

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 settembre 2017

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



Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 settembre 2017

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 2017	 6
 Prospecti contabili consolidati al 30 Settembre 2017	 36
• Prospekt della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	37
• Conto Economico consolidato	38
• Conto Economico Complessivo consolidato	39
• Rendiconto finanziario consolidato	40
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	41
 Note esplicative ai Prospecti contabili consolidati al 30 Settembre 2017	 42
 Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 74

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 2017 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
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 anche:

- 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 (collettivamente i "Soci Pubblici") è stato sottoscritto in data 20 maggio 2015 un patto parasociale (il "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, pubblicato in data 28 luglio 2015, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui - alla data di pubblicazione del Patto Parasociale - risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
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	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,85%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,30%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,02%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,08%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,06%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,03%

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci del 27 Aprile 2016 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2018, è la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*) (**)
Giorgio Tabellini	Consigliere
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A) (B)
Giada Grandi	Consigliere
Luca Mantecchini	Consigliere (A)
Arturo Albano	Consigliere (B) (****)
Gabriele Del Torchio	Consigliere (A) (****)
Laura Pascotto	Consigliere (B)

(*) Amministratore Delegato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 9 maggio 2016

(**) mantiene la carica di Direttore Generale.

Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

(****) In data 4 settembre il Consigliere Gabriele Del Torchio ha rassegnato le dimissioni da componente del Consiglio di Amministrazione. In data 30 ottobre il CdA ha cooptato in sostituzione Domenico Livio Trombone.

In data 30 Ottobre il consigliere Arturo Albano, ha rassegnato le dimissioni da membro del CdA.

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Luca Mantecchini)

(B) Componente del Comitato Controllo e Rischi (Presidente Sonia Bonfiglioli)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 27 Aprile 2016 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2018, è la seguente:

Nominativo	Carica
Pietro Floriddia	Presidente
Anna Maria Fellegara	Sindaco effettivo
Matteo Tiezzi	Sindaco effettivo
Carla Gatti	Sindaco supplente
Giovanna Conca	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 E&Y S.p.a.

**Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa
di Bologna al 30 settembre 2017**

PREMessa	8
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	11
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI.....	11
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	12
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO	12
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE.....	14
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	14
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION:</i> DATI DI TRAFFICO.....	14
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION:</i> SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	15
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION.....	16
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION:</i> SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	16
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	18
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI.....	18
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	21
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE.....	22
3.4 INDICI	24
3.5 GLI INVESTIMENTI	24
3.6 IL PERSONALE.....	25
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI.....	26
4.1 L'AMBIENTE	26
4.2 LA QUALITÀ	27
5 IL QUADRO NORMATIVO	27
5.1 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA 2016-2019	27
5.2 ADDIZIONALE COMUNALE AI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGERI	28
5.3 CONTINUITÀ DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	28
5.4 OTTENIMENTO DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO IN BASE AL REG. EUROPEO N.139/2014	29
6 IL CONTENZIOSO.....	29
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	30
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	33
9 GARANZIE PRESTATE.....	34
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI NOVE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	34

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 2017, 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.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 settembre 2017 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*;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) con un capitale sociale di Euro 10 mila successivamente aumentato a Euro 520 mila mediante l’apporto, da parte dell’allora socio unico, 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;
- Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP) costituita nel 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per lo svolgimento delle attività connesse alla concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima di Porto Corsini (Ravenna).

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 Società.

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;
- 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 5.400 posti auto disponibili, sostanzialmente concentrati in sei grandi aree di sosta di cui le prime cinque in prossimità del terminal e la sesta collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. La maggiore attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni ha spinto ad entrare nel mercato anche soggetti privati che, nei dintorni dell'aeroporto, hanno creato dei parcheggi in concorrenza collegati con il *terminal* tramite l'utilizzo di navette.

Retail

Il *retail* presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di *brand* internazionalmente riconosciuti e legati al territorio. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.500 mq e 42 punti vendita. La recente riqualifica dell'aerostazione ha incrementato la superficie dedicata al *retail* e conseguentemente l'offerta. L'incremento maggiore si è avuto nelle aree destinate ai *duty free* che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della *SBU*.

Advertising

L' *advertising* è gestito mediante 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 europee. Inoltre, attraverso il servizio "You First" i passeggeri "top flyer" 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 cancello.

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 10 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 478 veicoli a disposizione dello scalo.

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 espresso 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 sono relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 metri quadrati sono superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

La ripresa dell'attività economica nelle principali economie avanzate ed emergenti si sta consolidando, con prospettive di crescita a breve termine favorevoli, pur rimanendo rilevanti alcuni fattori di rischio, associati al perdurare dell'incertezza sulle politiche economiche e al riacutizzarsi delle tensioni in alcune aree del mondo.

Secondo le previsioni di ottobre del Fondo Monetario Internazionale, la crescita dell'economia mondiale dovrebbe raggiungere il 3,6% nel 2017 e il 3,7% nel 2018, con un miglioramento di quasi mezzo punto percentuale rispetto al 2016. A tale aumento ha contribuito l'espansione della domanda interna nei paesi avanzati e in Cina, ed in particolare la crescita degli investimenti. Il FMI ha inoltre migliorato le previsioni sugli scambi commerciali internazionali che, dopo un biennio, tornerebbero a espandersi a un tasso superiore rispetto al PIL. Permangono rischi che il riemergere di volatilità sui mercati finanziari, in connessione con l'incertezza sulle politiche economiche e con l'acuirsi di tensioni geopolitiche, possa avere ripercussioni negative sulla fiducia di famiglie e imprese e riflettersi sulle decisioni di spesa e di investimento.

Nell'area Euro la crescita dell'economia si è rafforzata, sostenuta soprattutto dalla domanda interna. Nel secondo trimestre del 2017 il PIL dell'area Euro è cresciuto dello 0,6 %, in lieve accelerazione rispetto ai primi tre mesi dell'anno. Si attende una crescita analoga anche nel terzo trimestre.

Le previsioni più recenti indicano per l'economia italiana una crescita del PIL anche nel terzo trimestre, con una crescita valutabile attorno allo 0,5 %. Nel secondo trimestre del 2017, sulla base dell'ultima revisione dei conti da parte dell'Istat, il PIL italiano è aumentato dello 0,3% in termini congiunturali. L'economia italiana è stata sostenuta dalla domanda nazionale e, in misura più contenuta, dagli investimenti in beni strumentali; la spesa delle famiglie ha continuato a crescere, pur rallentando (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2017*).

In questo quadro dell'economia, il traffico passeggeri **mondiale** è cresciuto del 7,7% nel periodo gennaio-settembre 2017, confermando un trend positivo per il trasporto aereo. Un andamento fortemente positivo si evidenzia anche per il traffico merci mondiale che ha fatto registrare una crescita dei volumi pari al 10,1%.

In **Europa** il traffico passeggeri è cresciuto dell'8,5% nel periodo gennaio-settembre 2017, in linea con l'andamento del traffico mondiale. Anche il traffico merci mostra buone performance con un incremento dei volumi del 12,9%, grazie alla crescita delle esportazioni (Air Passenger Market Analysis e Air Freight Market Analysis, Settembre 2017).

Il mercato **Italiano** nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 6,8% (Fonte: Assaeroporti, Settembre 2017). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nei primi nove mesi del 2017, una crescita del 6,7% e quindi in linea con il mercato italiano.

1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Nel 2017 il Gruppo continua ad operare per dare esecuzione agli obiettivi del Piano Strategico alla base dell'operazione di quotazione in Borsa. Il Piano prevede diverse linee di azione che, tenendo conto del contesto di profonda trasformazione del mercato e delle specifiche caratteristiche delle singole aree di business, hanno come obiettivi:

Sviluppo incrementale del network di destinazioni e dei volumi di traffico.

Mantenimento della composizione attuale dell'offerta di voli e di tipologia di compagnie operanti sull'Aeroporto, con un sostanziale equilibrio tra componente *low-cost* e componente *legacy*.

In questa ottica 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 opererà per incrementare le rotte anche attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est, l'aumento delle frequenze dei voli verso destinazioni già operate e un aumento del tonnellaggio degli aeromobili che operano sull'Aeroporto conseguente alla possibile introduzione di destinazioni a lungo raggio e al possibile raggiungimento di livelli di *load factor* che potrebbero rendere necessario l'utilizzo di aeromobili più grandi da parte dei vettori.

Sviluppo infrastrutturale

Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma in fase di definizione, 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. Inoltre il Gruppo intende realizzare nuovi spazi commerciali per potenziare l'offerta a disposizione del passeggero.

Sviluppo del business Non Aviation

Potenziamento del business *non aviation* attraverso la valorizzazione dell'offerta commerciale e attraverso lo sviluppo di attività di marketing finalizzate a soddisfare le molteplici esigenze espresse dai passeggeri.

Focus su Efficienza, Qualità e Innovazione

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, il Gruppo ha avviato nel 2014 un processo di ottimizzazione dei principali processi operativi per creare una struttura adeguata a fronteggiare dinamiche competitive e di settore sempre più sfidanti. In quest'ottica il Gruppo si è orientato verso la ricerca di una maggiore funzionalità ed efficienza valutando altresì la potenziale internalizzazione dei servizi e il risparmio di costi.

Il Gruppo pone inoltre 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.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e di fidelizzare il cliente, il Gruppo ritiene importante l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

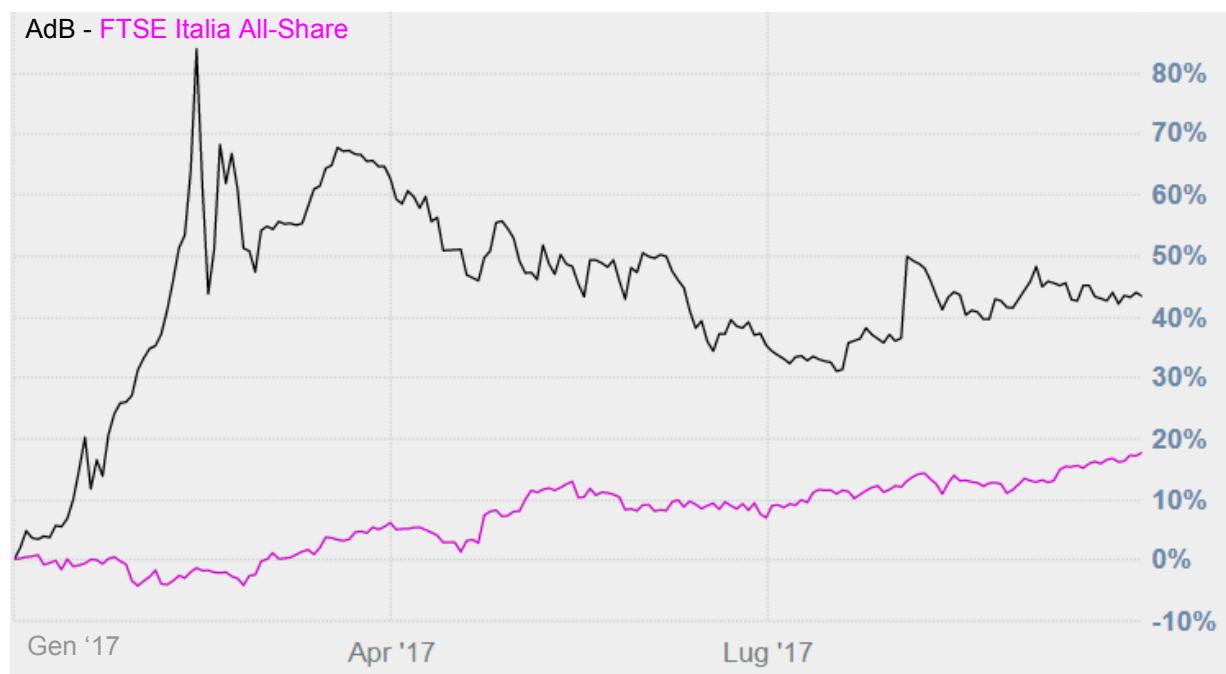
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2017 fino al 30 settembre 2017;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell' indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2017 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 14,74 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 532 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2017-30/09/2017)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2017-30/09/2017)



2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2017 sono stati contraddistinti da una buona crescita del traffico sullo scalo di Bologna. In particolare, i primi nove mesi dell'anno hanno fatto registrare una crescita del 6,7% e un totale di 6.299.484 **passeggeri**, compresi i transiti e l'Aviazione Generale. Parallelamente sono aumentati i **movimenti** (54.978, +3,2%) ed il **tonnellaggio** (3.480.140, +2,4%). A questo andamento positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni ed il potenziamento di rotte già presenti. Si evidenzia inoltre una forte crescita del *load factor* medio che passa da 78,6% nei primi nove mesi del 2016 a 81,5% nei primi nove mesi del 2017, per effetto di un incremento dei passeggeri superiore rispetto all'aumento dei posti offerti.

Relativamente al **traffico merci**, nel periodo gennaio-settembre 2017 si registra un traffico cargo pari a 42.011.261 Kg, con un incremento del 22,3% rispetto al 2016. Tale aumento è determinato dalla crescita di tutte le componenti di traffico. Si evidenziano, infatti, sia una forte ripresa della componente di traffico via superficie sia un continuo sviluppo del traffico merci via aerea grazie ad una virtuosa combinazione di fattori data dall'incremento dei volumi di vettori con consolidata presenza sullo scalo e di nuovi vettori.

	Gennaio – Settembre 2017	Gennaio – Settembre 2016	Var %
Passeggeri	6.299.484	5.902.233	6,7%
Movimenti	54.978	53.277	3,2%
Tonnellaggio	3.480.140	3.397.499	2,4%
Merce	42.011.261	34.347.318	22,3%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

La crescita del traffico passeggeri è da ricondurre allo sviluppo di entrambe le componenti principali ovvero sia del traffico di linea che del traffico *low cost*.

Il traffico di **linea** chiude il periodo gennaio-settembre 2017 con un aumento del 9,5% del volume di passeggeri grazie all'introduzione di nuovi voli e al potenziamento delle frequenze verso alcuni *hubs* da parte delle principali compagnie aeree internazionali. In particolare si segnala l'introduzione di alcuni incrementi di frequenza su rotte già presenti, tra cui la quarta frequenza giornaliera per Roma e la seconda frequenza giornaliera per Catania di Alitalia, la seconda frequenza settimanale per Lisbona nel periodo estivo di TAP, la seconda frequenza settimanale per Marrakech di Jetairly e la conferma della quinta frequenza settimanale per Monaco di Air Dolomiti. Si segnalano, inoltre, un nuovo volo per Tirana con 3 frequenze settimanali a partire dal 7 giugno 2017 operato da Ernst Airlines ed un nuovo collegamento stagionale per Kiev con 2 frequenze settimanali a partire dal 2 giugno 2017 operato da Dart Airlines.

Prosegue poi il costante investimento dei principali vettori **low cost** sullo scalo grazie ad un potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair (introduzione di nuovi voli per Lisbona e Eindhoven, entrambi con 3 frequenze settimanali) e di Wizzair (nuovo volo per Suceava con 2 frequenze settimanali e potenziamento offerto per Chisinau e Timisoara). Si evidenzia inoltre l'introduzione di un nuovo volo per Amburgo con 2 frequenze settimanali a partire dalla Summer 2017 da parte di Eurowings. Nel periodo gennaio-settembre 2017 la crescita di questa componente è pari al 5,0%.

Risulta, invece, in sostanziale stabilità il traffico del segmento charter grazie ad una leggera ripresa dei voli per l'Egitto a cui si contrappone una contrazione del traffico charter per le destinazioni turistiche spagnole.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2017	% sul totale	Gennaio - Settembre 2016	% sul totale	Var %
Linea	2.666.045	42,3%	2.433.820	41,2%	9,5%
Low cost	3.560.123	56,5%	3.391.531	57,5%	5,0%
Charter	60.281	1,0%	61.265	1,0%	-1,6%
Transiti	6.895	0,1%	9.761	0,2%	-29,4%
Totale Aviazione Commerciale	6.293.344	99,9%	5.896.377	99,9%	6,7%
Aviazione Generale	6.140	0,1%	5.856	0,1%	4,8%
Totale complessivo	6.299.484	100,0%	5.902.233	100,0%	6,7%

Si conferma sempre di più la vocazione internazionale dello scalo di Bologna, infatti i passeggeri sui voli internazionali rappresentano nei primi 9 mesi del 2017 il 76,6% del totale (75,1% nei primi 9 mesi del 2016). Per quanto concerne le tratte operate, Catania risulta essere la destinazione principale per volume di traffico passeggeri, seguita da Francoforte, Barcellona, Parigi CDG e Madrid.

Le principali destinazioni servite confermano la solidità del mix di traffico poiché rappresentano allo stesso tempo *hub* di compagnie aeree tradizionali e destinazioni *point to point* dei vettori *low cost*.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Settembre 2017	Gennaio-Settembre 2016	Var %
Catania	272.953	235.429	15,9%
Francoforte	237.584	213.722	11,2%
Barcellona	227.102	209.533	8,4%
Parigi CDG	210.545	208.938	0,8%
Madrid	210.114	209.163	0,5%
Londra LHR	209.579	191.128	9,7%
Palermo	199.806	201.506	-0,8%
Bucharest OTP	171.999	155.930	10,3%
Roma FCO	168.601	187.578	-10,1%
Londra STN	165.507	156.984	5,4%

Traffico passeggeri linea+low cost, escluso charter, transiti e aviazione generale.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	38.868	36.756	2.112	5,7%
Ricavi da Vettori	17.147	16.061	1.086	6,8%
Ricavi da Operatori aeroportuali	2.504	2.189	315	14,4%
Incentivi al traffico	(17.976)	(18.667)	691	-3,7%
Ricavi per Servizi di Costruzione	2.407	4.420	(2.013)	-45,5%
Altri Ricavi	1.075	955	120	12,6%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(125)	0	(125)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	43.900	41.714	2.186	5,2%

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 previgente disciplina prevedeva che gli stessi fossero stabiliti, per ciascun aeroporto, dai contratti di programma conclusi tra i singoli gestori aeroportuali e l'ENAC. La nuova normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispone, invece, 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.

L'incremento del periodo gennaio-settembre 2017 rispetto all'analogo periodo del 2016 è dovuto in particolare all'aumento del traffico ed al calo degli incentivi.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 5,2%. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+5,7%): i ricavi da passeggeri crescono in misura inferiore all'aumento del traffico passeggeri (+6,7%) per effetto dell'aggiornamento tariffario intervenuto a partire dal 1 gennaio 2017;
- Ricavi da Vettori (+6,8%): la crescita è sensibilmente superiore a quella del tonnellaggio totale, loro principale driver (+2,4%), per l'incremento del traffico merci e l'aggiornamento tariffario intervenuto a partire dal 1 gennaio 2017;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: la crescita del 14,4% è imputabile ad un incremento dei ricavi per il maggior traffico e per il servizio carburante avio della controllata TAG s.r.l.;
- Incentivi: il decremento del 3,7% di questa voce rispetto al 2016 pur in presenza di un aumento del traffico è dovuto alla rinegoziazione di alcuni contratti;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la diminuzione (-45,5%) è da collegare ai minori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno;
- Altri ricavi (+12,6%) l'aumento di questa tipologia di ricavi rispetto al 2016 è dovuto a maggiori servizi accessori prestati dalla controllata Fast Freight Marconi S.p.A..

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>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Var. ass.</i>	<i>Var. %</i>
Retail e Advertising	10.098	9.056	1.042	11,5%
Parcheggi	11.496	10.863	633	5,8%
Real Estate	1.713	1.793	(80)	-4,5%
Servizi ai passeggeri	3.855	3.425	430	12,6%
Altri Ricavi	1.491	1.569	(78)	-5,0%
Ricavi per Servizi di Costruzione	923	570	353	61,9%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	29.576	27.276	2.300	8,4%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 8,4% con le principali voci di ricavo in aumento.

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

Retail e Advertising

Questa categoria di ricavo mostra un incremento dell'11,5% rispetto al 2016, a conferma delle ottime *performance* dovute all'aumento del traffico, all'effetto positivo di alcuni nuovi contratti e ad importanti miglioramenti nell'offerta di prodotto con una particolare attenzione alla tradizione locale. I segmenti del Duty Free e del Food and Beverage testimoniano una crescita rispetto all'anno precedente.

L'andamento dell'advertising, invece, risente della contrazione che caratterizza il mercato nazionale.

Parcheggi

Nei primi nove mesi del 2017 crescono del 5,8% sul 2016.

L'incremento è da collegare alla crescita dei passeggeri e alla maggiore capacità di ricezione data dalla messa a regime di una nuova area a partire dall'inizio dell'anno.

Real Estate

La diminuzione del 4,5% di questa categoria di ricavi riguardo al 2016 è dovuta principalmente alla risoluzione anticipata di un contratto inerente diritti di superficie per lo svolgimento di attività accessorie.

Servizi ai passeggeri

I servizi ai passeggeri vedono un aumento del 12,6% rispetto al 2016 e sono costituiti prevalentemente da servizi *premium* (*lounge e servizi accessori*) e autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Continua anche nel terzo trimestre del 2017 la crescita della Marconi Business Lounge che conferma l'ottima prestazione da inizio anno sia degli ingressi in *lounge* gestiti direttamente sia di quelli gestiti attraverso canali specializzati per le *lounge* aeroportuali.

Subconcessione autonoleggiatori

Il periodo registra valori positivi rispetto al 2016 per effetto soprattutto della disponibilità aggiuntiva di alcuni stalli di parcheggio per gli autonoleggiatori e della consegna delle nuove aree per l'appontamento delle autovetture in loco.

Altri Ricavi

La voce Altri Ricavi ha scostamenti con il periodo di confronto non sostanziali.

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 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	40.669	36.573	4.096	11,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	29.021	26.930	2.091	7,8%
Ricavi per servizi di costruzione	3.330	4.990	(1.660)	-33,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	456	497	(41)	-8,2%
Ricavi	73.476	68.990	4.486	6,5%
Materiali di consumo e merci	(1.399)	(1.068)	(331)	31,0%
Costi per servizi	(13.285)	(13.708)	423	-3,1%
Costi per servizi di costruzione	(3.171)	(4.752)	1.581	-33,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.728)	(5.474)	(254)	4,6%
Oneri diversi di gestione	(2.707)	(2.313)	(394)	17,0%
Costo del personale	(19.631)	(18.983)	(648)	3,4%
Costi	(45.921)	(46.298)	377	-0,8%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	27.555	22.692	4.863	21,4%
Ammortamento diritti di concessione	(4.246)	(3.982)	(264)	6,6%
Ammortamento altre attività immateriali	(508)	(455)	(53)	11,6%
Ammortamento attività materiali	(1.528)	(1.262)	(266)	21,1%
Ammortamenti e svalutazioni	(6.282)	(5.699)	(583)	10,2%
Accantonamento rischi su crediti	(62)	(49)	(13)	26,5%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.184)	(1.926)	742	-38,5%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(563)	102	(665)	n.s.
Accantonamenti per rischi ed oneri	(1.809)	(1.873)	64	-3,4%
Totale Costi	(54.012)	(53.870)	(142)	0,3%
Risultato Operativo	19.464	15.120	4.344	28,7%
Proventi finanziari	374	251	123	49,0%
Oneri finanziari	(605)	(1.016)	411	-40,5%
Risultato ante imposte	19.233	14.355	4.878	34,0%
Imposte dell'esercizio	(5.433)	(4.206)	(1.227)	29,2%
Utile (perdita) d'esercizio	13.800	10.149	3.651	36,0%
Utile (perdita) di terzi	177	87	90	103,4%
Utile (perdita) di gruppo	13.623	10.062	3.561	35,4%

Il risultato economico dei nove mesi del 2017 si chiude con un utile consolidato che si attesta a **13,8 milioni di Euro** contro **10,1** milioni di Euro del 2016.

Il risultato è conseguito grazie all'incremento di traffico e alla dinamica positiva che lo stesso ha generato determinando un effetto moltiplicatore su tutte le principali linee di risultato.

In particolare, la crescita e il mix di traffico hanno avuto, insieme alle azioni sull'incremento della marginalità, un effetto positivo sui ricavi *aviation* e hanno generato ricavi incrementali sulla componente *non aviation*. Positivo l'andamento dei costi grazie alla continua azione di contenimento.

Per il periodo in esame relativo ai nove mesi del 2017 si evidenzia una crescita del **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** pari a 27,5 milioni di Euro superiore di oltre 4,8 milioni di Euro (+21,4%) rispetto all'analogo periodo del 2016.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 6,5% rispetto al 2016 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 11,2% principalmente per l'aumento del traffico e per la diminuzione degli incentivi a seguito della rinegoziazione di accordi;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 7,8% per il buon andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- la diminuzione del 33,3% dei **ricavi per servizi di costruzione** è dovuta ai minori investimenti realizzati.

I **costi** evidenziano un calo dello 0,8%. Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** registrano un aumento (+31%) dovuto principalmente ai maggiori acquisti di carburante avio della controllata TAG s.r.l. che hanno avuto impatto positivo sui ricavi come rilevato nell'apposita sezione.
- ✓ i **costi per servizi** calano del 3,1% in particolare per:
 - l'impatto dovuto allo storno degli Oneri di Sistema “one off” afferenti agli impianti di Cogenerazione AdB e iscritti a Bilancio 2016, per i quali si rimanda al commento nella sezione relativa ai risultati rettificati;
 - i minori costi per interventi di manutenzione perché nel periodo di confronto del 2016 erano stati realizzati particolari interventi relativi a riconfigurazioni di spazi e strutture a servizio dei passeggeri;
 - di segno opposto, la crescita dei costi per il servizio P.R.M. per il maggior numero di passeggeri in partenza.
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** calano del 33,3% per minori investimenti realizzati come comprovato dalla diminuzione della corrispondente voce di ricavo;
- ✓ la crescita del 4,6% sul 2016 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è imputabile, per la maggior parte, alla crescita dei canoni di concessione e di sicurezza legati all'aumento del traffico;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in aumento del 17% sul 2016 principalmente per oneri accessori all'esercizio dell'opzione del diritto di acquisto relativo ad un immobile come indicato nella sezione dedicata agli Investimenti.

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

Passando ai **costi di struttura**, si rileva la crescita degli ammortamenti e svalutazioni (10,2%) dai 5,7 a **6,3 milioni di Euro**, in coerenza con l'avanzamento del piano ammortamenti ed i nuovi investimenti del Gruppo mentre gli accantonamenti sono leggermente inferiori al valore 2016 (1,8 milioni contro 1,9 milioni di Euro) pur con una diversa composizione. In calo (da 1,9 a 1,2 milioni di Euro) l'accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali per l'aggiornamento della programmazione decennale e lo slittamento temporale di alcuni interventi *air-side* e in aumento (da un provento per rilascio fondi in esubero di 0,1 milioni a un accantonamento di 0,6 milioni di Euro) gli accantonamenti agli altri fondi rischi e oneri per arretrati da lavoro dipendente e alcuni contenziosi in corso.

Complessivamente i costi complessivi aumentano dello 0,3% a fronte della crescita del 6,5% dei ricavi determinando un incremento del **Risultato Operativo (EBIT)** del 28,7%: da 15,1 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2016 a **19,5 milioni di Euro** al 30 settembre 2017.

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 0,23 milioni di Euro contro 0,77 milioni dei primi nove mesi del 2016 grazie a due fattori:

- il calo degli interessi passivi bancari per effetto:
 - della riduzione del debito in seguito alla conclusione, in data 30 settembre 2016, del piano di ammortamento del Mutuo Intesa acceso nel 2007;
 - del rimborso anticipato, in data 20 aprile 2016, del debito derivante dalla fideiussione Seaf;
 - della revisione, siglata in data 6 aprile 2017, delle condizioni economiche del mutuo Intesa San Paolo in scadenza nel 2024, che prevede l'applicazione del tasso del 3,693% fino al 10 aprile 2017, del 3,3% dall'11 aprile al 10 giugno 2017 e del 3% fino a scadenza;

- i proventi da attualizzazione fondi contro gli oneri rilevati nel periodo di confronto.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte al 30 settembre 2017** si attesta a **19,2 milioni di Euro** contro 14,4 milioni del 2016, evidenziando una crescita del 34%.

Le **imposte sul reddito** mostrano un incremento, oltre che, per effetto della crescita del risultato ante imposte (+ 4,9 milioni di Euro), a seguito delle modifiche introdotte al calcolo del beneficio fiscale ACE (Aiuto alla crescita economica – DL n.201/2011) in particolare alla determinazione della base di calcolo e alla riduzione del tasso di rendimento.

Le aliquote utilizzate per il calcolo della fiscalità differita, che riflettono quelle prospettive sulla base della legislazione nazionale vigente, sono le seguenti:

IRES 24%

IRAP 4,2 (Società Aeroportuali)

IRAP 3,9%.

Il **risultato netto** del periodo si attesta a **13,8 milioni di Euro** contro 10,1 milioni (+36%): la quota di competenza del Gruppo è di **13,6 milioni di Euro** contro 10,1 milioni di Euro al 30 settembre 2016 (+35,4%).

Nei primi nove mesi del 2017 l'avanzamento degli investimenti relativi ai diritti di concessione è stato inferiore rispetto allo stesso periodo del 2016 e ha comportato il relativo impatto sui risultati economici del periodo così come evidenziato nella tabella seguente che espone i ricavi, i costi ed il margine operativo lordo rettificati rispettivamente dei ricavi, costi e margine per servizi di costruzione.

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Var. ass.</i>	<i>Var. %</i>
Ricavi per servizi aeronautici	40.669	36.573	4.096	11,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	29.021	26.930	2.091	7,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	456	497	(41)	-8,2%
RICAVI RETTIFICATI	70.146	64.000	6.146	9,6%
Materiali di consumo e merci	(1.399)	(1.068)	(331)	31,0%
Costi per servizi	(13.905)	(13.708)	(197)	1,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(5.728)	(5.474)	(254)	4,6%
Oneri diversi di gestione	(2.707)	(2.313)	(394)	17,0%
Costo del personale	(19.631)	(18.983)	(648)	3,4%
COSTI RETTIFICATI	(43.370)	(41.546)	(1.824)	4,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	26.776	22.454	4.322	19,2%
Ricavi per servizi di costruzione	3.330	4.990	(1.660)	-33,3%
Costi per servizi di costruzione	(3.171)	(4.752)	1.581	-33,3%
Margine Servizi di Costruzione	159	238	(79)	-33,2%
Utenze - Oneri di sistema "one-off"	620	0	620	0,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	27.555	22.692	4.863	21,4%

Come esposto nella tabella, escludendo i ricavi e i costi per servizi di costruzione e gli oneri di sistema "one-off", a fronte di una crescita dei ricavi del 9,6% la crescita dei costi è contenuta al 4,4% determinando un **margine operativo lordo rettificato** di **26,8 milioni di Euro** in crescita del 19,2% rispetto al 2016.

La voce Utenze - oneri di sistema "one-off" è relativa allo storno del debito per oneri di sistema afferenti agli impianti di cogenerazione AdB contabilizzati al 31 dicembre 2016 in applicazione della normativa allora vigente. Rispetto a tali oneri di sistema il Gruppo ha effettuato, avvalendosi di consulenze specialistiche, approfondimenti in merito a quanto previsto dal Decreto Milleproroghe (L.19/2017) e dalla Delibera

dell'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico 276/2017/R/ee che ha dato la certezza definitiva quanto all'attuazione delle nuove modalità di gestione amministrativa dei Sistemi di Utenza e alle nuove modalità di attribuzione degli oneri di sistema al solo prelievo di energia dalle reti con obbligo di connessione di terzi (per i sistemi consentiti). Sulla base di quanto sopra esposto, il Gruppo ha valutato non essere più dovuti tali oneri di sistema e, coerentemente a quanto fatto nel 2016, tali proventi sono stati considerati come "one-off" e quindi la costruzione dei KPI al 30 settembre 2017 è stata epurata da tale effetto positivo.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

Di seguito si mostra il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 settembre 2017 a confronto con il 31 dicembre 2016 ed il 30 settembre 2016:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	al 30.09.2016	Variazione 30.09.2017 - 31.12.2016	Variazione 30.09.2017 - 30.09.2016
A	Cassa	26	25	24	1	2
B	Altre disponibilità liquide	30.759	20.085	15.963	10.674	14.796
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	2.897	0	(2.897)
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	30.785	20.110	18.884	10.675	11.901
E	Crediti finanziari correnti	12.948	22.085	9.295	(9.137)	3.653
F	Debiti bancari correnti	(191)	(70)	(287)	(121)	96
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(5.806)	(5.800)	(5.799)	(6)	(7)
H	Altri debiti finanziari correnti	(2.617)	(2.970)	(2.983)	353	366
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(8.614)	(8.840)	(9.069)	226	455
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	35.119	33.355	19.110	1.764	16.009
K	Debiti bancari non correnti	(21.884)	(24.896)	(27.671)	3.012	5.787
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(21.884)	(24.896)	(27.671)	3.012	5.787
O	Posizione finanziaria netta (J)+(N)	13.235	8.459	(8.561)	4.776	21.796

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo è passata da una situazione debitoria al 30 settembre 2016 di 8,6 milioni di Euro a +8,5 milioni al 31 dicembre 2016 ed a una situazione, sempre positiva, di **13,2 milioni di Euro** al 30 settembre 2017.

La maggior **liquidità** rispetto al 31 dicembre 2016 (30,8 milioni di Euro contro 20,1) è principalmente dovuta a:

- il flusso di cassa generato dalle attività operative;
- la scadenza di impegni temporanei di liquidità il cui incasso ha controbilanciato i principali flussi in uscita, tra i quali il pagamento dei dividendi nel mese di maggio, a valere sul risultato 2016, per 10 milioni di Euro deliberato dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 27 aprile 2017.

D'altro lato, l'incasso di tali strumenti finanziari ha determinato la diminuzione dei **crediti finanziari correnti** da 22 milioni a 13 milioni di Euro.

Il minor **indebitamento finanziario corrente e non** (30,5 milioni di Euro contro 33,74 milioni del 31 dicembre 2016) è dovuto alla programmata restituzione del debito per 3 milioni di Euro.

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 30.09.2017	al 30.09.2016	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	27.667	22.604	5.063
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	16.016	16.913	-897
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	7.702	-36.121	43.823
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	-13.043	-15.489	2.446
Variazione finale di cassa	10.675	-34.697	45.372
Disponibilità liquide inizio periodo	20.110	50.684	-30.574
Variazione finale di cassa	10.675	-34.697	45.372
Disponibilità liquide fine periodo	30.785	15.987	14.798

Il **flusso di cassa delle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante** ha generato risorse finanziarie per 27,7 milioni di Euro contro 22,6 milioni dei primi nove mesi del 2016; il circolante ha assorbito maggiori risorse rispetto all'analogo periodo del 2016 (11,7 milioni contro 5,7 milioni di Euro), prevalentemente per il pagamento di maggiori imposte, l'aumento dei crediti commerciali e l'andamento del debito per addizionale comunale ai diritti d'imbarco, legato alla riduzione della tariffa da settembre 2016. Il **flusso di cassa generato dalle attività operative** è stato pertanto pari a **16 milioni di Euro**.

Il **flusso dell'attività di investimento** è positivo per **7,7** milioni di Euro per effetto dei flussi di cassa positivi collegati alla scadenza di impieghi temporanei di liquidità al netto dei reinvestimenti (15 milioni di Euro) che controbilanciano i flussi in uscita degli investimenti infrastrutturali per 8 milioni di Euro.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è negativo per **13** milioni di Euro per il pagamento dei dividendi (10 milioni di Euro) e la restituzione delle rate dei mutui in scadenza nel periodo (3 milioni di Euro).

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è positiva per **10,7** milioni di Euro.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I	al 30.09.2017	al 31.12.2016	al 30.09.2016	Var. %	Var. %
				30.09.2017 31.12.2016	30.09.2017 30.09.2016
-Crediti commerciali	17.167	13.454	15.809	27,6%	8,6%
-Crediti tributari	234	134	142	74,6%	64,4%
- Altri Crediti	4.768	3.265	8.354	46,0%	-42,9%
-Rimanenze di magazzino	521	519	471	0,4%	10,5%
Subtotale	22.690	17.372	24.776	30,6%	-8,4%

IMPIEGHI	al 30.09.2017	al 31.12.2016	al 30.09.2016	Var. %	Var. %
				30.09.2017 31.12.2016	30.09.2017 30.09.2016
-Debiti commerciali	(13.130)	(15.669)	(11.088)	-16,2%	18,4%
-Debiti tributari	(4.454)	(2.420)	(3.959)	84,0%	12,5%
-Altri debiti	(22.463)	(20.382)	(20.956)	10,2%	7,2%
Subtotale	(40.047)	(38.471)	(36.004)	4,1%	11,2%
Capitale circolante netto operativo	(17.357)	(21.099)	(11.226)	-17,7%	54,6%
Immobilizzazioni	175.321	173.541	173.097	1,0%	1,3%
-Imposte differite attive	6.893	7.427	7.616	-7,2%	-9,5%
-Altre attività non correnti	12.959	19.521	26.588	-33,6%	-51,3%
Totale immobilizzazioni	195.173	200.489	207.301	-2,7%	-5,9%
- Fondi rischi, oneri e TFR	(18.591)	(19.325)	(20.421)	-3,8%	-9,0%
- Fondo imposte differite	(2.265)	(2.216)	(2.201)	2,2%	2,9%
-Altre passività non correnti	(168)	(194)	(194)	-13,4%	-13,4%
Subtotale	(21.024)	(21.735)	(22.816)	-3,3%	-7,9%
Capitale fisso operativo	174.149	178.754	184.485	-2,6%	-5,6%
Totale Impieghi	156.792	157.655	173.258	-0,5%	-9,5%

FONTI	al 30.09.2017	al 31.12.2016	al 30.09.2016	Var. %	Var. %
				30.09.2017 31.12.2016	30.09.2017 30.09.2016
Posizione finanziaria netta	13.235	8.459	(8.561)	56,5%	-254,6%
-Capitale Sociale	90.314	90.314	90.314	0,0%	0,0%
-Riserve	65.306	63.882	63.723	2,2%	2,5%
-Risultato dell'esercizio	13.623	11.311	10.062	20,4%	35,4%
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	169.243	165.507	164.099	2,3%	3,1%
Patrimonio Netto di Terzi	784	607	598	29,2%	31,1%
Totale Patrimonio Netto	170.027	166.114	164.697	2,4%	3,2%
Totale fonti	(156.792)	(157.655)	(173.258)	-0,5%	-9,5%

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una diminuzione del **capitale circolante netto operativo** al 30 settembre 2017 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2016, da -21,1 milioni di Euro a **-17,4 milioni**, principalmente dovuto all'aumento dei crediti commerciali e non, questi ultimi in prevalenza legati all'addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri. Nei primi nove mesi del 2016 il capitale circolante netto operativo si attestava a -11,2 milioni di Euro; l'aumento rispetto a quel periodo è dovuto alla diminuzione dei crediti non commerciali, principalmente per effetto dell'incasso nel mese di ottobre 2016 del credito di 3,6 milioni di Euro per il deposito cauzionale ex art.17 della legge 135/97 ed un parallelo aumento dei debiti sia commerciali che non.

Il **capitale fisso operativo** è in diminuzione da 178,8 milioni di Euro del 31 dicembre 2016 a **174,1 milioni** di Euro dei primi nove mesi del 2017 prevalentemente per lo smobilizzo di strumenti finanziari giunti in prossimità di scadenza o scaduti nel periodo.

Al 30 settembre 2017 il **Patrimonio Netto consolidato** è pari a **170 milioni di Euro** contro i 166,1 milioni del 31 dicembre 2016. La crescita è dovuta al risultato del periodo al netto della distribuzione di dividendi a

valere sul risultato 2016 per 10 milioni di Euro, deliberata dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 27 aprile 2017.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2017.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 settembre 2017 è pari a 8 milioni di Euro, di cui 1,8 milioni di Euro per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e quindi principalmente alle infrastrutture ed il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Interventi sul terminal esistente:** è in corso la progettazione definitiva dell'espansione del terminal esistente;
- **People Mover:** proseguono i lavori per la realizzazione a cura di Marconi Express della stazione "Aeroporto" del People Mover per i quali è previsto un contributo della Capogruppo pari a 2,7 milioni di Euro da corrispondersi in base all'avanzamento lavori. Inoltre si è conclusa la progettazione definitiva per la realizzazione della passerella di collegamento tra stazione aeroporto e Terminal e il progetto è stato inviato ad Enac per l'approvazione.
- **Riprotezione Edifici Enti di Stato:** si è avviato lo studio di fattibilità tecnica economica per la realizzazione dell'intervento.
- **Nuova piazzola De-icing ed edificio:** sono stati avviati i lavori di realizzazione della piazzola de-icing;
- **Ampliamento Uffici AdB:** si è conclusa la progettazione esecutiva per la realizzazione di un nuovo "Training Center" aziendale anche a supporto della formazione prevista dalla nuova normativa EASA Reg EU 139/2014.
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** si è conclusa la progettazione preliminare che prevede la costruzione di un parcheggio in prossimità dell'aerostazione; il progetto preliminare è in attesa di approvazione da parte di ENAC.
- **Adeguamento Taxiway a regolamento EASA:** si è concluso lo studio di fattibilità tecnica economica per individuare gli interventi da realizzare in virtù della normativa EASA sopra indicata.

Per quanto attiene agli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali si segnalano i seguenti interventi:

- **Realizzazione nuova cabina elettrica al servizio delle torri faro:** è in fase conclusiva la realizzazione di una nuova cabina elettrica per le torri faro installate in area *air side* nei pressi dell'area dedicata all'Aviazione Generale;
- **Revamping del parcheggio multipiano:** è in fase conclusiva l'intervento di revamping sul parcheggio multipiano con l'utilizzo di luci led finalizzato al risparmio energetico e a potenziare l'illuminazione del parcheggio.
- **Tettoia Terminal Cargo:** si è conclusa la realizzazione di una tettoia presso il Terminal Cargo per permettere di svolgere le attività operative derivanti dall'incremento del traffico merci.
- **Area di sosta TIR:** si è conclusa la realizzazione di un'area di sosta temporanea per i TIR fuori dal sedime aeroportuale.
- **Acquisto di un immobile edificato in base al "diritto di superficie" da parte della società Air Service s.r.l.:** la Capogruppo è proprietaria di un'area che è stata oggetto di costituzione, il 28 dicembre 2006, del "diritto di superficie" alla società Air Service s.r.l.. Tale società, in forza dell'acquisizione di questo diritto, vi ha costruito un fabbricato di tipo industriale. Decorsi 10 anni

dalla stipula dell'atto Air Service s.r.l. ha esercitato la facoltà di interrompere il rapporto contrattuale indicando il 28 dicembre 2016 quale termine ultimo dell'efficacia contrattuale del proprio diritto di superficie. La Capogruppo ha quindi scelto di esercitare il diritto di opzione di acquisto dell'immobile, previsto dal contratto, diventando proprietaria dell'immobile in data 17 maggio 2017.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo delle realizzazioni registrate nel fondo di rinnovo al 30 settembre 2017 è pari a 2,1 milioni di Euro, di cui 0,4 milioni di Euro relativi al Fondo Land Side, 0,3 milioni di Euro relativi al Fondo Impianti e 1,4 milioni di Euro relativi al Fondo Air Side per i lavori di manutenzione straordinaria di un tratto della via di rullaggio.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	452	438	14	3%
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	29	31	(2)	-6%
Impiegati	318	303	15	5%
Operai	95	94	1	1%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Var. ass.	Var. %
Organico medio	497	472	25	5%
Dirigenti	10	10	0	0%
Quadri	29	31	(2)	-6%
Impiegati	358	335	23	7%
Operai	100	96	4	4%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 14 equivalenti full-time rispetto al 2016 è dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse destinate ad attività particolarmente sensibili all'aumento di traffico quali security e passeggeri a ridotta mobilità. Si segnala, inoltre, l'aumento di personale nell'area security per il maggior fabbisogno di risorse derivato da un incremento di presidio di alcune attività richiesto dalle autorità competenti su alcune aree del perimetro del sedime aeroportuale.

Il costo

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	19.631	18.983	648	3,4%

Fonte: Elaborazione della Società

L'aumento del costo del lavoro del 3,4% rispetto allo stesso periodo del 2016 deriva principalmente dall'incremento di organico sopra descritto e dal consolidamento dell'ultima *tranche* del nuovo Contratto Collettivo Nazionale che, entrata in vigore da luglio 2016, ha impatto sul 2017.

L'organizzazione

A partire dal 1° febbraio 2017 sono state affidate ad AdB le attività di pattugliamento e videosorveglianza sulla base di quanto previsto dal Programma Nazionale di Sicurezza per gli Aeroporti.

La gestione

Il 21 aprile 2017 è stato inaugurato il nuovo servizio mensa gestito da una società terza e riservato agli operatori aeroportuali; il servizio risponde all'esigenza del personale dell'Aeroporto di avere un punto di ristorazione dedicato, concepito con moderni criteri nutrizionali e in grado di ridurre i tempi di fruizione del pasto.

In data 23 maggio 2017 è stato pubblicato il nuovo Regolamento Interno Aziendale che ha recepito quanto previsto dal Codice Etico della Società, dal Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01 e dai protocolli e procedure aziendali, nonché dall'evoluzione normativa in materia di Privacy, di Tutela e Sicurezza sul lavoro e di diritto del lavoro.

Le relazioni sindacali

Tra le attività portate avanti nel periodo si segnala l'accordo siglato in febbraio tra AdB e la RSU che regolamenta l'utilizzo, i tempi e le modalità di conservazione delle immagini rilevate da AdB attraverso le telecamere presenti nel sito aeroportuale. Nello stesso accordo sono stati anche regolamentati i sistemi GPS utilizzati dalle auto di servizio aziendali.

La formazione del personale

La formazione dei primi nove mesi del 2017 è stata caratterizzata oltre agli specifici corsi di aggiornamento normativo delle diverse aree, dalla formazione obbligatoria che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione e l'area Security.

Si segnala in particolare l'erogazione di un corso in house rivolto alla totalità dei Supervisori Security riguardante il tema della videosorveglianza e privacy e un corso sul nuovo servizio di Perimetrale, in concomitanza con la nuova attività di Vigilanza e Pattugliamento.

A queste tematiche, in ottemperanza al Reg. 139/EU, si aggiunge la formazione in house, riguardante il tema del "Train the trainer" per tutti i formatori aziendali; i corsi di Tecniche di Auditing per tutti gli auditor aziendali, oltre ad uno specifico corso di Compliance Management System.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 L'AMBIENTE

Continua l'attenzione della Società su tutte le principali tematiche ambientali dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative.

Vista la sensibilità e rispetto del territorio in cui opera, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali, la Capogruppo si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro di investimenti che saranno effettuati in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023.

4.2 LA QUALITÀ

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, Aeroporto di Bologna opera integrando una forte attenzione alle esigenze del passeggero con una visione aperta ai nuovi trend del settore. L'obiettivo del Gruppo è quello di offrire al passeggero infrastrutture aeroportuali e servizi che rendano sempre oltremodo piacevole l'esperienza di viaggio del passeggero.

La soddisfazione degli utenti

Nei primi nove mesi del 2017 il *Customer Satisfaction Index*, l'indice che misura il grado di soddisfazione complessivo dei passeggeri, ha fatto registrare un livello di soddisfazione pari al 97%. In generale, le performance del trimestre estivo sono state positive, nonostante i picchi di traffico che hanno caricato le infrastrutture e l'organizzazione del Sistema Aeroporto. Nel periodo gennaio-settembre i risultati degli indicatori qualitativi e quantitativi hanno mantenuto un buon livello di performance anche se sono rimasti leggermente inferiori all'anno precedente.

Sono tenuti sotto stretto monitoraggio da parte di Gestore, handler e vettori i processi di accettazione e di riconsegna bagagli, che a partire da settembre 2017 sono stati anche inclusi in un Service Level Agreement tra Gestore e Handler, con livelli di premialità collegati agli obiettivi contenuti nella Carta dei Servizi dell'Aeroporto approvata da Enac. Per il servizio di riconsegna bagagli, inoltre, è stata creata una task force congiunta Gestore, handler e vettori per analizzare nel dettaglio le criticità e formulare soluzioni condivise.

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio - Settembre 2017	Gennaio – Settembre 2016
Customer Satisfaction Index	% passeggeri soddisfatti	97%	98,5%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	96%	98,2%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	96,6%	98,5%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	92,2%	94,6%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	20'05"	16'44"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'33"	7'12"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	24'	23'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	32'	31'

Fonte: Elaborazione della Società

Anche i risultati del programma ASQ - *Airport Service Quality* - di ACI World, che rappresenta il più importante *benchmark* aeroportuale a livello mondiale in tema di qualità del servizio, hanno confermato l'andamento positivo anche nel 2017: nei primi nove mesi dell'anno l'indicatore di soddisfazione complessiva ha raggiunto il valore di 3,79 (3,67 nei primi nove mesi del 2016), ed anche gli altri indicatori hanno avuto buoni risultati, specialmente per le attività di security, di controllo passaporti e per lo staff aeroportuale.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA 2016-2019

In ottemperanza al vigente quadro regolatorio ed ai modelli tariffari elaborati dall'Autorità di Regolazione Aeroportuale ("ART") AdB ha condotto e positivamente completato, nel corso del 2015, il processo di regolazione tariffaria per il periodo 2016-2019, avvenuto in stretto coordinamento e sotto la vigilanza della stessa Authority.

A ottobre 2017 è poi stata condotta in osservanza a quanto previsto dai Modelli dell'Authority la consultazione con i vettori e definito l'adeguamento dei livelli tariffari che saranno applicati a partire dal 1° gennaio 2018.

5.2 ADDIZIONALE COMUNALE AI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI

Con decreto interministeriale n. 357 del 29 ottobre 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, è stata fissata la nuova ulteriore misura dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili (di cui all'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 del 24 dicembre 2003), destinata a finanziare l'onere derivante dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 21 dell'articolo 13 del decreto legge n. 145/2013, convertito, con modificazioni, dalla Legge 21 febbraio 2014, n. 9. In particolare, il decreto interministeriale n. 357 del 29 ottobre 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in vigore dal 1° gennaio 2016, ha stabilito che la nuova ulteriore misura dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili da destinare all'Inps, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 del 24 dicembre 2003, e successive modificazioni, è pari a euro 2,50 per l'anno 2016, a euro 2,42 per l'anno 2017 e a euro 2,34 per l'anno 2018.

Si dà quindi atto dell'avvenuta sospensione dell'applicazione dell'ulteriore incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, stabilito ai sensi dell'articolo 13, comma 23, del Decreto legge 23 dicembre n. 145/2013, – per il periodo dal 1° settembre al 31 dicembre 2016 – ad opera delle disposizioni di cui all'art.13-ter del Decreto legge n. 113 del 24 giugno 2016, introdotto dalla Legge di conversione n. 160 del 7 agosto 2016.

La Legge n. 232 del 11 dicembre 2016, rubricata “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019”, all'articolo 1, comma 378 ha, quindi, previsto – al fine di sostenere le prospettive di crescita del settore aereo e di ridurre gli oneri a carico dei passeggeri – la soppressione, a decorrere dal 1° gennaio 2017, del suddetto incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di cui al citato art. 13, comma 23, del Decreto legge 23 dicembre n. 145/2013.

Pertanto, per gli imbarchi relativi ai periodi decorrenti da gennaio 2017, le società di gestione aeroportuale sono tenute a riversare all'Inps gli importi riscossi a titolo di incremento dell'addizionale passeggeri pari a 3 euro a passeggero per le disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 6-quater del Decreto legge n. 7/2005, convertito in Legge n. 43 del 2005, e pari a 2 euro per le disposizioni di cui al comma 75 dell'articolo 4 della Legge n. 92/2012.

Si vedano al riguardo *infra* gli aggiornamenti recenti del contenzioso in materia.

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, ai sensi del D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, 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 commissoriale di Alitalia.

Il 17 maggio 2017, i Commissari Straordinari hanno proceduto alla pubblicazione del “Bando per la raccolta di manifestazioni di interesse” non vincolanti a proporre i contenuti del possibile Programma di recupero dell'equilibrio economico dell'attività imprenditoriale delle società in amministrazione straordinaria. Con D.L. n. 55 del 2 maggio 2017, al fine di evitare l'interruzione del servizio svolto da Alitalia SAI in as, è stato disposto un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro della durata di sei mesi, a favore del vettore, da utilizzare per le indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte alla procedura di amministrazione straordinaria. Il finanziamento è stato concesso con l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi, maggiorato di 1.000 punti base, e dovrà essere restituito entro sei mesi dall'erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura. Il D.L. 55/2017 non è stato convertito, ma è stato abrogato e completamente riproposto nella disposizione dell'art. 50 della Legge 21 giugno 2017, n. 96 (pubblicata sul S.O. n. 31/L alla G.U. 23 giugno 2017, n. 144) di conversione con modificazioni, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 recante “disposizioni urgenti in

materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo". La L. 96/2017 prescrive che le procedure conseguenti all'invito, pubblicato dai Commissari Straordinari, per la raccolta di manifestazioni di interesse finalizzate alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria si svolgano entro sei mesi dalla concessione del finanziamento, assicurando il rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione.

Per quanto consta sono in corso le procedure per l'individuazione dei futuri assetti proprietari della compagnia e, nelle more, l'operatività presso lo scalo di Bologna non ha subito variazioni significative.

5.4 OTTENIMENTO DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO IN BASE AL REG. EUROPEO N.139/2014

L'Aeroporto di Bologna ha ricevuto da ENAC in data 10 agosto 2017, la conversione del Certificato di Aeroporto in base a quanto previsto dal Regolamento Europeo n. 139 del 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative ai quali i gestori aeroportuali si devono uniformare entro la fine del 2017. Il nuovo Certificato, consegnato ad AdB, attesta che l'organizzazione della Società, le procedure delle operazioni a terra e tutte le infrastrutture e gli impianti aeroportuali rispondono ai requisiti contenuti nel Regolamento comunitario.

Il Marconi è il sesto scalo in Italia a ricevere dall'ENAC il nuovo Certificato di Aeroporto (prima dello scalo bolognese erano stati gli aeroporti di Roma, Milano Malpensa, Venezia, Bergamo e Napoli).

Sin dal 2003, i 46 principali scali italiani erano stati certificati sulla base di un regolamento nazionale, che recepiva l'Annesso 14 dell'ICAO (*International Civil Aviation Organization*), denominato "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti". Con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento comunitario, l'ENAC ha avviato le pratiche di conversione dei precedenti certificati.

Mentre il Regolamento Europeo prevede la conversione di tutti i Certificati entro la fine del 2017, l'Aeroporto di Bologna ha anticipato i tempi conseguendo la conversione del suo Certificato il 10 agosto.

6 IL CONTENZIOSO

In relazione all'aumento dell'importo dell'**addizionale comunale** stabilito dal sopra citato decreto ministeriale del 29 ottobre 2015, alcuni vettori hanno impugnato avanti l'autorità amministrativa il provvedimento laddove non ha previsto che ogni variazione degli importi da riversare nei biglietti da vendersi ai passeggeri non potesse essere efficace se non dopo trascorsi 60 giorni dalla entrata in vigore del Decreto stesso e ciò in violazione del dettato di cui all'art. 3 comma 21 L. 212/2000 secondo cui "le disposizioni tributarie non possono prevedere adempimenti a carico dei contribuenti la cui scadenza sia fissata anteriormente al sessantesimo giorno dalla data della loro entrata in vigore o dell'adozione dei provvedimenti di attuazione in esse espressamente previsti".

Rammentando qui che con sentenza del 30 giugno 2016 il TAR Lazio ha accolto il ricorso presentato da Ryanair Dac e Easyjet Airline Company Ltd ed ha annullato il D.M citato nella parte in cui ha previsto l'applicazione dell'incremento dell'addizionale comunale per il periodo dal 1° gennaio 2016 al 20 febbraio 2016, in quanto contrastante con la L. n. 212/2000 e che nel mese di marzo 2017 sono stati proposti, rispettivamente, avanti il Consiglio di Stato (i) ricorso in appello proposto dal MIT, MEF ed ENAC (ii) appello incidentale proposto da Ryanair, informiamo che con sentenza pubblicata in data 7 giugno 2017, il Consiglio di Stato ha respinto entrambi i ricorsi sopra citati così confermando la pronuncia del TAR Lazio – ROMA, SEZIONE III, TER n. 9692/2016.

Oltre a quanto sopra, non essendo intervenute variazioni significative rispetto a quanto commentato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2016, si rimanda a quest'ultimo documento per approfondimenti.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo detiene strumenti finanziari rilevanti in termini quantitativi 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.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo; in particolare, la recente quotazione del titolo azionario della Capogruppo ha accresciuto la disponibilità di liquidità e la solidità patrimoniale del Gruppo. Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

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.

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, la perdurante crisi economica mondiale ha avuto un forte impatto negativo sul settore aereo con conseguente aumento del rischio di credito. Il **rischio di credito** del Gruppo presenta un grado di concentrazione del 52% nei confronti dei primi dieci clienti. Tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti.

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.

In seguito all'ammissione della compagnia Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio u.s., il Gruppo rileva un'esposizione finanziaria al 30 settembre 2017:

- nei confronti del vettore pre amministrazione straordinaria, di 0,84 milioni di Euro di cui 0,26 milioni di Euro di addizionale comunale ai diritti di imbarco;
- nei confronti del vettore in amministrazione straordinaria, di 0,75 milioni di Euro di cui 0,47 milioni di Euro di addizionale comunale ai diritti di imbarco.

Nei confronti del primo il Gruppo ha adeguato il fondo svalutazione appostato sul rischio credito portandolo a 0,3 milioni di Euro sui crediti commerciali, oltre all'intera quota di addizionale comunale per 0,26 milioni di Euro nell'apposito fondo, tenuto conto che i crediti maturati a titolo di diritti aeroportuali tra il 31 gennaio 2017 e il 1° maggio 2017 per 0,48 milioni di Euro potranno essere insinuati in via privilegiata ex art.1023 cod.nav.

Per quanto attiene invece al rischio credito ed alle altre passività potenziali nei confronti del vettore in a.s., non si sono riscontrate particolari criticità nell’incasso dei corrispettivi per attività volativa del periodo permanendo vigile l’attenzione alla posizione debitoria dell’operatore per le attività in corso nell’ambito dell’attuale gestione commissariale. Non sono stati pertanto appostati fondi svalutazione crediti al 30 settembre considerato l’avvenuto pagamento dei diritti aeroportuali del mese di settembre. Il credito verso il vettore al 30/09/2017, tenuto conto degli incassi avvenuti nel mese di ottobre, è costituito dal solo credito per addizionale comunale e qualche fattura in verifica e/o contestazione. Alitalia in a.s. ha comunicato che pagherà i crediti maturati dai gestori aeroportuali entro il 15 e il 30 di ogni mese successivo e così è avvenuto per il pagamento dei diritti aeroportuali fin qui.

Per quel che riguarda i potenziali rischi sul *business* del Gruppo derivanti dalla crisi del vettore, si segnala che alla data di redazione del presente documento non sono pervenute comunicazioni di variazione dei voli programmati sullo scalo di Bologna. Dal punto di vista del rischio credito, il Gruppo proseguirà l’attento monitoraggio della situazione del vettore per recepire eventuali diverse valutazioni in sede di bilancio annuale.

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 2017, l’incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall’Aeroporto è stata del 44,8%. 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 così impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese; 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 della Società, 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’interesse dimostrato dai vettori *low cost* per lo scalo di Bologna e dell’evoluzione del traffico sull’Aeroporto in generale, la Società ritiene che il Gruppo potrebbe ragionevolmente far fronte all’eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di Ryanair in virtù della possibile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull’Aeroporto e della capacità dello scalo di attrarre nuovi vettori. Non può tuttavia escludersi che, qualora trascorresse un lasso di tempo significativo fra il momento della interruzione dei voli e quello della loro parziale o totale sostituzione da parte di altri vettori ovvero l’avvicendamento si rivelasse più difficile del previsto o non fosse in tutto o in parte realizzabile, tale interruzione o riduzione dei voli possa avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

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 margine positivo di ricavi per il Gruppo 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 la Società, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento *low cost* è attiva nello sviluppo di un *mix* di traffico tale da mantenere una marginalità positiva.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'Aeroporto sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili o di 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. 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.

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

Il Bilancio Consolidato del Gruppo nelle attività non correnti include, tra l'altro, Diritti di Concessione per Euro 156 milioni al 31 dicembre 2016 ed Euro 155 milioni al 31 dicembre 2015. L'incidenza complessiva sul totale delle attività è pari al 59,83% al 31 dicembre 2016 ed al 59,27% al 31 dicembre 2015. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo è pari rispettivamente al 93,34% al 31 dicembre 2016 ed al 96,57% al 31 dicembre 2015. Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati in applicazione dell'interpretazione IFRIC *Interpretation 12 - Service Concession Arrangements* ("IFRIC 12") a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004.

Ai fini della predisposizione del Bilancio Consolidato del Gruppo, i Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio 2016 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo “Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività” nella Nota 1. al Bilancio Consolidato 2016.

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;
 - per il periodo in esame, lo storno degli oneri di sistema considerati “one-off”.
- **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	al 30/09/2017	al 30/09/2016	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	6.348	5.149	1.199	23,3%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	0	10.873	100,0%
Lettere di patronage	2.251	2.509	-258	-10,3%
Totale garanzie prestate	19.472	7.658	11.814	154,3%

Al 30 settembre 2017, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 19,5 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni di cui le principali:

- a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (4,4 milioni di Euro);
- a favore di Marconi Express Spa per il corretto adempimento delle obbligazioni assunte dalla Capogruppo con la sottoscrizione dell'accordo di contribuzione del 30 settembre 2016 (0,87 milioni di Euro);
 - pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo, a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover. In esecuzione di tale atto di pegno sottoscritto in data 30 settembre 2016 lo Strumento Finanziario partecipativo è stato depositato presso la Banca Custode (Unicredit Spa) su un conto titoli vincolato intestato alla Capogruppo;
 - lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,25 milioni di Euro.

10 FATTI DI RILEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI NOVE MESI 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 e avvio di nuovi collegamenti

A ottobre 2017 lo scalo ha registrato un incremento del traffico passeggeri del 5,8% rispetto allo stesso mese del 2016, a conferma del trend positivo che sta caratterizzando il 2017. Nel mese di ottobre, infatti, sono stati superati i 7 milioni di passeggeri annui, facendo registrare nel periodo gennaio-ottobre 2017 una crescita dei passeggeri pari al 6,6% e dei movimenti pari al 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2016.

Relativamente all'avvio dei nuovi collegamenti e ad incrementi di frequenza:

- Air France ha introdotto la quarta frequenza giornaliera per Parigi CDG.
- Ryanair, nella Winter 2017/2018, ha avviato quattro nuovi collegamenti diretti per:
 - Napoli con 1 volo giornaliero;
 - Praga con 3 voli settimanali;
 - Colonia con 2 voli settimanali;
 - Bratislava con 2 voli settimanali.
- Ernst Airlines ha aumentato le frequenze sulla rotta Bologna-Tirana passando da 3 a 7 voli settimanali.

Relativamente alle cancellazioni:

- Blue Air ha cancellato il volo per Bucharest con 4 frequenze settimanali
- Eurowings ha cancellato il volo per Amburgo con 2 frequenze settimanali
- Air Berlin ha cessato la propria attività il 28 ottobre con cancellazione del volo per Dusseldorf.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 settembre 2017.

Le previsioni di evoluzione della gestione

I segnali di ripresa derivanti dall'andamento macroeconomico generale inducono a guardare ai prossimi mesi in modo tendenzialmente positivo, pur consapevoli dei potenziali rischi dovuti all'ancora incerto scenario geopolitico internazionale che potrebbe influire negativamente sulle dinamiche del traffico aereo.

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

Bologna, 13 novembre 2017

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2017

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 30.09.2017	al 31.12.2016
Diritti di concessione		154.620	155.595
Altre attività immateriali		1.304	1.116
Attività immateriali	1	155.924	156.711
Terreni, immobili, impianti e macchinari		14.665	12.098
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	19.397	16.830
Partecipazioni	3	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	4	11.326	17.990
Imposte differite attive	5	6.893	7.427
Altre attività non correnti	6	1.486	1.384
Altre attività non correnti		19.852	26.948
ATTIVITA' NON CORRENTI		195.173	200.489
Rimanenze di magazzino	7	521	519
Crediti commerciali	8	17.167	13.454
Altre attività correnti	9	5.002	3.399
Attività finanziarie correnti	10	12.948	22.085
Cassa e altre disponibilità liquide	11	30.785	20.110
ATTIVITA' CORRENTI		66.423	59.567
TOTALE ATTIVITA'		261.596	260.056

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2017	al 31.12.2016
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		65.306	63.882
Risultato dell'esercizio		13.623	11.311
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	169.243	165.507
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	784	607
TOTALE PATRIMONIO NETTO		170.027	166.114
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.500	4.596
Imposte differite passive	14	2.265	2.216
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	9.551	10.631
Fondi per rischi e oneri	16	1.213	1.006
Passività finanziarie non correnti	17	21.884	24.896
Altri debiti non correnti		168	194
PASSIVITA' NON CORRENTI		39.581	43.539
Debiti commerciali	18	13.130	15.669
Altre passività	19	26.917	22.802
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	2.952	2.933
Fondi per rischi e oneri	21	375	159
Passività finanziarie correnti	22	8.614	8.840
PASSIVITA' CORRENTI		51.988	50.403
TOTALE PASSIVITÀ		91.569	93.942
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		261.596	260.056

Conto Economico Consolidato

in migliaia di euro	Note	per i nove mesi chiusi al	per i nove mesi chiusi al
		al 30.09.2017	al 30.09.2016
Ricavi per servizi aeronautici		40.669	36.573
Ricavi per servizi non aeronautici		29.021	26.930
Ricavi per servizi di costruzione		3.330	4.990
Altri ricavi e proventi della gestione		456	497
Ricavi	23	73.476	68.990
Materiali di consumo e merci		(1.399)	(1.068)
Costi per servizi		(13.285)	(13.708)
Costi per servizi di costruzione		(3.171)	(4.752)
Canoni, noleggi e altri costi		(5.728)	(5.474)
Oneri diversi di gestione		(2.707)	(2.313)
Costo del personale		(19.631)	(18.983)
Costi	24	(45.921)	(46.298)
Ammortamento Diritti di concessione		(4.246)	(3.982)
Ammortamento altre attività immateriali		(508)	(455)
Ammortamento attività materiali		(1.528)	(1.262)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(6.282)	(5.699)
Accantonamento rischi su crediti		(62)	(49)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.184)	(1.926)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(563)	102
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(1.809)	(1.873)
Totale Costi		(54.012)	(53.870)
Risultato operativo		19.464	15.120
Proventi finanziari	27	374	251
Oneri finanziari	27	(605)	(1.016)
Risultato ante imposte		19.233	14.355
Imposte dell'esercizio	28	(5.433)	(4.206)
Utile (perdita) d'esercizio		13.800	10.149
Utile (perdita) di terzi		177	87
Utile (perdita) di Gruppo		13.623	10.062
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,38	0,27
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,38	0,27

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016
Utile (perdita) di esercizio (A)	13.800	10.149
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	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	158	(472)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(38)	130
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	120	(342)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	120	(342)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	13.920	9.807
di cui Terzi	177	84
di cui Gruppo	13.743	9.723

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 30.09.2016
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	19.233	14.355
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(159)	(238)
+ Ammortamenti	6.282	5.699
+ Accantonamento fondi	1.933	1.873
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(93)	278
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	324	487
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	61	76
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	86	74
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	27.667	22.604
Variazione rimanenze di magazzino	(1)	(4)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.571)	(2.005)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.272)	(898)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.672)	(2.565)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.972	4.064
Interessi pagati	(409)	(578)
Interessi incassati	286	183
Imposte pagate	(3.351)	(1.644)
TFR pagato	(75)	(176)
Utilizzo fondi	(2.558)	(2.068)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	16.016	16.913
Acquisto di attività materiali	(4.111)	(2.717)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(3.867)	(5.382)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	668	293
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	15.012	(28.315)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	7.702	(36.121)
Incassi derivanti da emissioni di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi distribuiti	(10.007)	(6.137)
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(3.036)	(9.352)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(13.043)	(15.489)
Variazione finale di cassa	10.675	(34.697)
Disponibilità liquide inizio periodo	20.110	50.684
Variazione finale di cassa	10.675	(34.697)
Disponibilità liquide fine periodo	30.785	15.987

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovraprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2015	90.250	25.747	4.679	34.606	(3.222)	(752)	2.248	6.957	160.513	514	161.027
Attribuzione del risultato esercizio 2015	0	0	339	316	0	0	6.302	(6.957)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	64	(64)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(6.137)	0	(6.137)	0	(6.137)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(339)	0	10.062	9.723	84	9.807
Patrimonio netto al 30.09.2016	90.314	25.683	5.018	34.922	(3.222)	(1.091)	2.413	10.062	164.099	598	164.697

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovraprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2016	90.314	25.683	5.018	34.923	(3.222)	(933)	2.413	11.311	165.507	607	166.114
Attribuzione del risultato esercizio 2016	0	0	527	677	0	0	10.107	(11.311)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(10.007)	0	(10.007)	0	(10.007)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	120	0	13.623	13.743	177	13.920
Patrimonio netto al 30.09.2017	90.314	25.683	5.545	35.600	(3.222)	(813)	2.513	13.623	169.243	784	170.027

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. 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 abbreviato al 30 Settembre 2017

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 2017 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi ai nove mesi 1° gennaio 2016-30 settembre 2016, 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 attività finanziarie destinate alla vendita che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio consolidato è presentato in Euro, che è anche 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 il periodo chiuso al 30 settembre 2017 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione del 13 novembre 2017.

Contenuto e forma del bilancio consolidato intermedio

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 2016 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption* "FTA") il 1° gennaio 2012.

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2016 cui si rimanda per maggiori dettagli.

Il presente resoconto intermedio sulla gestione 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 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.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 30 settembre 2017 e al 31 dicembre 2016 relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2017	al 31.12.2016
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l	Euro	316	51,00%	51,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 settembre 2017 e al 31 dicembre 2016 relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.09.2017	al 31.12.2016
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	165	24,00%	24,00%

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl è stato ridotto per perdite da Euro 300 mila a Euro 165 mila dall'Assemblea dei Soci del 4 aprile 2017. Tale operazione non ha comportato impatti sul periodo in esame in quanto il valore della partecipazione era stato integralmente svalutato in precedenti esercizi.

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* delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse e per i quali sono disponibili informazioni di bilancio separate.

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l'andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore *aviation* rispetto a quelli riconducibili al settore *non aviation*.

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

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

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

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

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017 Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017 Non Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017 Altro</i>	<i>Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>
Ricavi	43.900	29.576	0	73.476
Costi	(31.751)	(14.170)	0	(45.921)
Margine Operativo Lordo	12.149	15.406	0	27.555
Ammortamenti e svalutazioni	(4.234)	(2.048)	0	(6.282)
Accantonamenti	(1.445)	(364)	0	(1.809)
Risultato operativo	6.470	12.994	0	19.464
Proventi finanziari	0	0	374	374
Oneri finanziari	0	0	(605)	(605)
Risultato ante imposte	6.470	12.994	(231)	19.233
Imposte dell'esercizio	0	0	(5.433)	(5.433)
Utile (perdita) d'esercizio	6.470	12.994	(5.664)	13.800
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	177
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	13.623

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016 Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016 Non Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016 Altro</i>	<i>Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>
Ricavi	41.714	27.276	0	68.990
Costi	(33.516)	(12.782)	0	(46.298)
Margine Operativo Lordo	8.198	14.494	0	22.692
Ammortamenti e svalutazioni	(3.904)	(1.795)	0	(5.699)
Accantonamenti	(1.558)	(315)	0	(1.873)
Risultato operativo	2.736	12.384	0	15.120
Proventi finanziari	0	0	251	251
Oneri finanziari	0	0	(1.016)	(1.016)
Risultato ante imposte	2.736	12.384	(765)	14.355
Imposte dell'esercizio	0	0	(4.206)	(4.206)
Utile (perdita) d'esercizio	2.736	12.384	(4.971)	10.149
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	87
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	10.062

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

in migliaia di Euro	al	al	al	Totale al 30.09.2017
	30.09.2017	30.09.2017	30.09.2017	
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Attività non correnti	149.916	25.543	19.714	195.173
Attività immateriali	143.945	11.980	0	155.924
Diritti di concessione	143.287	11.333	0	154.620
Altre attività immateriali	657	647	0	1.304
Attività materiali	5.881	13.517	0	19.397
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.881	8.785	0	14.665
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	91	47	19.714	19.852
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	11.326	11.326
Imposte differite attive	0	0	6.893	6.893
Altre attività non correnti	91	47	1.348	1.486
Attività correnti	16.681	5.487	44.254	66.423
Rimanenze di magazzino	306	214	0	521
Crediti commerciali	12.821	4.345	0	17.167
Altre attività correnti	3.554	928	521	5.002
Attività finanziarie correnti	0	0	12.948	12.948
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	30.785	30.785
Totale attività	166.597	31.030	63.968	261.596

in migliaia di Euro	al	al	al	Totale al 30.09.2016
	30.09.2016	30.09.2016	30.09.2016	
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Attività non correnti	149.487	23.651	34.164	207.301
Attività immateriali	144.330	12.675	0	157.005
Diritti di concessione	143.785	12.164	0	155.950
Altre attività immateriali	545	511	0	1.055
Attività materiali	5.116	10.976	0	16.092
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.116	6.244	0	11.360
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	34.164	34.204
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	25.068	25.068
Imposte differite attive	0	0	7.616	7.616
Altre attività non correnti	40	0	1.333	1.373
Attività correnti	19.686	4.552	28.717	52.955
Rimanenze di magazzino	292	179	0	471
Crediti commerciali	12.079	3.730	0	15.809
Altre attività correnti	7.315	643	538	8.496
Attività finanziarie correnti	0	0	12.192	12.192
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	15.987	15.987
Totale attività	169.173	28.203	62.880	260.256

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

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

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida 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 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Diritti di concessione	154.620	155.595	(975)
Software, licenze e diritti simili	689	885	(196)
Altre attività immateriali	72	76	(4)
Altre attività immateriali in corso	543	155	388
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	155.924	156.711	(787)

La voce Diritti di concessione registra un incremento al 30 settembre 2017 pari a 3,33 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori di:

- realizzazione del nuovo ristorante interaziendale all'interno del terminal passeggeri;
- realizzazione di una nuova cabina elettrica al servizio delle torri faro installate nell'area AirSide destinata al traffico dell'Aviazione Generale;
- realizzazione di una tettoia presso l'area esterna del Terminal Cargo in adiacenza alla recinzione doganale;
- riqualifica piano interrato terminal;
- revamping illuminazione dei parcheggi.

Inoltre, si segnala che è stato sottoscritto il contratto riguardante la progettazione definitiva ed esecutiva del nuovo ampliamento del terminal esistente.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 4,13 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione rapportato ai primi nove mesi del 2017.

La voce Software, licenze e diritti simili, costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi, rileva un incremento di 0,38 milioni di Euro principalmente dovuto alle attività di implementazione e miglioramento della nuova piattaforma intranet aziendale, oltre che alle licenze software per la gestione dei *data base* e di accesso degli utenti al dominio aziendale.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 settembre 2017.

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

Sono stati compiuti i test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione, oggetto di contabilizzazione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 ed in precedenti esercizi.

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato abbreviato, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2017-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che non si siano manifestate perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2017.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Terreni	2.763	2.758	5
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.579	2.348	2.231
Macchinari, attrezzature e impianti	3.246	3.486	(240)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.949	1.965	(16)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	2.128	1.541	587
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	19.397	16.830	2.567

Nei primi nove mesi del 2017 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 4,11 milioni di Euro. Oltre agli arredi e alle macchine elettroniche installati presso alcune aree del terminal passeggeri e uffici, l'incremento più rilevante, pari a 2,5 milioni di Euro, riguarda la categoria "Fabbricati, costruzioni leggere e migliorie" ed attiene prevalentemente l'acquisto di un fabbricato industriale, costruito su un terreno di proprietà Adb adiacente il sedime aeroportuale, dalla società cui Adb concesse il diritto di superficie con atto del 28 dicembre 2006. Trascorsi 10 anni dalla stipula dell'atto, la controparte si è avvalsa della facoltà di interrompere il rapporto contrattuale, motivo per cui AdB ha esercitato il diritto di opzione di acquisto dell'immobile, diventandone proprietaria nel mese di maggio 2017. Si segnala infine l'acquisto un sollevatore semovente per passeggeri a ridotta mobilità.

Le immobilizzazioni materiali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 30 settembre 2017 tra i quali le prime due *tranches* per complessivi 1,78 milioni di Euro del contributo concesso dalla Capogruppo a Marconi Express Spa per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover in conseguenza dell'avanzamento del 66% dei lavori in ambito aeroportuale.

L'ammortamento delle Attività materiali del periodo in esame ammonta a 1,5 milioni di Euro.

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 consolidato non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali asset.

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016 e la relativa movimentazione nel periodo in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2017
Altre partecipazioni	147	0	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	147	0	0	0	147

Nel dettaglio:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		147	147	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Incrementi / Acquisizioni</i>	<i>Decrementi / Cessioni</i>	<i>Svalutazioni</i>	<i>al 30.09.2017</i>
Strumenti Finanziari Partecipativi	7.000	3.000	0	0	10.000
Obbligazioni	4.668	0	(4.668)	0	0
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	6.070	5.000	(10.000)	0	1.070
Altre attività finanziarie diverse	252	4	0	0	256
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	17.990	8.004	(14.668)	0	11.326

La voce Altre attività finanziarie non correnti include:

- 10 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 risulta:
 - sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro;
 - iscritto al 30 settembre 2017 per 10 milioni di Euro pari all'importo effettivamente versato (in tre tranches, la prima di 4 milioni di Euro contestualmente alla sottoscrizione, la seconda di 3 milioni di Euro nel mese di ottobre 2016 in corrispondenza dell'avanzamento lavori del 20% e la terza di 3 milioni di Euro nel mese di luglio 2017 in corrispondenza dell'avanzamento lavori del 51%).

Tale attività finanziaria, ai sensi del principio IAS 39, è classificata nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita (AFS- *Available for sale*). La misurazione successiva alla prima iscrizione secondo lo IAS 39 dovrebbe essere effettuata al *fair value* e le relative variazioni essere imputate a Patrimonio Netto ed esposte nel Conto Economico Complessivo come OCI (*Other Comprehensive Income*); le perdite di valore, invece, imputate a Conto Economico. Tuttavia, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, il Gruppo ha valutato di avvalersi dell'esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avverranno al costo 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, saranno imputate a Conto Economico e non potranno essere oggetto di ripristini di valore;

- 1,07 milioni di Euro relativi a un conto bancario vincolato per 0,07 milioni di Euro ed a un *Time deposit* per 1 milione di Euro con durata aprile 2017 - ottobre 2018;
- 0,26 milioni di Euro relativi ad un prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni acquistato nel 2016 che il Gruppo ha classificato, ai sensi del principio IAS 39 tra gli investimenti detenuti fino a scadenza (HTM).

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il periodo chiuso al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>al 30.09.2017</i>
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.427	854	(1.388)	6.893

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	98	57	41
Depositi cauzionali	84	83	1
Crediti tributari non correnti	1.304	1.244	60
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	1.486	1.384	102

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	496	476	20
Rimanenze di Prodotti finiti	25	43	(18)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	521	519	2

8. Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi al 30 settembre 2017 a confronto con il 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Crediti commerciali	18.394	14.822	3.572
Fondo svalutazione	(1.227)	(1.368)	141
CREDITI COMMERCIALI	17.167	13.454	3.713

I crediti commerciali sono ricondotti al loro valore nominale mediante un fondo svalutazione crediti determinato ad ogni periodo sulla base di un'analisi specifica, sia delle pratiche in contenzioso, che delle pratiche che, pur non essendo in contenzioso, presentano un'anzianità significativa. Tale valutazione richiede di elaborare delle stime circa la probabilità del relativo recupero effettuate anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti.

Il Gruppo monitora attentamente l'evoluzione della situazione di Alitalia come commentato più approfonditamente nella Relazione sulla Gestione cui si rimanda.

La misura del fondo al 30 settembre 2017, pari a 1,23 milioni di Euro, è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2017
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.368)	(247)	327	61	(1.227)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Credito IVA	107	118	(11)
Crediti per imposte dirette	127	13	114
Altri crediti tributari	0	3	(3)
Crediti verso il personale	79	73	6
Altri crediti	4.689	3.192	1.497
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.002	3.399	1.603

Il credito per imposte dirette accoglie principalmente il credito della controllante AdB per eccedenza di versamento imposte IRES ed IRAP dell'anno 2015, a seguito di ri-liquidazione dei redditi 2015.

La variazione più significativa nel corso del periodo in esame riguarda la voce "Altri Crediti" di cui si riporta il dettaglio di seguito:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Ratei e Risconti attivi	735	361	374
Anticipi a fornitori	135	59	76
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	73	28	45
Crediti per addizionale comunale	4.196	3.155	1.041
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.085)	(875)	(210)
Altri crediti correnti	635	464	171
TOTALE ALTRI CREDITI	4.689	3.192	1.497

La voce "Ratei e risconti attivi" include 0,1 milione di Euro di premi assicurativi pagati anticipatamente nei primi nove mesi del 2017, 0,14 milioni di Euro di risconti legati ad imposte locali pagate nel periodo, 0,21 milioni di Euro di canoni elaborazioni dati fatturati in anticipo e 0,27 milioni di Euro di altri costi per servizi fatturati in via anticipata. L'incremento del saldo dei ratei e risconti attivi rispetto al 31 dicembre deriva dalla stagionalità della fatturazione passiva dei canoni di manutenzione, elaborazione dati, premi assicurativi ed imposte locali.

Relativamente al credito per addizionale comunale, AdB addebita ai vettori l'addizionale comunale 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, misura valida fino al 31/12/2015 e dal 1° gennaio 2017.

L'art.1 del decreto legge n. 357 del 29.10.2015 ha aumentato la quota destinata all'Inps di ulteriori Euro 2,50 a decorrere dal 1° gennaio 2016. Tale aumento è stato successivamente sospeso dal 1° settembre 2016 al 31 dicembre 2016 dal D.L. n.113/2016 "Misure finanziarie urgenti per gli Enti territoriali e il territorio" (cd. D.L. Enti Locali pubblicato in GU il 20 agosto 2016) ed, infine, l'art.55 del DDL "Legge di Bilancio 2017" ha disposto la soppressione definitiva, a decorrere dal 1° gennaio 2017, della parte di addizionale comunale, pari a 2,41 Euro per il 2017 e 2,34 Euro per il 2018, introdotta dall'art.13 commi 21 e 23 del decreto legge 145/2013. Si rimanda per ulteriori approfondimenti alla Relazione sulla Gestione; per

quanto qui di interesse si segnala che l'incremento tariffario del 2016 ed, in particolare, la sua decorrenza temporale hanno determinato numerose contestazioni da parte dei vettori. Ne è derivato un aumento del fondo svalutazione crediti per addizionale comunale, la cui movimentazione è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2017
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(875)	(210)	0	0	(1.085)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(875)	(210)	0	0	(1.085)

Tale fondo è ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale comunale addebitata ai vettori il cui incasso è ritenuto altamente improbabile per sopraggiunta procedura concorsuale del vettore e/o per le contestazioni come quelle suddette.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Obbligazioni	4.599	3.047	1.552
Conti bancari vincolati	8.000	18.000	(10.000)
Crediti da cessione partecipazioni	233	967	(734)
Altri crediti finanziari	116	71	45
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	12.948	22.085	(9.137)

Le altre attività finanziarie correnti si sono movimentate come evidenziato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi/ Cessioni	Svalutazioni	al 30.09.2017
Obbligazioni	3.047	4.599	(3.047)	0	4.599
Conti bancari vincolati	18.000	4.000	(14.000)	0	8.000
Crediti da cessione partecipazioni	967	53	(787)	0	233
Altri crediti finanziari	71	45	0	0	116
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	22.085	8.697	(17.834)	0	12.948

Nel dettaglio:

- obbligazioni: al 30 settembre 2017 trattasi di 4,6 milioni di Euro relativi ad una obbligazione senior per un valore nominale di 4,5 milioni di Euro e scadenza settembre 2018. Al 31 dicembre 2016 tale obbligazione era classificata nelle attività finanziarie non correnti (nota 4) mentre il decremento rispetto al 31 dicembre 2016 evidenziato da questa voce è dovuta alla riclassifica alla voce 11 Cassa e altre disponibilità liquide di un'altra obbligazione *senior* di valore nominale pari a 3 milioni di Euro acquistata nel 2016 con scadenza ottobre 2017. Il Gruppo ha valutato di classificare tali attività finanziarie, ai sensi del principio IAS 39, tra gli investimenti posseduti sino alla scadenza (HTM) in quanto ha l'intenzione e la capacità di mantenerli in portafoglio fino a scadenza. Dopo la rilevazione iniziale al costo di acquisto, tali investimenti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo e quindi rilevando eventuali sconti, premi sull'acquisto o altri costi che sono parte integrante del tasso

d'interesse effettivo. In relazione al valore di tali attività finanziarie al 30 settembre 2017 non vi sono indicatori di *impairment*;

- conti bancari vincolati: trattasi di impieghi temporanei di liquidità in:

- buoni di risparmio per 4 milioni di Euro con scadenza agosto 2018;
- *time deposit* per 4 milioni di Euro con scadenza settembre 2018.

Il decremento evidenziato nel periodo da questa voce è dovuto alla riclassifica nella voce 11 Cassa e altre disponibilità liquide di:

- 3 milioni di Euro di *time deposit* scaduti ad aprile 2017;
- 3 milioni di Euro di certificati di deposito scaduti a maggio 2017;
- 1 milione di Euro di *time deposit* scaduti ad agosto 2017;
- 7 milioni di Euro di *time deposit* scaduti a ottobre 2017;
- 4 milioni di Euro di certificati di deposito in scadenza a novembre 2017.

- credito da cessione partecipazioni: questa voce accoglie il credito residuo per la cessione della partecipazione avvenuta in data 19 dicembre 2012 in Marconi Handling (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa). Tale credito, ripartito in base alle relative scadenze contrattuali così come ridefinite da un accordo di riscadenziamento del debito del 15 novembre 2016, è garantito da apposito peggio sulla quota societaria ceduta ed è fruttifero di interessi ad un tasso pari al 4%. Il nuovo piano di rimborso concordato è suddiviso in 12 rate mensili e si concluderà a dicembre 2017. L'incremento del periodo riguarda la quota interessi maturata mentre il decremento attiene gli incassi delle rate avvenute nel periodo in esame comprensive di quota capitale e quota interessi.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Depositi bancari e postali	30.759	20.085	10.674
Denaro e valori in cassa	26	25	1
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	30.785	20.110	10.675

La voce "Depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari disponibili oltre a:

- 4 milioni di Euro di certificati di deposito in scadenza a novembre 2017;
- 7 milioni di Euro di *time deposit* scaduti a ottobre 2017;
- 3 milioni di Euro di un'obbligazione *senior* acquistata nel 2016 scaduta a ottobre 2017.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

in migliaia di euro	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	65.306	63.882	1.424
Risultato dell'esercizio	13.623	11.311	2.312
PATRIMONIO NETTO	169.243	165.507	3.736

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 2017 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

in unità di euro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo	13.742.961	9.722.415
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.101.030
Numero medio di azioni compresa Bonus Share	36.125.665	36.101.030
Utile/(Perdita) Base per azione	0,38	0,27
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,38	0,27

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

in migliaia di euro	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	5.545	5.018	527
Riserva straordinaria	35.600	34.923	677
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.513	2.413	100
Riserva OCI	(813)	(933)	120
TOTALE RISERVE	65.306	63.882	1.424

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 2015.

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

La riserva legale e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente e, per quanto riguarda la capogruppo, al netto della distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea dei Soci del 27 aprile 2017 per 10 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,277 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola (2 maggio 2017). La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto dell'attribuzione degli utili/perdite derivanti dalle scritture las delle società controllate oltre a quota parte del risultato di esercizio di Tag.

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.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva al 30 settembre 2017 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.09.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.074)	(1.232)	158
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	257	295	(38)
RISERVA OCI	(817)	(937)	120
di cui Terzi	(4)	(4)	0
di cui GRUPPO	(813)	(933)	120

Il patrimonio netto di terzi rappresenta la quota di patrimonio netto e del risultato economico del periodo delle società controllate non interamente possedute; di seguito il dettaglio:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.09.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
Capitale Sociale – Terzi	155	155	0
Riserve – Terzi	452	358	94
Utile/perdita dell'esercizio – terzi	177	94	83
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	784	607	177

La movimentazione del Patrimonio Netto degli azionisti di minoranza è da attribuirsi principalmente alla destinazione del risultato conseguito nel precedente esercizio.

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e degli altri fondi relativi al personale al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.09.2017</i>	<i>al 31.12.2016</i>	<i>Variazione</i>
TFR	4.316	4.489	(173)
Altri fondi relativi al personale	184	107	77
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.500	4.596	(96)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2016 al 30 settembre 2017.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.09.2017
TFR	4.489	9	51	(75)	(158)	4.316
Altri fondi relativi al personale	107	77	0	0	0	184
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.596	86	51	(75)	(158)	4.500

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 settembre 2017.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2017
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.216	49	0	2.265

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non 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, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione nei primi nove mesi del 2017 del fondo:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2017
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.631	1.032	0	(2.112)	9.551

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 1,03 milioni di Euro, di cui 1,18 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed al netto di 0,15 milioni di Euro esposti tra i proventi finanziari da attualizzazione. I decrementi per riclassifiche sono relativi alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento. Gli utilizzi del fondo nel periodo in esame sono esposti tra le passività correnti alla nota 20.

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il periodo chiuso al 30 settembre 2017 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.09.2017
Fondo rischi per contenziosi in corso	853	7	0	860
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	0	200	0	200
Altri fondi rischi e oneri	153	0	0	153
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	1.006	207	0	1.213

La principale variazione attiene l'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente che nelle more del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016, scaturisce dalla stima della passività per Una Tantum/arretrati lavoro dipendente dei primi nove mesi del 2017.

Passività potenziali

In data 26 luglio 2016, in esito ad una verifica ispettiva generale avviata il 18 maggio 2016 sull'annualità 2013 della Capogruppo, l'Agenzia delle Entrate di Bologna ha redatto un P.V.C. portante un unico rilievo. Il rilievo consiste in un presunto disconoscimento della deducibilità IRES della perdita di 5 milioni di Euro, conseguente alla dichiarazione di fallimento del maggio 2013 della società SEAF, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì. Tale procedura concorsuale ha comportato l'escussione della garanzia fideiussoria, legata alla lettera di patronage forte rilasciata nel 2007 da AdB agli istituti di credito finanziatori di SEAF a fronte di un mutuo chirografario, cui la Capogruppo ha provveduto con un piano di rimborso verso gli Istituti erogatori poi estinto nel mese di aprile 2016 con il pagamento integrale delle rate residue.

Gli Amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto che la Capogruppo dispone e che ha formalizzato nelle apposite memorie argomentative all'Agenzia delle Entrate circa le ragioni economiche e quindi fiscali delle scelte operate, hanno ritenuto di qualificare la passività come potenziale ed includere solo 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. Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili nell'eventualità in cui tale richiesta venisse avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Mutui - parte non corrente	21.884	24.896	(3.012)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	21.884	24.896	(3.012)

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo. Il decremento intervenuto nel periodo è dovuto al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 3 milioni di Euro.

La passività complessiva per mutui al 30 settembre 2017 ammonta a 27,7 milioni di Euro, di cui alla voce Mutui - parte corrente un importo pari a 5,8 milioni di Euro.

Si riportano di seguito le condizioni contrattuali dei mutui al 30 settembre 2017:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso fino al 10/4/2017 del 3,693%; dall'11/04 al 10/06/2017 del 3,3%; dall'11/06/2017 al 10/06/2024 del 3%	Semestrali	2024	Si

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 le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che al 30 settembre 2017 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di Euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debiti commerciali	13.130	15.669	(2.539)
DEBITI COMMERCIALI	13.130	15.669	(2.539)

I debiti commerciali sono principalmente verso fornitori nazionali.

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debiti tributari correnti	4.454	2.420	2.034
Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti	4.266	4.169	97
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	12.993	13.050	(57)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.204	3.163	2.041
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	26.917	22.802	4.115

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 settembre 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debito Iva	199	249	(50)
Debiti per imposte dirette	3.212	1.330	1.882
Altri debiti tributari	1.043	841	202
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	4.454	2.420	2.034

La voce Altri debiti tributari è principalmente riconducibile al debito per Irpef ritenute dipendenti e per tributi 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 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debito verso il personale per retribuzioni	964	971	(7)
Debito verso il personale per retribuzioni differite	2.218	2.034	184
Debiti verso istituti di previdenza	1.084	1.164	(80)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.266	4.169	97

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:

- 11,07 milioni di Euro (9,96 milioni di Euro a dicembre) 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. Tale importo si riferisce alle annualità 2009-2016 oltre alla quota maturata al 30 settembre 2017, oggetto di contenzioso. Per ulteriori dettagli in merito, si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione al Bilancio 2016;
- 1,61 milioni di Euro (2,83 milioni di Euro a dicembre) quale debito per canone di concessione aeroportuale.

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 2017 confrontato con i dati al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Debito per addizionale comunale	3.111	2.280	831
Altri debiti correnti	838	749	89
Ratei e risconti passivi correnti	1.255	134	1.121
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI	5.204	3.163	2.041

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 3,1 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22). Gli Altri debiti correnti includono i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. L'incremento della voce Ratei e risconti passivi correnti è dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione ed altre tipologie di servizi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 settembre 2017.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.09.2017
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	2.933	0	(2.093)	2.112	2.952

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi attengono principalmente interventi riguardanti:

- il ripristino di un tratto della via di rullaggio “Taxyway” e di una parte del “Piazzale Apron 2”;
- la manutenzione straordinaria di un tratto della via di rullaggio inclusi i raccordi brevi;
- l’adeguamento antincendio e funzionale delle scale di sicurezza all’interno del parcheggio multipiano P2, oltre alle pavimentazioni di alcuni fabbricati aeroportuali;
- i sistemi di controllo e supervisione degli impianti tecnologici, oltre che le unità di trattamento dell’aria situate nel primo piano del terminal passeggeri.

21. Fondi per rischi ed oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri correnti per i semestri chiusi al 30 settembre 2017.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2016	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.09.2017
Fondo convenzione Enac_Enav	159	0	(139)	20
Fondo rischi per contenziosi in corso	0	355	0	355
FONDI PER RISCHI E ONERI CORRENTI	159	355	(139)	375

Gli Altri fondi rischi ed oneri al 30 settembre 2017 accolgono:

- o il fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione siglata nel 2009 con Enav ed Enac, che prevede l’inclusione di un’ulteriore area nell’inventario dei beni ricevuti in concessione a fronte dell’obbligazione consistente nella:
 - 1) demolizione dei cespiti preesistenti;
 - 2) realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario.
- A fronte di tale obbligazione la Capogruppo ha quantificato l’incremento dei Diritti di Concessione al 31 dicembre 2009 sulla base del valore attuale del costo stimato per l’adempimento dei propri obblighi a fronte di una passività rilevata in accordo a quanto previsto dallo IAS 37.
- Il nuovo fabbricato è stato realizzato nel 2016 fatte salve alcune lavorazioni residuali completate nel corso dei primi mesi del 2017 per 0,14 milioni di Euro; il fondo residuo al 30 settembre 2017 accoglie la stima di alcuni oneri accessori all’intervento ancora da sostenere.
- o la quota corrente del fondo rischi per contenziosi in corso, incrementato nel periodo a seguito della valutazione del rischio relativo ad alcune controversie in materia di diritto del lavoro.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il periodo chiuso al 30 settembre 2017 e relativo confronto al 31 dicembre 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2017	al 31.12.2016	Variazione
Mutui - parte corrente	5.806	5.801	5
Debiti per addizionale comunale	2.617	2.969	(352)
Altri debiti finanziari correnti	191	70	121
PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	8.614	8.840	(226)

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere al 30 settembre 2017.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri riguardano la quota incassata dai vettori nel mese di settembre e riversata agli Enti creditori nel mese di ottobre 2017.

NOTE ESPlicative alle PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 30 settembre 2017, comparate con quelle rilevate al 30 settembre 2016.

RICAVI

23. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per i primi nove mesi del 2017 e 2016. Per un’analisi dettagliata si rimanda a quanto illustrato nella Relazione sulla Gestione.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	40.669	36.573	4.096
Ricavi per servizi non aeronautici	29.021	26.930	2.091
Ricavi per servizi di costruzione	3.330	4.990	(1.660)
Altri ricavi e proventi della gestione	456	497	(41)
RICAVI	73.476	68.990	4.486

i. Ricavi per servizi aeronautici

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv.aeroportuali	397	376	21
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	930	959	(29)
Ricavi da diritti aeroportuali	50.025	47.624	2.401
Ricavi da corrispettivo PRM	3.282	3.079	203
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(17.976)	(18.667)	691
Servizi di handling	2.185	1.738	447
Altri ricavi aeronautici	1.826	1.464	362
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	40.669	36.573	4.096

Di seguito il dettaglio dei ricavi da diritti aeroportuali per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione. La voce “riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti” accoglie lo stanziamento al fondo svalutazione crediti prudenzialmente effettuato sui crediti maturati nel 2017 nei confronti del vettore Alitalia pre-amministrazione straordinaria.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	25.324	23.965	1.359
Diritti di approdo, decollo e sosta	13.943	13.374	569
Diritti per sicurezza passeggeri	8.011	7.484	527
Diritti per controllo bagagli stiva	2.251	2.228	23
Diritti di imbarco e sbarco merci	621	573	48
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti	(125)	0	(125)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	50.025	47.624	2.401

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	13.014	11.902	1.112
Parcheggi	11.496	10.863	633
Altri ricavi commerciali	4.511	4.165	346
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	29.021	26.930	2.091

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Biglietteria	36	46	(10)
Marconi Business Lounge	1.689	1.431	258
Pubblicità	1.130	1.094	36
Ricavi commerciali diversi	1.656	1.594	62
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	4.511	4.165	346

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

Tali ricavi sono pari a 3,3 milioni di Euro in diminuzione rispetto ai 5 milioni di Euro dello stesso periodo del 2016 per i minori investimenti realizzati.

iv. Altri Ricavi e Proventi

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	428	491	(63)
Contributi conto esercizio	28	6	22
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	456	497	(41)

COSTI

24. 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 due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Beni e materiali di consumo	353	269	84
Materiali di manutenzione	144	113	31
Carburanti e gasolio	902	686	216
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	1.399	1.068	331

Questa categoria di costi mostra la crescita più rilevante nella componente Carburanti e gasolio ascrivibile prevalentemente ai maggiori acquisti di carburante avio.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Spese di manutenzione	2.972	3.569	(597)
Utenze	1.242	1.688	(446)
Pulizie e servizi assimilati	1.441	1.440	1
Prestazioni di terzi	4.292	3.806	486
Servizi MBL	222	201	21
Pubblicità, promozione e sviluppo	663	626	37
Assicurazioni	538	533	5
Prestazioni professionali e consulenze	1.209	1.110	99
Compensi e rimborsi organi statutari	431	414	17
Altri costi per servizi	275	321	(46)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	13.285	13.708	(423)

I costi per servizi registrano un decremento per effetto, principalmente, dei minori oneri per:

- manutenzioni per effetto del venir meno di interventi legati alla riconfigurazione degli spazi e strutture effettuati nel periodo di confronto;
- utenze legati allo storno degli Oneri di Sistema “one off” afferenti gli impianti di cogenerazione iscritti nel precedente esercizio per i quali si rimanda al commento nella sezione relativa ai risultati rettificati della Relazione sulla gestione.

In aumento, d’altro lato, le prestazioni di terzi quali il servizio PRM legato all’aumento del traffico e il servizio di navetta per il trasporto dei passeggeri dai parcheggi al terminal.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	665	609	56
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	1.961	2.591	(630)
Spese di manutenzione Beni di terzi	346	369	(23)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	2.972	3.569	(597)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Variazione</i>
Sgombero neve	265	238	27
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	296	120	176
Servizio assistenza PRM	1.157	1.061	96
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	235	291	(56)
Servizio di sicurezza	908	849	59
Altre prestazioni di terzi	1.431	1.247	184
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.292	3.806	486

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i primi nove mesi del 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Variazione</i>
Canoni di concessione	4.326	4.085	241
Canoni di noleggio	287	270	17
Affitti passivi	405	397	8
Canoni elaborazione dati	783	716	67
Altri costi per godimento beni di terzi	(73)	6	(79)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	5.728	5.474	254

Complessivamente questa voce registra una crescita legata principalmente all'aumento del traffico su cui sono calcolati i canoni di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i primi nove mesi del 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Variazione</i>
Oneri tributari	989	975	14
Contributo servizio antincendio	1.106	1.048	58
Minusvalenze patrimoniali	46	17	29
Altri oneri e spese di gestione	566	273	293
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.707	2.313	394

Gli oneri di gestione presentano un aumento dovuto agli oneri accessori all'esercizio dell'opzione di acquisto dell'immobile come meglio illustrato alla nota 2 Attività materiali e nella sezione dedicata agli Investimenti della Relazione sulla Gestione.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i due periodi a confronto.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Salari e stipendi	13.669	13.233	436
Oneri sociali	3.687	3.680	7
Trattamento fine rapporto	999	953	46
Trattamento di quiescenza e simili	143	138	5
Altri costi del personale	1.133	979	154
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	19.631	18.983	648

Il costo del personale mostra un incremento principalmente per effetto della variazione dell'organico di Gruppo (+25 risorse medie, +14 in termini di equivalenti *full-time*) per attività strettamente collegate alla crescita del traffico quali i controlli *security* e il servizio PRM. La crescita del costo è imputabile inoltre all'applicazione dell'ultima *tranche* del nuovo CCNL da luglio 2016.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Mensa dipendenti	428	460	(32)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	193	86	107
Spese missioni dipendenti	157	116	41
Altri accantonamenti ai fondi del personale	77	68	9
Spese varie per il personale	278	249	29
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.133	979	154

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

<i>Organico medio (n.ro risorse)</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	387	366	21
Operai	100	96	4
TOTALE PERSONALE	497	472	25

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

<i>Organico (n.ro risorse)</i>	al 30.09.2017	al 30.09.2016	Variazione
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	395	376	19
Operai	99	96	3
TOTALE PERSONALE	504	482	22

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i primi nove mesi del 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Variazione</i>
Ammortamenti e svalutazioni Diritti di concessione	4.246	3.982	264
Ammortamenti e svalutazioni altre attività immateriali	508	455	53
Ammortamenti e svalutazioni attività materiali	1.528	1.262	266
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	6.282	5.699	583

La voce in esame include 0,11 milioni di Euro di svalutazioni dei Diritti di Concessione. La crescita della voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti anche per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità.

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per i primi nove mesi del 2017 e 2016.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Variazione</i>
Accantonamenti rischi su crediti	62	49	13
Accantonamento a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.184	1.926	(742)
Altri accantonamenti a fondo rischi e oneri	563	(102)	665
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.809	1.873	(64)

Il risparmio è dovuto principalmente ai minori accantonamenti al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali (rif. Note 15 e 20) per effetto dell'aggiornamento della programmazione con slittamento temporale di alcuni interventi *air side*.

Di segno opposto la voce altri accantonamenti ai fondi rischi e oneri per:

- la valutazione del rischio relativo ad alcune controversie in materia di diritto del lavoro;
- l'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente che nelle more del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016, scaturisce dalla stima della passività per Una Tantum/arretrati lavoro dipendente dei primi nove mesi del 2017.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2017</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2016</i>	<i>Variazione</i>
Proventi da titoli e similari	31	84	(53)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	187	167	20
Proventi da attualizzazione fondi	156	0	156
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	374	251	123
Interessi passivi e oneri bancari	(513)	(736)	223
Oneri da attualizzazione fondi	(63)	(278)	215
Altri oneri finanziari	(29)	(2)	(27)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(605)	(1.016)	411
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(231)	(765)	534

In miglioramento il saldo della gestione finanziaria per:

- aumento dei proventi finanziari derivanti da attualizzazione fondi;
- diminuzione degli oneri finanziari per minor indebitamento complessivo e per riduzione del tasso di interesse sul mutuo Intesa San Paolo in scadenza nel 2024.

28. Imposte dell'esercizio

in migliaia di euro	per i nove mesi chiusi al 30.09.2017	per i nove mesi chiusi al 30.09.2016	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	5.433	4.206	1.227
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	5.433	4.206	1.227
% imposte sul risultato ante imposte	28,25%	29,30%	

L'aliquota fiscale effettiva riferita al 30 settembre 2017 è pari al 28,25% del risultato ante imposte rispetto al 29,30% registrato nel periodo di confronto 2016. Tale scostamento positivo è dovuto alla riduzione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES a partire dal 2017, in parte compensata dalla progressiva penalizzazione dell'ACE (Aiuto alla crescita economica – DL n.201/2011), in particolare alle modifiche introdotte alla determinazione della base di calcolo e alla riduzione del tasso di rendimento.

Operazioni con parti correlate

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

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

Il socio Camera Di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24. La qualificazione della Camera Di Commercio di Bologna quale *Government* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Nei primi nove mesi del 2017 i rapporti con parti correlate si riferiscono esclusivamente ad operazioni infragruppo. Di seguito si descrivono le principali.

Al 30 settembre 2017, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale e la fornitura di alcuni servizi, per complessivi 0,03 milioni di Euro.

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. I costi per servizi maturati nei confronti di Tag al 30 settembre 2017 ammontano a 0,15 milioni di Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel settembre 2015 per gli esercizi 2015-2017 in base al quale al 30 settembre 2017 la Capogruppo rileva un credito per 14 mila relativo alla stima Ires del

periodo e debiti non correnti per 9 mila Euro, invariati rispetto all'esercizio precedente, relativi all'istanza di rimborso Irap dall'Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a) e;

- la lettera di patronage impegnativa, rilasciata da Adb e dai soci di minoranza di Tag in proporzione alle quote possedute, in favore del Monte dei Paschi di Siena in relazione al finanziamento a lungo termine concesso dalla stessa banca a Tag. Al 30 settembre 2017 la quota di mutuo garantito riferita ad Adb ammonta a 2,25 milioni di Euro (2,4 milioni al 31 dicembre 2016).

Nel periodo in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi Spa si sostanziano principalmente nella fornitura 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 e Amministratore Unico;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci per complessivi 0,28 milioni di Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel settembre 2015 per gli esercizi 2015-2017 in base al quale nei primi nove mesi del 2017 si evidenziano crediti verso la controllata per 111 mila Euro e debiti per 15 mila Euro, invariati rispetto all'esercizio precedente e relativi all'istanza di rimborso Irap dall'Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a);
- il co-obbligo di Adb su di una fidejussione di 0,9 milioni di Euro emessa da Assicurazioni Generali in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari di FFM.

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.

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

Bologna, 13 novembre 2017

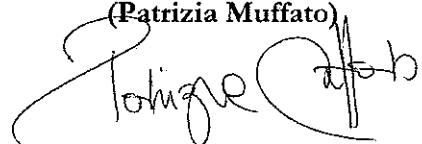
Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 2017

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