetto al 30 settembre 2020;
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 7 mila Euro e ha debiti per 9 mila Euro anch'essi invariati rispetto al periodo di confronto.

Tipologia e gestione degli altri rischi

Con riferimento alle informazioni relative alla tipologia e modalità di gestione dei rischi finanziari richiesti dall'art.2428, c.2, n.6 bis si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione così come per il commento agli altri rischi cui il Gruppo è soggetto.

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

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 settembre 2021.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(*Enrico Postacchini*)

Bologna, 12 novembre 2021

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2021

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

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT