

## Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2019

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





**Relazione finanziaria semestrale consolidata**  
**Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna**  
**al 30 giugno 2019**

## 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 Intermedia sulla Gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2019	 6
 Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2019	 39
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	40
• Conto Economico consolidato	41
• Conto Economico Complessivo consolidato	42
• Rendiconto finanziario consolidato	43
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	44
 Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Giugno 2019	 45
 Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 103
 Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2019	 104

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 giugno 2019 sono:

<b>DICHIARANTE</b>	<b>% Possesso</b>
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:

- 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 5 giugno 2018 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, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 8 giugno 2018 e inviato a Consob in data 9 giugno 2018, 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:

<b>SOCI PUBBLICI</b>	<b>% Capitale Sociale con Sindacato di Voto</b>
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%

<b>SOCI PUBBLICI</b>	<b>% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco</b>
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 29 aprile 2019 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è la seguente:

<b>Nominativo</b>	<b>Carica</b>
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Silvia Giannini	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Eugenio Sidoli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Marco Troncone	Consigliere (B)
Gennarino Tozzi	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(\*) confermato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione del 6 maggio 2019, mantiene la carica di Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

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

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

## **Collegio Sindacale**

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

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

## **Società di revisione contabile**

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

## **Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 Giugno 2019**

<b>PREMESSA .....</b>	<b>9</b>
<b>1 STRATEGIE E RISULTATI.....</b>	<b>12</b>
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI .....	12
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI .....	13
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	14
<b>2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE .....</b>	<b>15</b>
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i> .....	15
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i> .....	15
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i> .....	18
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i> .....	19
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i> .....	19
<b>3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....</b>	<b>20</b>
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI .....	20
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	23
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE .....	25
3.4 INDICI .....	26
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	26
3.6 IL PERSONALE .....	27
<b>4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI .....</b>	<b>28</b>
4.1 L'AMBIENTE .....	28
4.2 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI .....	28
4.3 LA QUALITÀ.....	29
<b>5 IL QUADRO NORMATIVO .....</b>	<b>29</b>
5.1 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA .....	29
5.2 IRESA.....	30
5.3 BREXIT.....	30
5.4 ADDIZIONALE SUI DIRITTI DI IMBARCO .....	30
5.5 CONTRATTO DI PROGRAMMA .....	31
5.6 CLIMATE CHANGE ALLA LUCE DELL'IMPEGNO PRESO IN SEDE ACI ENTRO IL 2050 .....	31
<b>6 IL CONTENZIOSO.....</b>	<b>31</b>
6.1. FONDO ANTINCENDI.....	31



6.2 RICORSO STRAORDINARIO AL CAPO DELLO STATO IN RELAZIONE ALLO SCHEMA-TIPO DI CONTRATTO DI PROGRAMMA.....	32
<b>7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE .....</b>	<b>32</b>
<b>8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE .....</b>	<b>35</b>
<b>9 GARANZIE PRESTATE .....</b>	<b>36</b>
<b>10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....</b>	<b>36</b>

## 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 il semestre chiuso al 30 giugno 2019, 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 giugno 2019 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell’attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell’apertura del Terminal e dell’hangar per l’Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell’Aviazione Generale come *handler*. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l’opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all’attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d’azienda concernente l’*handling* merce e posta sull’aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009;
- 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 5.200 posti auto disponibili, concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. 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 e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.400 mq e 42 punti vendita. La riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU.

### **Advertising**

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

### **Servizi ai passeggeri**

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

Tra gli altri servizi offerti ai passeggeri vi è inoltre quello di autonoleggio. L'offerta presente presso l'Aeroporto di Bologna si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 18 marchi specializzati, che garantiscono la presenza di 484 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**

Le prospettive dell'economia globale appaiono deboli, nonostante la crescita registrata nel primo trimestre del 2019. Sulle prospettive dell'economia mondiale, oltre ai rischi di un ulteriore inasprimento delle tensioni commerciali, permangono quelli connessi ad un rallentamento della Cina superiore alle attese e alle incognite sui tempi e le modalità della Brexit.

Nel primo trimestre del 2019 il commercio mondiale ha subito un'ulteriore contrazione (-0,8%) per effetto della diminuzione delle importazioni di Stati Uniti, Giappone e Cina, solo parzialmente compensata dalla moderata crescita delle importazioni nell'area euro. L'inflazione al consumo si mantiene moderata nelle principali economie avanzate, con aspettative di lungo termine in calo sia negli Stati Uniti sia nell'area Euro.

Secondo le previsioni diffuse in maggio dall'OCSE, nel 2019 il PIL mondiale rallenterebbe al 3,2%, frenato dalla debolezza del settore manifatturiero, solo in parte compensata dall'espansione dell'attività nel settore dei servizi e dalle misure di sostegno alla crescita adottate da alcuni paesi, in particolare dalla Cina.

I prezzi petroliferi, dopo il recupero nei primi mesi dell'anno, sono scesi in primavera, risentendo di un aumento della produzione in alcuni paesi, in particolare negli Stati Uniti, nonché della debolezza della congiuntura internazionale. All'inizio di luglio i paesi OPEC hanno dunque concordato di estendere fino a marzo 2020 i tagli alla produzione stabiliti a dicembre dello scorso anno.

Nonostante la lieve accelerazione all'inizio del 2019, la crescita dell'attività economica nell'area Euro è stata debole durante la primavera, a causa soprattutto degli effetti delle tensioni commerciali sulla domanda estera: sull'aumento del PIL nell'anno in corso (pari all'1,2% secondo le ultime stime) gravano rischi al ribasso connessi proprio alla situazione di incertezza e debolezza generale. A fronte di un quadro macroeconomico complessivamente debole e di un'inflazione che rimane su valori contenuti, la Banca centrale europea ha prolungato l'espansione monetaria e ha avviato la discussione sulle ulteriori misure espansive che dovranno essere adottate in assenza di miglioramenti.

Dopo il modesto incremento registrato nei primi tre mesi del 2019, in primavera il PIL italiano sarebbe rimasto stazionario o leggermente diminuito, risentendo delle prospettive incerte del commercio internazionale e della debolezza del ciclo manifatturiero. Anche in Italia l'inflazione è leggermente diminuita, a seguito del rallentamento dei prezzi dei beni energetici ed alimentari. *(Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2019).*

In tale contesto macroeconomico, nel primo semestre del 2019 il traffico passeggeri mondiale è cresciuto moderatamente (4,7%) in linea con i segnali di incertezza relativi allo scenario economico globale. Il traffico merci mondiale ha fatto registrare una contrazione del 3,6%, calando ulteriormente rispetto alla variazione registrata durante il primo trimestre.

In Europa il traffico passeggeri è cresciuto del 6,1% nella prima metà del 2019, con performance migliori rispetto alla media mondiale per il settimo mese consecutivo. Il traffico merci europeo ha fatto registrare una diminuzione dei volumi (-1,9% rispetto allo stesso periodo del 2018), riflettendo i segnali di incertezza

relativi al clima geopolitico mondiale e continentale (*Air Passenger Market Analysis e Air Freight Market Analysis, Giugno 2019*).

Il mercato italiano nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 5,0% (Fonte: Assaeroporti, Giugno 2019). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nel primo semestre del 2019, una crescita del 10,3%.

## **1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI**

Nel 2019 il Gruppo continua ad operare per dare esecuzione agli obiettivi della strategia posta alla base dello sviluppo di tutte le attività. Le principali direttrici strategiche sono così declinate:

### **“Connect”**

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

### **“Develop”**

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

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

### **“Experience”**

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

### **“Care”**

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

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

### **“Maximise financial performance”**

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

### **“Performing corporation”**

Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna, attraverso progetti che vedono un sempre maggiore coinvolgimento delle parti interessate e finalizzati al miglioramento delle performance aziendali.

## **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:

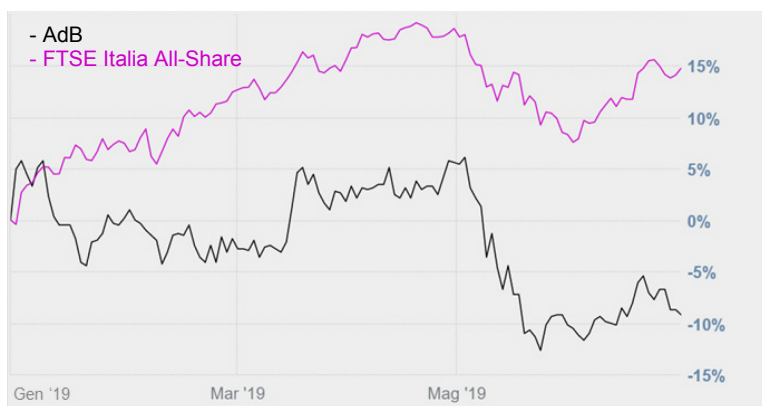
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2019 fino al 30 giugno 2019;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2019 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 11,02 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 398,1 milioni di Euro.

**Andamento titolo AdB (01/01/2019-30/06/2019)**



**Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2019-30/06/2019)**



## 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 sei mesi del 2019 sono stati contraddistinti da un'importante crescita del traffico sullo scalo di Bologna. Il primo semestre dell'anno ha fatto registrare 4.446.465 passeggeri, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, in crescita del 10,3% rispetto allo stesso periodo del 2018. Crescono anche i **movimenti** (37.216, +8,4%) ed il **tonnellaggio** (2.434.622, +9,0%). A questo andamento positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni ed il potenziamento di rotte già esistenti. Rimane sostanzialmente stabile il *load factor* medio (80,7% nel primo semestre del 2019 e 81,0% nel primo semestre del 2018) per effetto di un incremento dei passeggeri in linea con l'aumento dei posti offerti.

Relativamente al **traffico merci**, nel primo semestre del 2019 si registra un traffico cargo pari a 24.893.650 Kg, in calo del 6,7% rispetto al 2018. Tale riduzione è determinata da un rallentamento della merce via superficie, mentre la movimentazione della merce via aerea è sostanzialmente in linea con il 2018.

	Gennaio – Giugno 2019	Gennaio – Giugno 2018	Var %
Passeggeri	4.446.465	4.029.949	10,3%
Movimenti	37.216	34.327	8,4%
Tonnellaggio	2.434.622	2.233.615	9,0%
Merce	24.893.650	26.671.236	-6,7%

*Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti*

La crescita dei volumi di traffico è da ricondurre allo sviluppo sia del traffico di linea sia del traffico *low cost*.

Il traffico di **linea** chiude il primo semestre 2019 con un aumento del volume di passeggeri pari al 5,7%, grazie all'introduzione di nuovi voli e al potenziamento delle frequenze verso alcuni *hub* da parte delle principali compagnie aeree internazionali. In particolare, nel primo semestre del 2019 sono stati introdotti i seguenti nuovi collegamenti stagionali:

- per Philadelphia, principale hub di American Airlines sulla costa orientale degli Stati Uniti, con 4 frequenze settimanali (dal 6 giugno 2019),
- per Helsinki, operato da Finnair a partire da aprile 2019 con 3 frequenze settimanali.

Inoltre, tra gli aumenti di frequenza, si evidenzia l'effetto positivo sul semestre dell'introduzione del quinto volo giornaliero per Francoforte, operato da Lufthansa, e del quarto volo giornaliero per Amsterdam, operato da KLM. A giugno 2019 è stata inoltre introdotta la terza frequenza giornaliera per Istanbul (Turkish Airlines) e Tblisi (Georgian Airlines).

Prosegue poi il costante investimento sullo scalo emiliano da parte dei principali vettori **low cost**, in particolare attraverso il potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair e di Wizzair. Oltre all'introduzione di nuovi collegamenti per Amman, Kaunas e Londra Luton durante la Winter 2018/2019, all'inizio della Summer 2019 Ryanair ha introdotto nuovi voli per Corfù, Crotone e Podgorica, ciascuno con 2 frequenze settimanali, oltre che per Marsiglia, con 3 frequenze settimanali. Si evidenzia inoltre l'effetto positivo dei nuovi collegamenti introdotti tra fine 2018 ed inizio 2019 per Stoccarda e Vienna da Lauda Motion. Anche l'incremento della frequenza per Manchester (Ryanair), Bucharest OTP (Wizzair) e



Barcellona (Vueling) ha giocato un ruolo positivo nell'andamento del traffico. Nella prima metà del 2019 la crescita della componente low cost è pari al 13,3%.

Risulta, infine, in forte aumento il traffico del segmento charter (+40,9% rispetto allo stesso periodo del 2018) grazie alla ripresa dei voli per l'Egitto. Rimane comunque marginale l'apporto di questo segmento al traffico complessivo dello scalo.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Gennaio - Giugno 2018	% sul totale	Var %
Linea	1.784.696	40,1%	1.688.150	41,9%	5,7%
Low cost	2.608.586	58,7%	2.303.292	57,2%	13,3%
Charter	43.420	1,0%	30.808	0,8%	40,9%
Transiti	6.222	0,1%	4.097	0,1%	51,9%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>4.442.924</b>	<b>99,9%</b>	<b>4.026.347</b>	<b>99,9%</b>	<b>10,3%</b>
Aviazione Generale	3.541	0,1%	3.602	0,1%	-1,7%
<b>Totale complessivo</b>	<b>4.446.465</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.029.949</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,3%</b>

Si afferma ulteriormente la vocazione internazionale dello scalo di Bologna: i passeggeri sui voli internazionali infatti rappresentano nella prima metà del 2019 il 78,5% del totale (76,2% nel primo semestre 2018).

Composizione traffico passeggeri Aviazione Commerciale	Gennaio - Giugno 2019	Gennaio - Giugno 2018	Var %
UE	3.806.424	3.465.054	9,9%
Extra UE	636.500	561.293	13,4%
<b>Totale Aviazione Commerciale</b>	<b>4.442.924</b>	<b>4.026.347</b>	<b>10,3%</b>
Aviazione Generale	3.541	3.602	-1,7%
<b>Totale complessivo</b>	<b>4.446.465</b>	<b>4.029.949</b>	<b>10,3%</b>

Poco più di un quinto del traffico passeggeri di Bologna è domestico, mentre la Spagna, con il 13,6% di incidenza sul totale traffico, si conferma il secondo paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono il Regno Unito con il 9,9%, la Germania con il 9,8% e la Francia con il 5,6%.

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio - Giugno 2019	% sul totale	Gennaio - Giugno 2018	% sul totale	Var %
Italia	956.479	21,5%	957.647	23,8%	-0,1%
Spagna	604.180	13,6%	565.090	14,0%	6,9%
Regno Unito	438.842	9,9%	349.091	8,7%	25,7%
Germania	436.410	9,8%	379.385	9,4%	15,0%
Francia	248.746	5,6%	228.969	5,7%	8,6%
Romania	231.606	5,2%	209.906	5,2%	10,3%

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio - Giugno 2019	% sul totale	Gennaio - Giugno 2018	% sul totale	Var %
Olanda	162.957	3,7%	157.941	3,9%	3,2%
Turchia	139.623	3,1%	135.401	3,4%	3,1%
Grecia	112.279	2,5%	73.432	1,8%	52,9%
Portogallo	92.273	2,1%	76.562	1,9%	20,5%
Altri Paesi	1.023.070	23,0%	896.525	22,2%	14,1%
<b>Totale complessivo</b>	<b>4.446.465</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.029.949</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,3%</b>

Per quanto concerne le tratte operate, Catania risulta essere la destinazione principale per volume di traffico passeggeri, seguita da Barcellona, che registra una significativa crescita rispetto al 2018, Francoforte, Parigi CDG e Madrid.

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

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Giugno 2019	Gennaio- Giugno 2018	Var %
Catania	195.535	190.833	2,5%
Barcellona	182.930	155.884	17,4%
Francoforte	157.949	148.306	6,5%
Parigi CDG	154.666	149.957	3,1%
Madrid	148.589	146.379	1,5%
Londra LHR	148.288	141.037	5,1%
Roma FCO	145.115	154.319	-6,0%
Palermo	136.298	132.314	3,0%
Londra STN	128.883	116.207	10,9%
Amsterdam	111.743	114.303	-2,2%

*Traffico passeggeri inclusi transiti*

Ryanair ha rappresentato nel primo semestre 2019 il 46,3% del traffico passeggeri complessivo. Al secondo posto si conferma Wizzair e al terzo Alitalia con volumi di traffico sostanzialmente stabili rispetto al 2018.

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio-Giugno 2019	% sul totale	Gennaio-Giugno 2018	% sul totale	Var %
Ryanair	2.057.110	46,3%	1.842.427	45,7%	11,7%
Wizz Air	244.787	5,5%	236.161	5,9%	3,7%
Alitalia	218.584	4,9%	220.156	5,5%	-0,7%
Lufthansa	157.883	3,6%	148.306	3,7%	6,5%
Air France	154.383	3,5%	149.524	3,7%	3,2%
British Airways	148.461	3,3%	141.245	3,5%	5,1%
KLM Royal Dutch Airlines	111.692	2,5%	113.648	2,8%	-1,7%
Air Dolomiti	106.922	2,4%	107.244	2,7%	-0,3%
Turkish Airlines	90.814	2,0%	92.381	2,3%	-1,7%
Vueling	89.993	2,0%	75.138	1,9%	19,8%
Other	1.065.836	24,0%	903.719	22,4%	17,9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>4.446.465</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.029.949</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,3%</b>

## Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Giugno 2019	Gennaio-Giugno 2018	Var %
<b>Merce via aerea</b> di cui	19.469.594	20.088.801	-3,1%
<b>Merce</b>	19.447.901	20.056.554	-3,0%
<b>Posta</b>	21.693	32.247	-32,7%
<b>Merce via superficie</b>	5.424.056	6.582.435	-17,6%
<b>Totale</b>	<b>24.893.650</b>	<b>26.671.236</b>	<b>-6,7%</b>

Nel primo semestre 2019 sono stati movimentati 24.893.650 Kg di merce, in calo del 6,7% rispetto allo stesso periodo del 2018 per effetto, prevalentemente, della riduzione della merce trasportata via superficie.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	28.446	25.107	3.339	13,3%
Ricavi da Vettori	12.429	10.821	1.608	14,9%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.648	1.658	(10)	-0,6%
Incentivi al traffico	(12.471)	(11.430)	(1.041)	9,1%
Ricavi per Servizi di Costruzione	5.965	1.946	4.019	206,5%
Altri Ricavi	674	723	(49)	-6,8%
<b>Totale Ricavi SBU AVIATION</b>	<b>36.691</b>	<b>28.825</b>	<b>7.866</b>	<b>27,3%</b>

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

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

In generale, l'incremento dei ricavi aviation del primo semestre 2019 rispetto all'analogo periodo del 2018 è dovuto all'effetto combinato di diversi fattori tra cui l'aumento dei principali *driver* di traffico e dei ricavi per servizi di costruzione.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano un incremento del 27,3% sul 2018. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+13,3%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all'aumento del traffico passeggeri (+10,3%) per effetto dell'aggiornamento tariffario in vigore dal 1 gennaio 2019 che ha visto un aumento delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;

- Ricavi da Vettori (+14,9%): anche i ricavi da Vettori aumentano in misura superiore al tonnellaggio totale grazie all'incremento delle relative tariffe;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali: tali ricavi sono in linea con l'anno precedente per l'effetto combinato di un incremento dei ricavi per il servizio carburante avio e di una contrazione dei ricavi da magazzino temporanea custodia;
- Incentivi: l'incremento degli incentivi rispetto al 2018 (+9,1%) è legato alla crescita del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la crescita (206,5%) è da collegare ai maggiori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno;
- Altri Ricavi: il calo (-6,6%) è dovuto a minori ricavi da catering e da subconcessione hangar della controllata TAG.

## 2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	7.333	6.709	624	9,3%
Parcheggi	7.970	7.768	202	2,6%
Real Estate	1.215	1.187	28	2,4%
Servizi ai passeggeri	3.002	2.707	295	10,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.126	1.115	11	1,0%
Altri Ricavi	1.562	1.340	222	16,6%
<b>Totale Ricavi SBU NON AVIATION</b>	<b>22.208</b>	<b>20.826</b>	<b>1.382</b>	<b>6,6%</b>

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 6,6%, ed evidenzia una crescita in tutte le voci di ricavo.

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

#### Retail e Advertising

La crescita dei ricavi (+9,3%) è dovuta sia al segmento retail che al segmento advertising.

Il retail cresce per il buon andamento del Duty Free, la cui struttura contrattuale beneficia dell'incremento del traffico e dei canoni contrattuali, e del Food&Beverage, ma anche del retail grazie all'intercettazione del maggior numero di passeggeri in partenza dallo scalo.

I risultati positivi dell'advertising sono determinati principalmente dalle buone performance sia del subconcessionario che da alcuni nuovi contratti gestiti direttamente da AdB, oltre che dalla componente dei ricavi legata ai Fuelers.

#### Parcheggi

Nel primo semestre del 2019 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una crescita del 2,6% verso lo stesso periodo dello scorso anno, più contenuta rispetto alla significativa crescita del traffico che si è potuta intercettare solo parzialmente con l'offerta di posti auto dello scalo.

## Real Estate

I ricavi real estate fanno registrare un incremento del 2,4% grazie alla rinegoziazione di alcuni contratti avvenuta a fine 2018.

## Servizi ai passeggeri

Nel 1° semestre 2019 i servizi ai passeggeri vedono un aumento del 10,9% rispetto al 2018 dovuto prevalentemente ai servizi *premium (lounge e servizi accessori)* e agli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

### Servizi premium

Anche per il primo semestre del 2019 si conferma il trend in aumento di questo business legato alla crescita dei passeggeri che si riflette anche in un incremento degli ingressi in lounge gestiti direttamente e di quelli gestiti attraverso canali specializzati per le lounge aeroportuali.

### Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental beneficiano dell'effetto positivo derivante dall'apertura di un nuovo spazio commerciale non presente nel primo semestre 2018 e dalla crescita delle royalties.

### Ricavi per Servizi di Costruzione

Questa voce rimane pressoché invariata (+1%) per investimenti destinati alla business unit in linea con l'analogo periodo dello scorso anno.

**Altri ricavi:** la crescita degli altri ricavi (+16,6%) deriva principalmente da maggiori interventi di service per manutenzioni straordinarie sui mezzi degli handler.

## 3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

### 3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	30.229	26.359	3.870	14,7%
Ricavi per servizi non aeronautici	21.075	19.660	1.415	7,2%
Ricavi per servizi di costruzione	7.091	3.062	4.029	131,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	504	570	(66)	-11,6%
<b>RICAVI</b>	<b>58.899</b>	<b>49.651</b>	<b>9.248</b>	<b>18,6%</b>
Materiali di consumo e merci	(962)	(951)	(11)	1,2%
Costi per servizi	(10.075)	(10.423)	348	-3,3%
Costi per servizi di costruzione	(6.753)	(2.916)	(3.837)	131,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.074)	(3.916)	(158)	4,0%
Oneri diversi di gestione	(1.595)	(1.580)	(15)	0,9%
Costo del personale	(14.950)	(13.809)	(1.141)	8,3%
<b>COSTI</b>	<b>(38.409)</b>	<b>(33.595)</b>	<b>(4.814)</b>	<b>14,3%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>20.490</b>	<b>16.056</b>	<b>4.434</b>	<b>27,6%</b>
Ammortamento diritti di concessione	(3.024)	(2.878)	(146)	5,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(576)	(458)	(118)	25,8%
Ammortamento attività materiali	(1.423)	(1.090)	(333)	30,6%
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>(5.023)</b>	<b>(4.426)</b>	<b>(597)</b>	<b>13,5%</b>

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
Accantonamento rischi su crediti	(350)	(61)	(289)	473,8%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.191)	(1.186)	(5)	0,4%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(208)	(154)	(54)	35,1%
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>(1.749)</b>	<b>(1.401)</b>	<b>(348)</b>	<b>24,8%</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(45.181)</b>	<b>(39.422)</b>	<b>(5.759)</b>	<b>14,6%</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>13.718</b>	<b>10.229</b>	<b>3.489</b>	<b>34,1%</b>
Proventi finanziari	79	412	(333)	-80,8%
Oneri finanziari	(598)	(317)	(281)	88,6%
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>13.199</b>	<b>10.324</b>	<b>2.875</b>	<b>27,8%</b>
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>(3.778)</b>	<b>(2.950)</b>	<b>(828)</b>	<b>28,1%</b>
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>9.421</b>	<b>7.374</b>	<b>2.047</b>	<b>27,8%</b>
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	72	(72)	-100,0%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	9.421	7.302	2.119	29,0%

Il primo semestre del 2019 si chiude con un **utile consolidato**, di intera pertinenza del Gruppo, di **9,4 milioni di Euro**, in crescita del 27,8% rispetto a **7,4 milioni di Euro** del primo semestre 2018.

Il risultato è stato prevalentemente guidato dall'incremento di traffico e dalla dinamica positiva che lo stesso ha generato su tutte le principali componenti del business.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 18,6% rispetto al 2018 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 14,7% principalmente per l'aumento del traffico e per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** aumentano del 7,2% per il buon andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** si incrementano del 131,6% per maggiori investimenti realizzati in particolare nel settore aviation;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo dell'11,6% rispetto al 2018 è dovuto a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si incrementano complessivamente del 14,3% sullo stesso periodo del 2018.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** risultano complessivamente in linea con il valore dello scorso anno (+1,2%) per effetto di minori consumi di liquido de-icing, grazie ad una stagione invernale più mite rispetto al 2018, bilanciati da maggiori acquisti di beni di consumo;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-3,3%) rispetto allo stesso periodo del 2018 in particolare grazie a:
  - minori costi per utenze, nello specifico per risparmi nell'acquisto di acqua grazie ad un maggiore utilizzo del pozzo per l'estrazione di acqua;
  - minori costi per sgombero neve grazie ad una stagione invernale più favorevole rispetto a quella del 2018, caratterizzata da eventi nevosi di rilievo;
  - minori costi per consulenze e prestazioni professionali;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono del 131,6% per maggiori investimenti realizzati;
- ✓ la crescita del 4% sul 2018 della voce **canoni, noleggi e altri costi** è dovuta principalmente alla crescita dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza. Su questa categoria di costi ha influito, con segno opposto, anche il nuovo principio contabile IFRS16, in vigore dal 1° gennaio 2019, in virtù del quale i contratti che contengono un diritto d'uso di un bene non impattano più il Conto Economico nei costi per canoni, ma negli ammortamenti e oneri finanziari; l'impatto dell'applicazione dell'IFRS 16 sul primo semestre è di minori costi per canoni di leasing per 270 mila Euro;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

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

Complessivamente il periodo gennaio-giugno 2019 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di 20,5 milioni di Euro, circa 4,4 milioni di Euro superiore (+27,6%) rispetto all'analogo periodo del 2018.

Passando ai **costi di struttura**, si rileva l'aumento:

- ✓ degli ammortamenti (13,5%) in coerenza con l'avanzamento del piano ammortamenti ed i nuovi investimenti del Gruppo oltre che per la nuova rilevazione degli ammortamenti del diritto d'uso dei beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16 (291 mila Euro);
- ✓ degli accantonamenti (24,8%) per maggiori accantonamenti, principalmente, al fondo svalutazione crediti.

L'aumento dei ricavi del 18,6% a fronte di una più contenuta crescita dei costi complessivi (14,6%) porta il **Risultato Operativo (EBIT)** del periodo a 13,7 milioni di Euro a fronte dei 10,2 milioni di Euro dei primi sei mesi del 2018 evidenziando una crescita del 34,1%.

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 0,5 milioni di Euro contro un saldo positivo di 0,1 milioni del primo semestre 2018 a causa principalmente della diminuzione dei tassi di interesse che ha determinato oneri da attualizzazione dei fondi per 0,4 milioni di Euro contro proventi da attualizzazione di 0,3 milioni del semestre di confronto.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo semestre 2019 si attesta a 13,2 milioni di Euro contro 10,3 milioni del primo semestre 2018, evidenziando una crescita del 27,8%.

Le **imposte sul reddito**, pari a 3,8 milioni di Euro contro 2,9 milioni del primo semestre 2018, aumentano sostanzialmente per effetto della crescita del risultato ante imposte.

Infine, il **risultato netto del periodo** interamente di **competenza del Gruppo**, si attesta a 9,4 milioni di Euro contro 7,3 milioni del primo semestre 2018.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	30.229	26.359	3.870	14,7%
Ricavi per servizi non aeronautici	21.075	19.660	1.415	7,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	504	570	(66)	-11,6%
<b>RICAVI RETTIFICATI</b>	<b>51.808</b>	<b>46.589</b>	<b>5.219</b>	<b>11,2%</b>
Materiali di consumo e merci	(962)	(951)	(11)	1,2%
Costi per servizi	(10.075)	(10.423)	348	-3,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(4.074)	(3.916)	(158)	4,0%
Oneri diversi di gestione	(1.595)	(1.580)	(15)	0,9%
Costo del personale	(14.950)	(13.809)	(1.141)	8,3%
<b>COSTI RETTIFICATI</b>	<b>(31.656)</b>	<b>(30.679)</b>	<b>(977)</b>	<b>3,2%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)</b>	<b>20.152</b>	<b>15.910</b>	<b>4.242</b>	<b>26,7%</b>
Ricavi per servizi di costruzione	7.091	3.062	4.029	131,6%
Costi per servizi di costruzione	(6.753)	(2.916)	(3.837)	131,6%
<b>Margine Servizi di Costruzione</b>	<b>338</b>	<b>146</b>	<b>192</b>	<b>131,5%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>20.490</b>	<b>16.056</b>	<b>4.434</b>	<b>27,6%</b>

### 3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2019	al 30.06.2018	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	20.203	15.953	4.250
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	10.050	11.240	(1.190)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	10.032	8.549	1.483
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(19.314)	(17.072)	(2.242)
Variazione finale di cassa	768	2.717	(1.949)
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209	(447)
Variazione finale di cassa	768	2.717	(1.949)
Disponibilità liquide fine periodo	16.530	18.926	(2.396)

Il **flusso di cassa netto generato dalle attività operative** è stato pari a 10 milioni di Euro, in calo rispetto all'analogo periodo del 2018 (-1,2 milioni di Euro) nonostante l'aumento di 4,2 milioni di Euro del flusso di cassa della gestione caratteristica.

Prima delle variazioni del circolante, infatti, il **flusso di cassa delle attività operative** ha generato risorse finanziarie per 20,2 milioni di Euro contro 15,9 milioni del primo semestre 2018, assorbite da:

- ✓ 5,7 milioni dall'aumento dei crediti commerciali e delle altre attività (2,3 milioni nel primo semestre 2018);
- ✓ 3,4 milioni dal pagamento delle imposte (2,7 milioni nel periodo di confronto);
- ✓ 0,2 milioni dalla diminuzione dei debiti e delle altre passività rispetto ad un flusso di cassa positivo di 1,3 milioni del primo semestre 2018.

L'assorbimento di risorse generato dagli **investimenti in infrastrutture** è stato di 7,4 milioni di Euro (4,5 milioni nel periodo di confronto) controbilanciato dal **flusso di cassa positivo** derivante dall'incasso di impieghi temporanei di liquidità per 17,4 milioni di Euro, determinando un **flusso di cassa dalle attività di investimento** positivo di 10 milioni di Euro contro 8,5 milioni del primo semestre 2018.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per 19,3 milioni di Euro (17,1 milioni al 30 giugno 2018) per effetto principalmente:

- ✓ del pagamento dei dividendi a valere sul risultato d'esercizio 2018 per 16,2 milioni di Euro;
- ✓ della restituzione:
  - delle rate del mutuo in scadenza nel semestre per 2,9 milioni di Euro;
  - del finanziamento a breve di 3 milioni di Euro richiesto nel mese di maggio e restituito in giugno per le esigenze di cassa legate al pagamento dei dividendi.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è positiva per 0,7 milioni di Euro e si riflette nell'aumento della liquidità al 30 giugno 2019 da 15,8 a 16,5 milioni di Euro.



Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2019 a confronto con il 31 dicembre 2018 ed il 30 giugno 2018:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	al 30.06.2018	Variazione 30.06.2019 31.12.2018	Variazione 30.06.2019 30.06.2018
A	Cassa	25	27	27	(2)	(2)
B	Altre disponibilità liquide	16.505	15.735	18.899	770	(2.394)
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
<b>D</b>	<b>Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>16.530</b>	<b>15.762</b>	<b>18.926</b>	<b>768</b>	<b>(2.396)</b>
<b>E</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>	<b>0</b>	<b>13.449</b>	<b>17.575</b>	<b>(13.449)</b>	<b>(17.575)</b>
F	Debiti bancari correnti	(29)	(43)	(43)	14	14
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.056)	(4.433)	(5.809)	1.377	2.753
H	Altri debiti finanziari correnti	(3.792)	(2.050)	(2.250)	(1.742)	(1.542)
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)</b>	<b>(6.877)</b>	<b>(6.526)</b>	<b>(8.102)</b>	<b>(351)</b>	<b>1.225</b>
<b>J</b>	<b>Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)</b>	<b>9.653</b>	<b>22.685</b>	<b>28.399</b>	<b>(13.032)</b>	<b>(18.746)</b>
K	Debiti bancari non correnti	(13.168)	(14.690)	(16.210)	1.522	3.042
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.617)	0	0	(1.617)	(1.617)
<b>N</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)</b>	<b>(14.785)</b>	<b>(14.690)</b>	<b>(16.210)</b>	<b>(95)</b>	<b>1.425</b>
<b>O</b>	<b>Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J)+(N)</b>	<b>(5.132)</b>	<b>7.995</b>	<b>12.189</b>	<b>(13.127)</b>	<b>(17.321)</b>

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 30 giugno 2019 è negativa per 5,1 milioni di Euro rispetto alla posizione finanziaria netta positiva di 8 milioni del 31 dicembre 2018 (-13,1 milioni) e 12,2 milioni al 30 giugno 2018 (-17,3 milioni di Euro).

La minor liquidità complessiva del periodo, (voci D + E) pari a -12,7 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2018, è dovuta alle uscite per:

- ✓ gli investimenti infrastrutturali per 7,4 milioni di Euro;
- ✓ la restituzione delle rate dei mutui per 2,9 milioni di Euro;
- ✓ il pagamento dei dividendi per 16,2 milioni di Euro;
- ✓ il pagamento dei debiti per leasing per 0,2 milioni di Euro

per complessivi 26,7 milioni che hanno trovato copertura dal flusso di cassa della gestione operativa (10 milioni di Euro) e da 4 milioni di entrate per disinvestimenti di strumenti finanziari non correnti.

Sul fronte dell'indebitamento, oltre alla diminuzione legata alla restituzione delle rate dei mutui, al 30 giugno 2019 si rileva l'iscrizione di passività finanziarie per leasing in seguito all'introduzione del nuovo principio IFRS 16, corrispondenti ai canoni futuri, già sottoscritti contrattualmente, per il diritto d'uso di beni di terzi per complessivi 2,2 milioni di Euro (0,6 milioni di passività corrente alla voce H e 1,6 milioni di passività non correnti alla voce M).

### 3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

<b>I M P I E G H I</b> <i>in migliaia di Euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>al 30.06.2018</b>	<b>Var. 30.06.2019 - 31.12.2018</b>	<b>Var. 30.06.2018 - 30.06.2018</b>
-Crediti commerciali	17.870	14.272	13.895	3.598	3.975
-Crediti tributari	193	161	185	32	8
- Altri Crediti	6.249	4.500	5.656	1.749	593
-Rimanenze di magazzino	545	594	504	(49)	41
<b>Subtotale</b>	<b>24.857</b>	<b>19.527</b>	<b>20.240</b>	<b>5.330</b>	<b>4.617</b>
-Debiti commerciali	(16.095)	(19.011)	(15.384)	2.916	(711)
-Debiti tributari	(2.566)	(2.123)	(1.727)	(443)	(839)
-Altri debiti	(25.743)	(24.244)	(24.036)	(1.499)	(1.707)
<b>Subtotale</b>	<b>(44.404)</b>	<b>(45.378)</b>	<b>(41.147)</b>	<b>974</b>	<b>(3.257)</b>
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(19.547)</b>	<b>(25.851)</b>	<b>(20.907)</b>	<b>6.304</b>	<b>1.360</b>
Immobilizzazioni	193.308	188.218	177.523	5.090	15.785
-Imposte differite attive	6.180	6.108	6.490	72	(310)
-Altre attività non correnti	13.679	17.712	11.820	(4.033)	1.859
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>213.167</b>	<b>212.038</b>	<b>195.833</b>	<b>1.129</b>	<b>17.334</b>
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.158)	(17.848)	(18.986)	(1.310)	(172)
- Fondo imposte differite	(2.486)	(2.456)	(2.401)	(30)	(85)
-Altre passività non correnti	(168)	(168)	(169)	0	1
<b>Subtotale</b>	<b>(21.812)</b>	<b>(20.472)</b>	<b>(21.556)</b>	<b>(1.340)</b>	<b>(256)</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>191.355</b>	<b>191.566</b>	<b>174.277</b>	<b>(211)</b>	<b>17.078</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>171.808</b>	<b>165.715</b>	<b>153.370</b>	<b>6.093</b>	<b>18.438</b>

<b>F O N T I</b> <i>in migliaia di Euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>al 30.06.2018</b>	<b>Var. 31.03.2019 31.12.2018</b>	<b>Var. 31.03.2019 31.03.2018</b>
<b>Posizione (Indebitamento) finanziaria netta</b>	<b>(5.132)</b>	<b>7.995</b>	<b>12.189</b>	<b>(13.127)</b>	<b>(17.321)</b>
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(66.941)	(65.469)	(67.050)	(1.472)	109
-Risultato dell'esercizio	(9.421)	(17.927)	(7.302)	8.506	(2.119)
<b>Patrimonio Netto di Gruppo</b>	<b>(166.676)</b>	<b>(173.710)</b>	<b>(164.666)</b>	<b>7.034</b>	<b>(2.010)</b>
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	(893)	0	893
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>(166.676)</b>	<b>(173.710)</b>	<b>(165.559)</b>	<b>7.034</b>	<b>(1.117)</b>
<b>Totale Fonti</b>	<b>(171.808)</b>	<b>(165.715)</b>	<b>(153.370)</b>	<b>(6.093)</b>	<b>(18.438)</b>

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una diminuzione del **capitale circolante netto operativo** al 30 giugno 2019 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2018 da -25,6 a -19,5 milioni di Euro, per effetto dell'assorbimento di risorse generato dall'aumento dei crediti e dalla parallela diminuzione dei debiti. La crescita dei crediti commerciali è dovuta sia all'aumento del fatturato che al rallentamento dei tempi di incasso. Tale motivazione è anche alla base dell'aumento del credito per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri all'interno della voce “altri crediti”.

Anche nei confronti del primo semestre 2018 il capitale circolante netto operativo evidenzia una contrazione anche se più contenuta (-1,4 milioni di Euro). La crescita dei crediti è infatti in gran parte compensata dall'aumento dei debiti. Il primo effetto è dovuto, in larga misura, all'incremento dei crediti commerciali e per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri; analogamente al confronto precedente, anche rispetto al primo semestre 2018, i crediti sono aumentati sia per effetto della crescita del fatturato che per i maggiori giorni medi di incasso. D'altro lato l'aumento dei debiti è dovuto principalmente alla

contropartita di debito dell'addizionale suddetta oltre che al debito verso lo Stato per il canone di concessione e per il contributo VVF.

Il **capitale fisso operativo** aumenta prevalentemente per la crescita delle immobilizzazioni conseguente all'avanzamento del piano investimenti del Gruppo ed all'iscrizione, a far data dal 1° gennaio 2019, del diritto d'uso di beni in leasing in seguito alla prima applicazione del principio IFRS 16 per 2,4 milioni di Euro.

Al 30 giugno 2019 il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** è pari a 166,7 milioni di Euro contro i 173,7 milioni del 31 dicembre 2018 a fronte di una **posizione finanziaria netta** negativa di 5,1 milioni di Euro. L'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 29 aprile 2019, oltre all'approvazione del Bilancio 2018, ha deliberato la distribuzione di dividendi a valere sul risultato 2018 per 16,2 milioni di Euro.

### 3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 giugno 2019.

### 3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 Giugno 2019 è di 7,4 milioni di Euro, sia per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan aeroportuale sia per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Ampliamento terminal:** è in corso la fase di progettazione esecutiva dell'ampliamento del terminal;
- **Nuova piazzola De-icing ed edificio:** sono in corso i lavori di realizzazione della piazzola de-icing;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** si è conclusa la fase di progettazione esecutiva della realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano;
- **Ampliamento parcheggio aeromobili III° lotto:** è in corso la fase di progettazione esecutiva della realizzazione di nuovi piazzole aeromobili;
- **People Mover:** è stata collaudata la passerella di collegamento tra la stazione aeroporto del People mover ed il terminal;
- **Edificio Cargo:** il progetto esecutivo è stato approvato da Enac ed è stato avviato l'iter per l'affidamento dei lavori.

Oltre agli investimenti da Masterplan, si sono avviati altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali. In particolare si segnala la conclusione dei seguenti interventi:

- nuovi spogliatoi destinati al personale operativo turnista;
- nuovi box destinati alla Polizia per velocizzare le attività di controllo dei passaporti, sia in area imbarchi sia presso gli arrivi Extra Schengen;
- nuove aree "Corner PRM" dedicate ai "Passeggeri a Ridotta Mobilità", in attesa di ricevere l'assistenza da parte degli addetti o di effettuare l'imbarco.

#### Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti in concessione al 30 giugno 2019 è pari a **0,7 milioni di Euro**.

Si segnalano, in particolare, l'avvio della progettazione esecutiva per la sostituzione della vasca di laminazione delle acque meteoriche di dilavamento della Cava Olmi, l'installazione di nuovi monitor di informativa al pubblico, la sostituzione di ascensori e di unità UTA obsolete.

### 3.6 IL PERSONALE

#### Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
<b>Organico medio Equivalenti Full Time</b>	<b>489</b>	<b>460</b>	<b>29</b>	<b>6%</b>
Dirigenti	10	10	(0)	0%
Quadri	32	29	3	10%
Impiegati	349	328	21	6%
Operai	98	93	5	6%

	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
<b>Organico medio</b>	<b>541</b>	<b>501</b>	<b>40</b>	<b>8%</b>
Dirigenti	9	10	(1)	-10%
Quadri	32	29	3	10%
Impiegati	398	365	33	9%
Operai	102	97	5	5%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 29 equivalenti full-time rispetto al primo semestre 2018 è dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse destinate ad attività legate all'aumento di traffico, quali security e terminal, ma anche al potenziamento di alcune aree aziendali di staff.

#### Il costo

	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	14.950	13.809	1.141	8,3%

L'aumento del costo del lavoro del 8,3% rispetto allo stesso periodo del 2018 deriva principalmente dall'incremento di organico sopra descritto oltre che alle ordinarie dinamiche salariali.

#### LE RELAZIONI SINDACALI

Durante il primo semestre 2019 sono stati siglati accordi sindacali che confermano l'attenzione del Gruppo alle tematiche del welfare e della responsabilità sociale:

- è stato prorogato il sistema esistente di welfare aziendale, in attesa del rinnovo del CCNL e delle possibili conseguenti modifiche o integrazioni, incrementando le somme a disposizione di ciascun dipendente a tempo indeterminato;
- è stata attivata la banca solidale, secondo la modalità prevista dalla normativa, per la cessione di ferie, permessi e banca ore a colleghi con figli minorenni con condizioni problematiche;
- è stata definita una politica finalizzata a supportare le famiglie monogenitoriali in azienda (famiglie con un solo genitore unico affidatario di uno o più figli).

A seguito di trattative a livello locale e nazionale e nonostante la negoziazione ancora in corso per il rinnovo del contratto nazionale, il 30 maggio 2019 è stato siglato un accordo tra Assaeroporti e le OO.SS che ha previsto di protrarre la possibilità di stipulare contratti stagionali fino al 31/12/2019, in attesa che sia lo stesso CCNL a regolamentarli.

## **LA FORMAZIONE DEL PERSONALE**

Nel 1° semestre 2019 la spesa in formazione è stata superiore rispetto al primo semestre dello scorso anno per la realizzazione di alcuni importanti progetti.

La formazione è stata caratterizzata, oltre che dagli specifici corsi di aggiornamento normativo delle diverse aree, dalla formazione obbligatoria che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione e l'area Security.

In particolare, per l'area Security, sono stati erogati un corso con un istruttore certificato Enac per il "Riconoscimento degli Esplosivi" e il corso "Human Factors", con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza dell'influenza delle prestazioni umane sulla sicurezza nel complesso mondo aeronautico.

Nell'area ICT sono stati attivati il master "Big Data" al fine di acquisire logiche, strumenti e capacità per sviluppare soluzioni applicative finalizzate all'interpretazione dei dati, divenuti oggi una fonte competitiva irrinunciabile per le imprese, e il master "Leadership in action" finalizzato ad acquisire competenze nella gestione delle persone, soprattutto per chi è nuovo ad assumere questa responsabilità.

Si è quasi concluso il percorso "PM in Action" che vede in aula 35 partecipanti di varie aree aziendali con lo scopo di allineare e definire la figura del PM (Project Manager) all'interno dell'azienda, con focus sulle competenze metodologiche, organizzative, relazionali e tecnico-specialistiche.

Nel semestre si segnala infine un forte investimento nello sviluppo ed incentivazione della formazione e-learning sulle soft skills, rivolta a tutta la popolazione aziendale.

## **4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI**

### **4.1 L'AMBIENTE**

Continua l'attenzione del Gruppo 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.

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali, 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.

Nel corso del primo semestre 2019 è stato definito, in accordo con gli Enti locali ed in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA, il piano di monitoraggio acustico dei ricettori sensibili in ambito comunale. Inoltre si è conclusa la progettazione definitiva della fascia boscata a nord dell'aeroporto.

### **4.2 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI**

Nel primo semestre 2019 è proseguito l'iter di approvazione dell'aggiornamento del Masterplan con attività propedeutiche alla conferenza dei servizi di cui si prevede l'attivazione nel secondo semestre dell'anno in corso. E' iniziato inoltre lo sviluppo del progetto esecutivo della prima fase di ampliamento del terminal esistente che rappresenta l'intervento più importante previsto dal Master Plan e che prevede un'espansione di oltre 24.000 mq dell'attuale sala imbarchi con un nuovo molo imbarchi ed una nuova area centrale a disposizione dei passeggeri con nuovi esercizi commerciali. Nello stesso periodo si sono conclusi diversi progetti volti al miglioramento della capacità aeroportuale per volumi di traffico passeggeri e movimenti aeromobili sempre crescenti.

## 4.3 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 piacevole l'esperienza di viaggio del passeggero.

I risultati relativi alla qualità del servizio in Aeroporto di Bologna nel primo semestre del 2019 hanno evidenziato dei livelli di performance elevati sia sull'erogato che sul percepito, dando prova della efficacia delle azioni di contenimento e di miglioramento messe in atto dalla Società a fronte del significativo incremento di traffico del periodo.

In particolare, i tempi di attesa hanno registrato un miglioramento sia per il check-in che per i controlli di sicurezza e sono rimasti stabili nel processo di riconsegna dei bagagli. La soddisfazione per le pulizie, che già si era assestata su livelli molto buoni, è incrementata ulteriormente per i parametri presi in considerazione.

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio-Giugno 2019	Gennaio-Giugno 2018
Soddisfazione Complessiva	% passeggeri soddisfatti	97,3%	98,3%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	96,8%	97,2%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	98,9%	98,1%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	95,9%	95,6%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	12'51"	13'51"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	5'14"	6'44"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	23'59"	24'00"
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	30'41"	32'00"

Fonte: Elaborazione della Società

Anche nel quadro del programma *Airport Service Quality* di *ACI World*, Bologna ha mostrato una buona tenuta dei risultati di soddisfazione. L'*overall satisfaction* infatti ha segnato un ottimo risultato (3,85), in miglioramento rispetto al primo trimestre dell'anno (3,80) e allo stesso periodo del 2018 (3,81). Si confermano punti di forza di Aeroporto di Bologna la cortesia e professionalità dello staff, l'informativa al passeggero e il *way finding*, oltre che il processo dei controlli di sicurezza.

## 5 IL QUADRO NORMATIVO

### 5.1 CONTINUITÀ DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

In relazione alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A., per i cui approfondimenti si rimanda alla Relazione sulla gestione del Bilancio 2018, si informa che in data 27 giugno 2019, è stato depositato l'ottavo progetto di stato passivo parziale relativo principalmente ad istituti finanziari. Allo stato si rimane ancora in attesa del deposito del completo progetto di stato passivo, riguardante tutti i creditori ivi comprese le società di gestione aeroportuale, che dovrebbe formalizzare l'ammontare delle passività di Alitalia SAI ammessa alla procedura di a.s.. Inoltre, alla luce dell'art. 37 del cd. Decreto Crescita n. 34/19, il quale dispone la creazione di una Newco nella quale andranno a confluire gli assets del vettore, si è ritenuto di procedere ad una ulteriore svalutazione del credito residuo verso Alitalia in Amministrazione Straordinaria.

## **5.2 IRESA**

L'IRESA – imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili – è stata istituita quale tributo proprio dalla Regione Emilia-Romagna con la Legge Regionale 21/12/2012 n. 15 (BUR 285/2012), artt.12-18. La norma istitutiva di tale tributo di scopo è stata successivamente sospesa a tempo indeterminato dalla Legge Regionale 20/12/2013 n. 28.

Nel semestre in esame e precisamente il 27 giugno 2019, la Legge Regionale n.8 ha apportato modifiche alla Legge istitutiva dell'IRESA definendone la decorrenza dal 1° gennaio 2020 e modificando la base imponibile del tributo, non più calcolata solo in base al peso massimo al decollo (MTOW) e al livello delle emissioni sonore dell'aeromobile, ma anche considerando la fascia diurna/notturna del movimento, la tipologia di propulsione (a elica o a getto) ed alla direzione di decollo e atterraggio degli aeromobili. Alcuni parametri applicativi del tributo sono ancora in corso di definizione in quanto necessitano di una successiva delibera della Giunta Regionale.

L'Iresa viene corrisposta dalle compagnie aeree al gestore aeroportuale che poi riversa alla Regione Emilia Romagna con le modalità di riversamento, trasmissione e composizione dei flussi che saranno definite in una specifica convenzione. La destinazione del gettito, al netto dei costi delle convenzioni suddette, sarà volta al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e disinquinamento acustico ed ad ulteriori investimenti e/o indennizzi per i residenti nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997.

Alla data di redazione del presente documento, visto il ruolo del gestore aeroportuale, la Capogruppo ha avviato interlocuzioni sia con la Regione Emilia Romagna sia con il Comitato Utenti dello scalo di Bologna affinché il sistema di tutti i controinteressati dal provvedimento sia in grado di gestire correttamente la nuova imposta alla data prevista di entrata in vigore.

AdB mantiene riserve al riguardo dell'imposta IRESA per come appare delinearsi, vista la non uniforme imposizione di tale tributo a livello nazionale che determina un potenziale nocumento – in ottica di competitività – per la società di gestione dello scalo “Guglielmo Marconi” e considerata ulteriormente la complessità di determinazione della base imponibile introdotta dal nuovo testo dell'art.16 della legge istitutiva che obbliga il collettamento e la gestione di ulteriori dati legati al traffico degli aeromobili (es. tipologia di propulsione, rotta di decollo e atterraggio) attualmente non a disposizione del gestore aeroportuale.

## **5.3 BREXIT**

E' stata pubblicata sulla G.U. 24/05/2019 n.120 la Legge 20 maggio 2019 n.41 di conversione del Decreto Legge 25 marzo 2019, n.22 recante “Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione europea” (c.d. Decreto Brexit).

L'articolo 17-ter, nell'introdurre disposizioni in materia di tariffe aeroportuali, prevede che si continuino ad applicare i corrispettivi UE anche ai passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali con destinazione Regno Unito, a condizioni di reciprocità, a partire dalla data della Brexit e fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30/03/2020.

## **5.4 ADDIZIONALE SUI DIRITTI DI IMBARCO**

L'art. 26 del D.L. n. 4/2019 (Fondo di solidarietà trasporto aereo e sistema aeroportuale), convertito con modificazioni in L. 26/2019, posticipa al 1° gennaio 2020 il trasferimento all'INPS (gestione degli interventi assistenziali) della quota di 3 euro dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco (di cui all'art. 6-quater, c. 2 DL 7/2005), destinati fino al 31 dicembre 2018 al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Per il 2019, tuttavia, la norma prevede che solo il 50% delle predette somme continuerà ad alimentare il Fondo di solidarietà di settore e il restante 50% sarà comunque trasferito alle gestioni assistenziali e previdenziali dell'INPS. Il comma 3 prevede l'abrogazione dell'aumento



dell'addizionale sui diritti di imbarco di 0,32, previsto dal DL 113/2016 che sarebbe dovuto entrare in vigore, per il solo 2019, a partire dal 4 febbraio 2019.

## 5.5 CONTRATTO DI PROGRAMMA

Il corrente anno 2019 rappresenta l'ultimo anno del Contratto di Programma, quadriennio 2016-2019 tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito "ENAC") ed Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB").

La Capogruppo ha quindi avviato nel corso del primo semestre 2019 le interlocuzioni ed istruttorie con l'ENAC ai fini della formalizzazione del Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023 e per l'avvio del procedimento, in contraddittorio con gli Utenti dello scalo, conformemente al Modello ART, per la determinazione delle "tariffe" aeroportuali per il medesimo quadriennio. AdB ha, dunque, presentato ad ENAC, il Piano quadriennale 2020-2023, comprensivo del Piano Investimenti, delle Previsioni di traffico e del Piano economico e finanziario – il Piano della qualità e della tutela ambientale. Di seguito ad autorizzazione ENAC ed ART, AdB ha altresì avviato l'iter di Consultazione con gli Utenti dello scalo che culminerà con la cd. Audizione Pubblica, in data 12 settembre 2019.

## 5.6 CLIMATE CHANGE ALLA LUCE DELL'IMPEGNO PRESO IN SEDE ACI ENTRO IL 2050

La Capogruppo aderisce alla linea di sostenibilità proposta da ACI Europe – associazione europea di categoria per gli aeroporti e rappresentante dell'area europea nel Consiglio Internazionale degli Aeroporti, della quale AdB è membro – per l'impegno verso "net zero carbon emissions from airport operations" entro il 2050. Più precisamente, ACI Europe ha predisposto una risoluzione che, da un lato chiede alla EU e ai governi degli stati membri di accelerare la transizione verso l'utilizzo di energie pulite, garantendo così le possibilità agli aeroporti di raggiungere l'obiettivo in condizioni competitive e dall'altro apre un dialogo con gli stakeholder dell'industria del settore aereo, confermando gli obiettivi del programma "Aviation Industry Commitment to Action on Climate Change" del 2008 e permettendo la loro effettiva realizzazione, attraverso impegno condiviso, visione e pianificazione, per giungere ad un sistema complessivo di trasporto aereo ad impatto ambientale neutro (net zero carbon emissions).

Per altri approfondimenti sul quadro normativo, non essendo intervenute ulteriori variazioni significative rispetto a quanto commentato nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2018, si rimanda a quest'ultima per approfondimenti.

## 6 IL CONTENZIOSO

### 6.1. FONDO ANTINCENDI

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del **servizio antincendio** presso gli aeroporti italiani, la Società Capogruppo ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei VV.F.

Il Tribunale di Roma, ad oggi, a seguito di una serie di rinvii e sospensioni occasionate dalla sistematica riassegnazione della causa a giudici differenti, non ha ancora precisato le proprie conclusioni. Essendosi, tuttavia, affermata, nel corso degli anni, una consolidata giurisprudenza (ex pluris CTP Roma n. 10137/51/2014 – passata in giudicato - e CTP Roma n. 2517/2019) suggellata dalla pronuncia della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la



non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, la Società resta in attesa di una definitiva pronuncia di incompetenza da parte del giudice civile adito.

In costanza della suddetta causa civile, promossa dalla Società, innanzi il Tribunale di Roma, le Amministrazioni hanno, tuttavia, notificato, in data 16 gennaio 2015, un decreto ingiuntivo relativo alle presunte quote di contribuzione al Fondo Antincendi per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Il decreto in parola, affetto da evidenti errori materiali e formali, è stato prontamente opposto, richiedendo l'annullamento del medesimo o, in via subordinata, di dichiarare la continenza e di ordinare la riassunzione della causa innanzi al Tribunale di Roma. In data 20 dicembre 2017, il Tribunale di Bologna emetteva un'ordinanza di incompetenza, dichiarando la Commissione tributaria quale giudice competente, con cui annullava il Decreto Ingiuntivo n. 20278/14.

Inaspettatamente ed incomprensibilmente, in data 24 maggio 2018, l'Avvocatura distrettuale dello Stato ha notificato apposito atto di appello avverso l'ordinanza del Tribunale di Bologna del 20 dicembre 2017.

La Società si è quindi costituita nel giudizio (RG n. 2020/18), facendo valere tutte le proprie difese ed invocando, in via preliminare, la palese incompetenza della Corte di Bologna. In data 25 marzo 2019, è stata, tuttavia, depositata dal Giudice incaricato della Corte di Appello un'ordinanza (n. 1718/2019 del 18/03/2019) estremamente positiva e che dovrebbe definitivamente concludere l'azione monitoria radicata presso il Tribunale di Bologna per la Società, con cui si dichiara inammissibile l'appello presentato, condannando le Amministrazioni ricorrenti alle spese di soccombenza.

La Società, al fine di ottenere, un diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalla Corte di Cassazione e dalla CTP Roma, procederà a riassumere innanzi il giudice tributario, non appena procedibile, i giudizi attualmente pendenti innanzi il Tribunale di Roma (RG n. 22375/12) e la Corte di Appello di Bologna (RG n. 2020/18).

Lo scenario giuridico che si sta consolidando consente una più positiva valutazione dell'intera tematica del Fondo Antincendi ma, in attesa di un futuro diretto riconoscimento dei principi statuiti in maniera univoca dalle recenti importanti sentenze (rif. Capitolo Quadro Normativo Bilancio 2018), non si ravvisano novità processuali o stragiudiziali con efficacia diretta nei confronti della Capogruppo, tali da determinare le condizioni tutte per una variazione rispetto al trattamento in bilancio della contribuzione al Fondo Antincendio.

## **6.2 RICORSO STRAORDINARIO AL CAPO DELLO STATO IN RELAZIONE ALLO SCHEMA-TIPO DI CONTRATTO DI PROGRAMMA.**

In virtù del fatto che con delibera n. 20 del 2 ottobre 2018 ENAC ha approvato un nuovo schema di CdP (non previamente oggetto di consultazione) senza darne comunicazione alle società di gestione e neppure all'associazione di categoria (Assaeroporti) e valutata la potenziale criticità e finanche la nullità di una delle clausole del nuovo schema-tipo di cui la Capogruppo ha avuto informale notizia solo in data 3 aprile 2019, AdB ha proposto – in data 31 luglio 2019 – ricorso straordinario al Capo dello Stato, ex art. 8 D.P.R. del 24 novembre 1971, n. 1199, per la piena tutela delle proprie posizioni giuridiche in relazione alle clausole ritenute illegittime e foriere di possibile nocumento per il gestore dello scalo bolognese.

## **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 non rilevanti in termini quantitativi. I criteri che guidano la scelta degli investimenti sono:

- 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.

Per quanto sopra 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 quotazione del titolo azionario della Capogruppo ha accresciuto 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**, il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 49%. 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 e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, con l'obiettivo di limitare l'esposizione, prevedono:

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

### **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 giugno 2019, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 46,3%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono 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 il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento *low cost*, è 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.

Con riguardo **all'effetto Brexit**, le potenziali ripercussioni economiche e sociali non sono facilmente prevedibili, in particolare sul trasporto aereo. Ad oggi, comunque, non sono pervenute comunicazioni di variazioni dell'operativo delle compagnie aeree operanti sullo scalo di Bologna in riferimento alla Brexit.

**L'introduzione dell'Iresa** (rif. par. 5.2) con decorrenza 1° gennaio 2020 sugli aeroporti della Regione Emilia-Romagna, pur non riguardando direttamente il Gruppo Adb in quanto i soggetti passivi dell'imposta sono i vettori, comporta un potenziale danno concorrenziale per il Gruppo vista la non uniforme imposizione di tale tributo nelle regioni limitrofe.

Infine, **il Regolamento Ue 2015/1998 in merito alle apparecchiature di sicurezza per il controllo dei bagagli da stiva** prevede che tali apparecchiature soddisfino lo "standard 3" a partire dal 1° settembre 2020. Si rimanda alla nota 30 della presente relazione per maggiori informazioni sull'impegno economico che tale adeguamento normativo comporta per la scrivente.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato abbreviato al 30 giugno 2019, 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 2019-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 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 giugno 2019.

Nel Bilancio Consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2018 le attività non correnti includono, tra l'altro, Diritti di Concessione per 166 milioni di Euro e 157 milioni di Euro al 31 dicembre 2017. L'incidenza complessiva sul totale delle attività è pari al 63,77% al 31 dicembre 2018 e al 60,02% al 31 dicembre 2017. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo è pari rispettivamente al 95,73% al 31 dicembre 2018 e al 91,27% al 31 dicembre 2017. 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 2018 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

## **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;
- **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 30/06/2019	al 30/06/2018	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	7.573	6.348	1.224	19,3%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0,0%
Lettere di patronage	3.523	2.057	1.466	71,3%
<b>Totale garanzie prestate</b>	<b>21.968</b>	<b>19.278</b>	<b>2.690</b>	<b>14,0%</b>

Al 30 giugno 2019, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:

- a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,4 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) Questa garanzia, avendo Adb pagato l'ultima quota dello Strumento Finanziario Partecipativo nel dicembre 2018, è in fase di formalizzazione dell'avvenuta estinzione;
- a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 1,15 milioni di Euro. Per queste ultime è presente un co-obbligo della controllante di pari importo;

- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover, versato al 30 giugno 2019 per il totale;

- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che alla data di chiusura del periodo risulta pari a 3,5 milioni di Euro.

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

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

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 luglio 2019 lo scalo ha registrato 917.800 passeggeri, con una crescita dell'8,7% sullo stesso mese del 2018. In crescita (+7,2%) anche i movimenti aerei, a quota 6.867, mentre le merci trasportate per via aerea sono rimaste pressoché invariate rispetto all'anno precedente (+0,1%), per un totale di 3.753 tonnellate.

Nei primi 7 mesi del 2019 i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 5.360.724, con una crescita del 10,1% rispetto al 2018. I movimenti sono aumentati dell'8,5% (42.152), mentre le merci sono lievemente diminuite (23.201 tonnellate, -2,5%).

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

- Air Serbia ha avviato dal 16 luglio un nuovo volo per Nis con 2 frequenze settimanali;
- Ryanair avvierà nuovi voli per:
  - Santander con 2 frequenze settimanali dal 28 ottobre;
  - Katowice con 2 frequenze settimanali dal 29 ottobre;
  - Tel Aviv con 2 frequenze settimanali dal 29 ottobre;
  - Fuerteventura con 1 frequenza settimanale dal 2 novembre;
- Air Albania avvierà nuovi voli per Tirana, operati 4 volte a settimana, a partire dal 30 settembre.

Infine, i voli Ryanair per Podgorica e Bordeaux (con 2 frequenze settimanali) e Crotone e Marsiglia (con 3 frequenze settimanali) diventeranno voli annuali a partire dalla Winter 2019/2020.

### **Parere favorevole da parte di Enac sul piano quadriennale 2020-2023**

Con provvedimento n.83886/P del 15 luglio 2019 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha espresso parere favorevole sulla documentazione relativa al Piano quadriennale 2020-2023 presentato da AdB s.p.a., comprensivo del Piano Investimenti, delle Previsioni di traffico e del Piano economico e finanziario oltre al Piano della qualità e della tutela ambientale.

AdB s.p.a. risulta quindi legittimata all'avvio del confronto istituzionale con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e con l'Utenza aeroportuale in relazione, tra l'altro, alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali e dei livelli di servizio (SLA) per il periodo 2020-2023.

### **Avvio alla procedura inerente l'aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo 2020-2023**

In data 31 luglio 2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l'avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, per l'Aeroporto G. Marconi di Bologna, sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023 presentata da AdB S.p.A., che prevede l'avvio della procedura di consultazione fra il gestore stesso e gli Utenti aeroportuali in data 2 agosto 2019.

Nell'ambito della procedura di consultazione degli Utenti, oltre alla proposta di revisione delle tariffe regolamentate e dei livelli di servizio dello scalo per il quadriennio 2020-2023, sarà presentato l'aggiornamento del corrispettivo PRM (assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, previsto dal Reg. UE 1107/2006 e dalle Linee Guida ENAC 2018/001 del 9.8.2018).

L'Audizione pubblica degli Utenti si terrà in data 12 settembre 2019.

La comunicazione di avvio del procedimento, assieme alla regolamentazione di riferimento ed alla documentazione accessibile agli Utenti, sono state pubblicate il 2 agosto 2019 in apposita sezione del sito web di AdB S.p.A..

### **People Mover**

In relazione all'entrata in esercizio del collegamento monorotaia People Mover tra l'aeroporto e la stazione centrale di Bologna, Marconi Express Spa ha informato in data 1° agosto la scrivente società di essere in attesa dell'autorizzazione all'avvio degli ultimi 15 giorni di pre-esercizio a cui seguirà l'apertura al pubblico dell'infrastruttura.

**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 giugno 2019.

**Le previsioni di evoluzione della gestione**

Pur in presenza di uno scenario internazionale e nazionale caratterizzato da diversi elementi di rischio (introduzione di dazi doganali, Brexit, instabilità politica), il primo semestre 2019, grazie anche alle buone performance in termini di traffico, induce a guardare al prosieguo dell'anno in modo positivo.

In questo contesto la società porrà in essere tutte le azioni per la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nei prossimi mesi del 2019 continuerà il focus su iniziative a supporto della qualità del servizio e dell'efficienza delle operations.

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

Bologna, 2 settembre 2019



**Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2019**

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 30.06.2019	al 31.12.2018
Diritti di concessione		170.358	166.292
Altre attività immateriali		2.118	2.059
<b>Attività immateriali</b>	<b>1</b>	<b>172.476</b>	<b>168.351</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari		16.100	15.135
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
<b>Attività materiali</b>	<b>2</b>	<b>20.832</b>	<b>19.867</b>
Partecipazioni	<b>3</b>	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	<b>4</b>	12.208	16.205
Imposte differite attive	<b>5</b>	6.180	6.108
Altre attività non correnti	<b>6</b>	1.428	1.464
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>19.859</b>	<b>23.820</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>213.167</b>	<b>212.038</b>
Rimanenze di magazzino	<b>7</b>	545	594
Crediti commerciali	<b>8</b>	17.870	14.272
Altre attività correnti	<b>9</b>	6.442	4.661
Attività finanziarie correnti	<b>10</b>	0	13.449
Cassa e altre disponibilità liquide	<b>11</b>	16.530	15.762
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>41.387</b>	<b>48.738</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>		<b>254.554</b>	<b>260.776</b>

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2019	al 31.12.2018
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		66.941	65.469
Risultato dell'esercizio		9.421	17.927
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>12</b>	<b>166.676</b>	<b>173.710</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>12</b>	<b>166.676</b>	<b>173.710</b>
TFR e altri fondi relativi al personale	<b>13</b>	4.469	4.205
Imposte differite passive	<b>14</b>	2.486	2.456
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	<b>15</b>	11.128	10.332
Fondi per rischi e oneri	<b>16</b>	1.120	1.028
Passività finanziarie non correnti	<b>17</b>	14.785	14.690
Altri debiti non correnti		168	168
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>34.156</b>	<b>32.879</b>
Debiti commerciali	<b>18</b>	16.095	19.011
Altre passività	<b>19</b>	28.309	26.367
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	<b>20</b>	1.757	1.757
Fondi per rischi e oneri	<b>21</b>	684	526
Passività finanziarie correnti	<b>22</b>	6.877	6.526
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>53.722</b>	<b>54.187</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>87.878</b>	<b>87.066</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>254.554</b>	<b>260.776</b>

## Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018
Ricavi per servizi aeronautici		30.229	26.359
Ricavi per servizi non aeronautici		21.075	19.660
Ricavi per servizi di costruzione		7.091	3.062
Altri ricavi e proventi della gestione		504	570
<b>Ricavi</b>	<b>23</b>	<b>58.899</b>	<b>49.651</b>
Materiali di consumo e merci		(962)	(951)
Costi per servizi		(10.075)	(10.423)
Costi per servizi di costruzione		(6.753)	(2.916)
Canoni, noleggi e altri costi		(4.074)	(3.916)
Oneri diversi di gestione		(1.595)	(1.580)
Costo del personale		(14.950)	(13.809)
<b>Costi</b>	<b>24</b>	<b>(38.409)</b>	<b>(33.595)</b>
Ammortamento diritti di concessione		(3.024)	(2.878)
Ammortamento altre attività immateriali		(576)	(458)
Ammortamento attività materiali		(1.423)	(1.090)
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>25</b>	<b>(5.023)</b>	<b>(4.426)</b>
Accantonamento rischi su crediti		(350)	(61)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.191)	(1.186)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(208)	(154)
<b>Accantonamenti per rischi ed oneri</b>	<b>26</b>	<b>(1.749)</b>	<b>(1.401)</b>
<b>Totale Costi</b>		<b>(45.181)</b>	<b>(39.422)</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>13.718</b>	<b>10.229</b>
Proventi finanziari	27	79	412
Oneri finanziari	27	(598)	(317)
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>13.199</b>	<b>10.324</b>
Imposte dell'esercizio	28	(3.778)	(2.950)
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>		<b>9.421</b>	<b>7.374</b>
Utile (perdita) di Terzi		0	72
<b>Utile (perdita) di Gruppo</b>		<b>9.421</b>	<b>7.302</b>
<b>Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)</b>		<b>0,25</b>	<b>0,20</b>
<b>Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)</b>		<b>0,25</b>	<b>0,20</b>

## Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018
<b>Utile (perdita) di esercizio (A)</b>	<b>9.421</b>	<b>7.374</b>
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
<b>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<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	(309)	49
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	74	(12)
<b>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</b>	<b>(235)</b>	<b>37</b>
<b>Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B</b>	<b>(235)</b>	<b>37</b>
<b>Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)</b>	<b>9.186</b>	<b>7.411</b>
di cui Terzi	0	72
di cui Gruppo	9.186	7.339

## Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 30.06.2018</b>
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	13.199	10.324
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(338)	(146)
+ Ammortamenti	5.023	4.426
+ Accantonamento fondi	1.749	1.401
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	351	(265)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	168	170
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	0	(24)
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	51	67
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>20.203</b>	<b>15.953</b>
Variazione rimanenze di magazzino	49	34
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.948)	(723)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.727)	(1.581)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.917)	(824)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	2.758	2.177
Interessi pagati	(250)	(278)
Interessi incassati	104	80
Imposte pagate	(3.393)	(2.752)
TFR e altri fondi del personale pagati	(127)	(134)
Utilizzo fondi	(703)	(712)
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto</b>	<b>10.050</b>	<b>11.240</b>
Acquisto di attività materiali	(657)	(675)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	4
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(6.711)	(3.811)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	389
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	117
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	17.400	12.525
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento</b>	<b>10.032</b>	<b>8.549</b>
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	(16.220)	(14.161)
Finanziamenti ricevuti	3.000	0
Finanziamenti rimborsati	(5.913)	(2.911)
Pagamento quota capitale leasing	(181)	0
<b>Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento</b>	<b>(19.314)</b>	<b>(17.072)</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>768</b>	<b>2.717</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>15.762</b>	<b>16.209</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>768</b>	<b>2.717</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>16.530</b>	<b>18.926</b>

## Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di Euro</i>	Capitale sociale	Riserva Sovrapprezzo Azioni	Riserva Legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Utili/ (Perdite) portati a nuovo	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
<b>Patrimonio netto al 31.12.2018</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>6.310</b>	<b>36.437</b>	<b>(3.272)</b>	<b>(821)</b>	<b>1.132</b>	<b>17.927</b>	<b>173.710</b>	<b>0</b>	<b>173.710</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	860	592	0	0	16.475	(17.927)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(16.220)	0	(16.200)	0	(16.220)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(235)	0	9.421	9.186	0	9.186
<b>Patrimonio netto al 30.06.2019</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>7.170</b>	<b>37.029</b>	<b>(3.272)</b>	<b>(1.056)</b>	<b>1.387</b>	<b>9.421</b>	<b>166.676</b>	<b>0</b>	<b>166.676</b>

<i>in migliaia di Euro</i>	Capitale sociale	Riserva Sovrapprezzo Azioni	Riserva Legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Utili/ (Perdite) portati a nuovo	Riserva attività destinate alla vendita	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
<b>Patrimonio netto al 31.12.2017</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>5.545</b>	<b>35.600</b>	<b>(3.222)</b>	<b>(914)</b>	<b>2.513</b>	<b>13</b>	<b>15.969</b>	<b>171.501</b>	<b>821</b>	<b>172.322</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2017	0	0	752	837	0	0	14.379	0	(15.969)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(14.161)	0	0	(14.161)	0	(14.161)
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	(13)	0	(13)	0	(13)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	37	0	0	7.302	7.339	72	7.411
<b>Patrimonio netto al 30.06.2018</b>	<b>90.314</b>	<b>25.683</b>	<b>6.297</b>	<b>36.437</b>	<b>(3.222)</b>	<b>(877)</b>	<b>2.731</b>	<b>0</b>	<b>7.302</b>	<b>164.666</b>	<b>893</b>	<b>165.559</b>

## 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 Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Trionvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

## Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Giugno 2019

### Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al semestre 1° gennaio - 30 giugno 2018, 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 e degli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

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

La pubblicazione del bilancio semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 2 settembre 2019.

## Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2018 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 annuale al 31 dicembre 2018 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2019, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dal Gruppo”. In particolare, il nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing per il quale si rimanda all’apposito paragrafo. Diverse altre modifiche ed interpretazioni si applicano per la prima volta nel 2019 ma non hanno avuto impatti sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emesso ma non ancora in vigore.

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.



## Principi di consolidamento

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

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

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci al 30 Giugno 2019 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.

Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuite ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;

- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 Dicembre 2018.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018 e la relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2019	al 31.12.2018
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l Società Unipersonale	Euro	316	100,00%	100,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018 e la relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2019	al 31.12.2018
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	54	24,00%	24,00%

Il Capitale Sociale della collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl, pari a 165 mila Euro al 31 dicembre 2018 è stato ridotto per perdite a 54 mila Euro dall'Assemblea dei Soci del 16 maggio 2019. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio consolidato del Gruppo Adb in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

## Criteri di Valutazione

### Aggregazioni aziendali e avviamento

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è determinato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesi nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business* classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico. Esso viene quindi considerato nella determinazione del *goodwill*.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

L'avviamento è inizialmente rilevato al costo rappresentato dall'eccedenza dell'insieme del corrispettivo corrisposto e dell'importo iscritto per le interessenze di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, il Gruppo verifica nuovamente se ha identificato correttamente tutte le attività acquisite e tutte le passività assunte e rivede le procedure utilizzate per determinare gli ammontari da rilevare alla data di acquisizione. Se dalla nuova valutazione emerge ancora un *fair value* delle attività nette acquisite superiore al corrispettivo, la differenza (utile) viene rilevata a conto economico.

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa del Gruppo che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.

Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

#### **Partecipazioni in società collegate e joint-venture**

Una società collegata è una società su cui il Gruppo esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*. Le partecipazioni del Gruppo in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.

L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).

Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.

La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.

La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze simili.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

## Conversione delle poste in valuta

### *Operazioni e saldi*

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

### **Attività immateriali**

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La voce "Diritti di concessione" accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto il *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo è pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

In base a quanto previsto dal novellato art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà alla scadenza della concessione un corrispettivo pari al valore residuo (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria.

La Capogruppo ha in corso approfondimenti della normativa sul Terminal Value sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico. Considerato che tali valutazioni sono ancora in corso e che al 30 giugno 2019 l'impatto del Terminal Value non è rilevante, il Gruppo ha optato per la non esposizione in bilancio in attesa della conclusione degli approfondimenti in corso.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

La voce "Software, licenze e diritti simili" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del software gestionale oltre che all'acquisto di licenze software ammortizzate all'aliquota del 33%.

La voce "Certificati Energetici" attiene ai Certificati Bianchi relativi all'impianto di Trigenerazione di cui la Capogruppo ha ottenuto il riconoscimento da parte del GSE. La valorizzazione avviene al *fair value* rappresentato dalla media dei prezzi di vendita dell'ultima sessione del mercato dei titoli di efficientamento energetico.

Gli utili o le perdite derivanti dall'eliminazione di un'attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell'attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell'esercizio in cui avviene l'eliminazione.

### **Attività materiali**

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 3% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

### **Investimenti immobiliari**

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.

Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

### **Perdite di valore delle attività non finanziarie**

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipare i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.

Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.

Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la contabilizzazione di perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

#### Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniquale volta dovessero emergere indicatori di *impairment*).

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.

Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..

L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

#### **Attività finanziarie**

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa e rimborso del capitale.



L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".

Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".

Il Gruppo non detiene al 30 giugno 2019 e non ha detenuto nel corso dell'esercizio 2018 strumenti finanziari derivati.

#### *Finanziamenti e crediti*

I finanziamenti, così come i crediti commerciali, sono detenuti al fine dell'incasso alle scadenze contrattuali e generano flussi di cassa rappresentati unicamente dagli incassi delle quote capitale (*principal*) ed interessi. Date le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali di questi strumenti posseduti dal Gruppo, essi rispettano i criteri per la valutazione al costo ammortizzato in accordo con l'IFRS 9.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

#### *Fair value*

Il Gruppo fornisce in nota integrativa il *fair value* degli strumenti finanziari valutati al costo ammortizzato e le attività non finanziarie, quali gli investimenti immobiliari.

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

- (a) nel mercato principale dell'attività o passività; o
- (b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.



Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

- ▶ Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;
- ▶ Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;
- ▶ Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

### **Perdita di valore su attività finanziarie**

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Il Gruppo applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

### **Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate**

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

### **Cancellazione attività finanziarie**

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

### **Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione**

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

### **Rimanenze**

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

### **Cassa e disponibilità liquide**

Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

### **Benefici per i dipendenti**

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

- (a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
- (b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;
- Interessi attivi o passivi netti.

In seguito alle modifiche apportate al TFR dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e successivi Decreti e Regolamenti, il TFR delle società italiane con più di 50 dipendenti maturato dal 1° gennaio 2007 o dalla data di scelta dell'opzione da esercitarsi da parte dei dipendenti è incluso nella categoria dei piani a contribuzione definita, sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

### **Fondi per rischi e oneri**

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del presente bilancio consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

#### *Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali*

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adequatezza dei fondi stanziati. La stima del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali richiede pertanto un giudizio tecnico professionale complesso, in particolare in relazione alla natura dei costi da sostenere, al loro ammontare e alla tempistica degli interventi previsti.

### **Debiti commerciali e altre passività non finanziarie**

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante

Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

### **Finanziamenti**

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

### **Garanzie finanziarie passive**

Le garanzie finanziarie passive emesse dal Gruppo sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.

### **Cancellazione passività finanziarie**

Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

### **Rilevazione dei ricavi**

I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente. Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.

Gli interessi attivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento dell'attività a cui si riferiscono.

I dividendi sono rilevati quando si stabilisce il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento.

### **Rilevazione dei costi e delle spese**

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono. Gli interessi passivi direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che richiede un periodo abbastanza lungo prima di essere disponibile all'uso, sono capitalizzati sul costo del bene stesso.

## **Imposte sul reddito**

### *Imposte correnti*

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

### *Imposte differite*

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

- della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

- l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio.

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

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

- IRES 24%
- IRAP 4,2% (Società Aeroportuali)
- IRAP 3,9%.

#### *Imposte indirette*

I costi, i ricavi, le attività e le passività sono rilevati al netto delle imposte indirette, quali l'imposta sul valore aggiunto, con le seguenti eccezioni:

- l'imposta applicata all'acquisto di beni o servizi è indetraibile; in tal caso essa è rilevata come parte del costo di acquisto dell'attività o parte del costo rilevato nel conto economico;
- i crediti e i debiti commerciali includono l'imposta indiretta applicabile.

L'ammontare netto delle imposte indirette da recuperare o da pagare all'Erario è incluso nel bilancio tra i crediti ovvero tra i debiti.

### **Utile per azione**

#### Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

#### Diluito

L'utile/(perdita) diluito per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato economico del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

### **Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide**

Il Gruppo rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.

Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.

Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

### **Costi di quotazione**

Nell'ambito del progetto di quotazione conclusosi il 14 luglio 2015 con l'avvio delle negoziazioni del titolo sul Segmento Star del Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana Spa, la Capogruppo ha sostenuto specifici costi, quali (i) le commissioni che vengono riconosciute alle banche coordinatrici dell'offerta, (ii) gli onorari afferenti l'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali; (iii) altri costi quali, a titolo esemplificativo, i costi di comunicazione, le spese di stampa dei prospetti informativi e le altre spese ed oneri vari direttamente afferenti.



In un'operazione di quotazione, in cui è previsto che l'Emittente emetta nuove azioni e quoti sia le nuove azioni sia le azioni esistenti, alcuni costi vengono sostenuti congiuntamente sia per l'attività di aumento di capitale e di cessione di nuove azioni, sia per l'attività di cessione di azioni esistenti. In questa situazione, i criteri per la loro allocazione alle due attività devono essere identificati secondo criteri ragionevoli che riflettono la sostanza dello IAS 32, riconoscendoli in parte a diminuzione del Patrimonio Netto e in parte a Conto Economico.

I costi di quotazione che hanno natura di costi incrementali direttamente attribuibili all'operazione di aumento di capitale che diversamente sarebbero stati evitati, quali, a titolo di esempio le *fees* di intermediazione, sono stati contabilizzati nell'esercizio 2015 in diminuzione del Patrimonio Netto nella Riserva Sovraprezzo Azioni; la restante parte, quali sempre a titolo di esempio, i costi relativi all'attività di assistenza dei consulenti, specialisti e legali, è stata imputata parte a Conto Economico e parte a Patrimonio Netto secondo il criterio sopra citato.

### **Rendiconto Finanziario**

La Società presenta il proprio rendiconto finanziario utilizzando il metodo indiretto come consentito dallo IAS 7. La Società ha riconciliato l'utile ante imposte con i flussi di cassa netti dalle attività operative. Lo IAS 7 al par.33 consente di classificare gli interessi attivi e passivi come attività operative o di finanziamento sulla base di quella che è la presentazione ritenuta rilevante dall'impresa; la Società classifica gli interessi attivi incassati e gli interessi passivi pagati come flussi di cassa da attività operative.

### **Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo**

A partire dal 2019, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB:

#### ***IFRS 16 – Leasing***

L'IFRS 16 è stato pubblicato nel gennaio 2016 e sostituisce lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 *Determinare se un accordo contiene un leasing*, il SIC-15 *Leasing operativo - Incentivi* e il SIC-27 *La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del leasing*.

L'ambito di applicazione del nuovo principio, entrato in vigore il 1° gennaio 2019, è rivolto a tutti i contratti di leasing, salvo alcune eccezioni. Il metodo di contabilizzazione di tutti i leasing ricalca il modello previsto dallo IAS 17, pur escludendo i leasing che hanno ad oggetto beni di scarso valore e contratti di breve termine. Alla data di iscrizione del leasing deve dunque essere iscritta la passività per i canoni da pagare e l'asset su cui l'entità ha un diritto di utilizzo, contabilizzando separatamente gli oneri finanziari e gli ammortamenti relativi all'asset. La passività può essere oggetto di rideterminazione (per esempio, per variazioni nei termini contrattuali o per la variazione di indici a cui è legato il pagamento dei canoni sull'utilizzo) e tale variazione deve essere contabilizzata sull'asset sottostante. Dal punto di vista del locatore, infine, il modello di contabilizzazione risulta sostanzialmente invariato rispetto alle previsioni dell'attuale IAS 17.

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



Il Gruppo ha scelto di applicare il principio retrospettivamente al 1° gennaio 2019 (metodo retrospettico modificato) e si è avvalso delle deroghe proposte dal principio sui contratti di leasing che, alla data di prima applicazione hanno una durata pari o inferiore a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto ("leasing a breve termine") e sui contratti di leasing in cui l'attività sottostante è di modesto valore ("attività a modesto valore"). Dal lato del locatore il nuovo principio non prevede variazioni rispetto alla precedente modalità di contabilizzazione. Dal lato del locatario, per i leasing classificati in precedenza come leasing operativi, il Gruppo ha rilevato la passività del leasing al valore attuale dei restanti pagamenti dovuti, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale del locatario alla data dell'applicazione iniziale, e rilevando l'attività consistente nel diritto di utilizzo per un importo pari a quello della passività. In particolare, l'importo delle attività nette iscritte alla data di prima applicazione ammonta a 2,1 milioni di Euro e l'importo delle passività per leasing a 2,1 milioni di Euro. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto ed i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati.

La differenza tra gli impegni al 31 dicembre 2018 relativi a leasing operativi ed affitti e la passività derivante dall'impatto dell'IFRS 16 è esposta di seguito:

<i>Tabella di riconciliazione passività finanziaria per leasing</i>	<i>in migliaia di Euro</i>
Canoni leasing operativo al 31 Dicembre 2018	2.519
Effetto attualizzazione al 1° Gennaio 2019	80
<b>Canoni attualizzati leasing operativo al 1° Gennaio 2019</b>	<b>2.439</b>
Canoni relativi a leasing a breve termine	(55)
Canoni relativi a leasing di attività a basso valore	(19)
Canoni relativi a leasing precedentemente classificati come leasing finanziario	0
Spese per eventuale estensione della durata non rilevate al 31 dicembre 2018	0
<b>Passività di leasing al 1° Gennaio 2019</b>	<b>2.365</b>

In aggiunta, i dati del primo semestre 2019 includono i seguenti impatti derivati dall'introduzione del nuovo principio contabile:

- ✓ gli ammortamenti sono aumentati di 291 mila Euro e sono relativi all'ammortamento delle attività per diritto d'uso di terreni, attrezzature e mezzi come dettagliato nella nota 2;
- ✓ i costi di locazione sono diminuiti di 270 mila Euro e sono relativi ai leasing operativi precedenti;
- ✓ gli oneri finanziari sono aumentati di 17 mila Euro in relazione agli interessi passivi su passività di leasing aggiuntive rilevate.

Le uscite di cassa derivanti da attività operative sono diminuite di 181 mila Euro e le uscite di cassa derivanti da attività di finanziamento sono aumentate dello stesso importo; tali importi fanno riferimento ai pagamenti della quota capitale delle passività di leasing rilevate.

Infine, il capitale investito nelle attività di leasing ammonta a 2,4 milioni di Euro di cui 0,04 milioni per oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri ai sensi dello IAS 37.

Per il dettaglio delle attività per il diritto d'uso del Gruppo con le relative movimentazioni avvenute nel periodo si rimanda alla nota 2.

#### *Modifiche all'IFRS 9 - Prepayment Features with Negative Compensation*

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° Gennaio 2019).

Consentono alle società di misurare particolari attività finanziarie anticipate attraverso la cosiddetta compensazione negativa al costo ammortizzato o al *fair value* da "other comprehensive income", nel caso in cui venga soddisfatta una condizione specifica, invece che al *fair value* di conto economico. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

#### *IFRIC 23 - Uncertainty over Income Tax treatments*

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

L'interpretazione chiarisce l'applicazione dei requisiti di rilevazione e valutazione nello IAS 12 – “Imposte sul reddito” in caso di incertezza sul trattamento delle imposte sul reddito. L'Interpretazione riguarda nello specifico: (i) il caso in cui un'entità consideri separatamente i trattamenti fiscali incerti, (ii) le assunzioni che un'entità effettua sull'esame dei trattamenti fiscali da parte delle autorità fiscali, (iii) come un'entità determina il reddito imponibile (o la perdita fiscale), basi imponibili, perdite fiscali non utilizzate, crediti d'imposta non utilizzati e aliquote fiscali e (iv) in che modo un'entità considera i cambiamenti di fatti e circostanze. L'Interpretazione non aggiunge nuovi requisiti di informativa, tuttavia evidenzia i requisiti esistenti nello IAS 1 relativi all'informativa sui giudizi, informazioni sulle assunzioni fatte e altre stime e informazioni sulle sopravvenienze fiscali all'interno dello IAS 12 “Imposte sul reddito”. L'interpretazione fornisce una scelta tra due modalità di transizione: (i) applicazione retroattiva che utilizza lo IAS 8 – “Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori”, solo se l'applicazione è possibile, o (ii) applicazione retroattiva con effetto cumulativo della domanda iniziale rilevata come rettifica al patrimonio netto alla data della domanda iniziale e senza rideterminazione delle informazioni comparative. La data della domanda iniziale è l'inizio del periodo di riferimento annuale in cui un'entità applica per prima questa Interpretazione. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

#### *Modifiche allo IAS 28 - Long-term interests in associates and joint ventures*

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

Chiarisce come le entità debbano utilizzare l'IFRS 9 per rappresentare gli interessi a lungo termine in una società collegata o joint venture, per i quali non è applicato il metodo del patrimonio netto. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

#### *Modifiche allo IAS 19 - “Plan Amendment, Curtailment or Settlement”*

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

Nel febbraio 2018 lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 19 che specifica in che modo le società debbano determinare le spese pensionistiche quando intervengono modifiche ad un determinato piano pensionistico. Lo IAS 19 “Benefici per i dipendenti” specifica in che modo una società contabilizza un piano pensionistico a benefici definiti. Quando viene apportata una modifica a un piano - un aggiustamento, una riduzione o un regolamento - lo IAS 19 richiede a una società di rimisurare l'attività o la passività netta a benefici definiti. Le modifiche impongono a una società di utilizzare le assunzioni aggiornate da questo ricalcolo per determinare il costo del servizio corrente e gli interessi netti per il resto del periodo di riferimento dopo la modifica del piano. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

### *Miglioramenti agli IFRS - Ciclo 2015-2017*

(applicabile a partire dagli esercizi che chiudono successivamente al 1° gennaio 2019).

A Dicembre 2017, lo IASB ha inoltre *emesso Annual Improvements to IFRS 2015-2017*, una serie di modifiche agli IFRS in risposta a questioni sollevate principalmente: (I) sull'*IFRS 3 – Aggregazioni Aziendali*, chiarendo come una società debba rimisurare la partecipazione precedentemente detenuta in un'operazione congiunta, una volta ottenuto il controllo del business; (II) sull'*IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto*, per cui una società non rivaluta la partecipazione precedentemente detenuta in un'operazione congiunta quando ottiene il controllo congiunto dell'attività, (III) sullo *IAS 12 - Imposte sul reddito*, che chiarisce che l'impatto relativo alle imposte sul reddito derivante dai dividendi (ossia distribuzione degli utili) dovrebbe essere riconosciuto all'interno del conto economico, indipendentemente da come sorge l'imposta; (IV) e sullo *IAS 23 - Oneri finanziari*, che chiarisce che una società tratta come parte di un indebitamento generale qualsiasi indebitamento originariamente realizzato per lo sviluppo di un'attività quando l'asset stesso è pronto per l'uso previsto o per la vendita. Queste modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

### **Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo**

Alla data d'autorizzazione della presente relazione finanziaria consolidata, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora terminato il processo di omologa relativamente ai nuovi principi ed emendamenti applicabili ai bilanci degli esercizi che hanno inizio a partire dal 1° gennaio 2019 e successivamente di seguito riportati:

#### *Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards*

Lo IASB ha emesso il 29 Marzo 2018 una versione rivisitata del *Conceptual Framework* del bilancio che recepisce i principi contabili IFRS. Tale strumento garantisce che i principi contabili siano concettualmente coerenti e che operazioni dello stesso tipo siano trattate nello stesso modo, fornendo le informazioni utili ad investitori e altri. Il *Conceptual Framework* aiuta, inoltre, le imprese ad implementare politiche contabili adeguate quando nessun principio IFRS disciplina la transazione specifica; favorisce, infine, gli *stakeholders* in generale nel comprendere i principi contabili. Il *Conceptual Framework* modificato include: un nuovo capitolo sulla misurazione e sulle regole di segnalazione dei risultati finanziari; definizioni più accurate e regole - in particolare la definizione di passività; chiarimenti su importanti argomenti, come le norme di amministrazione, prudenza e incertezza di calcolo nel *financial reporting*. Le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2020.

#### *Modifiche all'IFRS 3 Business Combinations*

In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato, nella versione aggiornata del Principio IFRS 3 - Aggregazioni aziendali, la modificato alla definizione di 'impresa'. Nella nuova definizione viene evidenziato che lo scopo dell'impresa è quello di fornire prodotti e servizi ai clienti, mentre la definizione precedente si focalizzava sullo scopo di produrre proventi nella forma di dividendi, minori costi o altri benefici economici per gli investitori o altri soggetti. La distinzione tra impresa e azienda è fondamentale, in quanto l'iscrizione dell'avviamento può avvenire solo in seguito all'acquisto di un'impresa. Le società applicano alle aggregazioni aziendali la nuova definizione di impresa a partire dalle operazioni la cui data di stipula sia uguale o successiva al 1° gennaio 2020.

#### *Modifiche allo IAS 1 e IAS 8: Definition of Material*

In data 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato questo emendamento e ha chiarito nello IAS 1 'Presentazione del Bilancio e nello IAS 8 'Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori' la definizione di 'rilevanza' e allineato tale definizione a quella utilizzata nel Framework concettuale e negli IFRS stessi. Un'informazione è rilevante se la sua omissione o errata misurazione può ragionevolmente influenzare decisioni che i fruitori principali del bilancio prendono sulla base del bilancio stesso. Le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2020.

E' escluso dall'elenco l'IFRS 17 – *Insurance contracts* in quanto tale principio contabile non è attinente all'attività svolta dal Gruppo.

#### *Modifiche all'IFRS 10 e allo IAS 28: Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture*

In data 11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato un emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture. Il documento è stato pubblicato al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Secondo quanto previsto dallo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla cessione o conferimento di un non-monetary asset ad una joint venture o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitato alla quota detenuta nella joint venture o collegata dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo di una società controllata, anche se l'entità continua a detenere una quota non di controllo nella stessa, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata ad una joint venture o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di un'attività o di una società controllata ad una joint venture o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che le attività o la società controllata cedute/conferite costituiscano o meno un business, nell'accezione prevista dal principio IFRS 3. Nel caso in cui le attività o la società controllata cedute/conferite rappresentino un business, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità deve essere eliminata. Al momento lo IASB ha sospeso l'applicazione di questo emendamento. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di queste modifiche.

#### **Valutazioni discrezionali e stime contabili significative**

La preparazione del bilancio del Gruppo richiede agli amministratori di effettuare valutazioni discrezionali, stime e ipotesi che influenzano i valori di ricavi, costi, attività e passività e l'informativa a questi relativa, nonché l'indicazione di passività potenziali. L'incertezza circa tali ipotesi e stime potrebbe determinare esiti che richiederanno, in futuro, un aggiustamento significativo al valore contabile di tali attività e/o passività.

#### *IAS 8\_Correzioni di stime ed errori contabili*

Alcuni elementi del bilancio non possono essere valutati con precisione e sono dunque oggetto di stime che dipendono dalle future ed incerte condizioni di svolgimento dell'attività aziendale. Tali stime sono destinate nel tempo a subire revisioni per tenere conto dei dati e delle informazioni che si rendono successivamente disponibili. L'effetto del cambiamento di stime contabili deve essere rilevato prospetticamente nell'esercizio in cui si è verificato, includendolo nel risultato economico dell'esercizio e degli esercizi futuri, laddove il cambiamento influisca anche su questi ultimi. La rilevazione prospettica degli effetti della stima significa che il cambiamento è applicato alle operazioni che si sono verificate a partire dalla variazione della stima stessa. La revisione o il cambiamento delle stime contabili è originato da nuove informazioni o da nuovi sviluppi di operazioni di gestione e per tali motivi non rappresentano una correzione di errori.

Gli errori di esercizi precedenti sono omissioni e errate misurazioni di voci nel bilancio dell'entità per uno o più esercizi derivanti dal non utilizzo o dall'utilizzo erraneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (*restatement*).

Il *restatement* non è applicato e l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.

Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

### *Stime e assunzioni*

Sono di seguito illustrate le assunzioni riguardanti il futuro e le altre principali cause d'incertezza nelle stime che, alla data di chiusura dell'esercizio, presentano il rischio rilevante di dar luogo a rettifiche significative dei valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dal Gruppo. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

### *Riduzioni di valore di attività non finanziarie*

Si rimanda a quanto indicato in precedenza nel principio "perdite di valore delle attività non finanziarie" e a quanto indicato nel seguito alla Nota 1-Attività Immateriali.

### *Fair value degli investimenti immobiliari*

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo; valore che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

### *Fair value degli strumenti finanziari*

Il Gruppo fornisce in Nota il *fair value* degli strumenti finanziari. Quando il *fair value* di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il *fair value* viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul *fair value* dello strumento finanziario rilevato.

### *IAS 10\_Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio*

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

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

## Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2019 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2019 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2019
Ricavi	36.691	22.208	0	58.899
Costi	(28.397)	(10.012)	0	(38.409)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>8.294</b>	<b>12.196</b>	<b>0</b>	<b>20.490</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(3.435)	(1.588)	0	(5.023)
Accantonamenti	(1.541)	(208)	0	(1.749)
<b>Risultato operativo</b>	<b>3.318</b>	<b>10.400</b>	<b>0</b>	<b>13.718</b>
Proventi finanziari	0	0	79	79
Oneri finanziari	0	0	(598)	(598)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>3.318</b>	<b>10.400</b>	<b>(519)</b>	<b>13.199</b>
Imposte dell'esercizio	0	0	(3.778)	(3.778)
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>3.318</b>	<b>10.400</b>	<b>(4.297)</b>	<b>9.421</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.421</b>

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2018
Ricavi	28.825	20.826	0	49.651
Costi	(23.424)	(10.171)	0	(33.595)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>5.401</b>	<b>10.655</b>	<b>0</b>	<b>16.056</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(2.880)	(1.546)	0	(4.426)
Accantonamenti	(1.192)	(209)	0	(1.401)
<b>Risultato operativo</b>	<b>1.329</b>	<b>8.900</b>	<b>0</b>	<b>10.229</b>
Proventi finanziari	0	0	412	412
Oneri finanziari	0	0	(317)	(317)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>1.329</b>	<b>8.900</b>	<b>95</b>	<b>10.324</b>
Imposte dell'esercizio	0	0	(2.950)	(2.950)
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>1.329</b>	<b>8.900</b>	<b>(2.855)</b>	<b>7.374</b>
<b>Utile (perdita) di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>72</b>
<b>Utile (perdita) di gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.302</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2019 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2019 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2019
<b>Attività non correnti</b>	<b>163.968</b>	<b>29.403</b>	<b>19.796</b>	<b>213.167</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>157.900</b>	<b>14.576</b>	<b>0</b>	<b>172.476</b>
Diritti di concessione	156.819	13.539	0	170.358
Altre attività immateriali	1.081	1.037	0	2.118
<b>Attività materiali</b>	<b>6.017</b>	<b>14.815</b>	<b>0</b>	<b>20.832</b>
Terreni, immobili, impianti e macchinari	6.017	10.083	0	16.100
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>51</b>	<b>12</b>	<b>19.796</b>	<b>19.859</b>
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.208	12.208
Imposte differite attive	0	0	6.180	6.180
Altre attività non correnti	51	12	1.365	1.428
<b>Attività correnti</b>	<b>19.169</b>	<b>5.119</b>	<b>17.099</b>	<b>41.387</b>
Rimanenze di magazzino	304	241	0	545
Crediti commerciali	13.982	3.888	0	17.870
Altre attività correnti	4.883	990	569	6.442
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	16.530	16.530
<b>Totale attività</b>	<b>183.137</b>	<b>34.522</b>	<b>36.895</b>	<b>254.554</b>

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2018
<b>Attività non correnti</b>	<b>151.071</b>	<b>26.549</b>	<b>18.213</b>	<b>195.833</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>145.280</b>	<b>13.259</b>	<b>0</b>	<b>158.539</b>
Diritti di concessione	144.305	12.402	0	156.707
Altre attività immateriali	975	857	0	1.832
<b>Attività materiali</b>	<b>5.724</b>	<b>13.260</b>	<b>0</b>	<b>18.984</b>



<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2018 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2018
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.724	8.528	0	14.252
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>67</b>	<b>30</b>	<b>18.213</b>	<b>18.310</b>
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	10.330	10.330
Imposte differite attive	0	0	6.490	6.490
Altre attività non correnti	67	30	1.350	1.447
<b>Attività correnti</b>	<b>15.155</b>	<b>4.613</b>	<b>36.973</b>	<b>56.741</b>
Rimanenze di magazzino	291	213	0	504
Crediti commerciali	10.482	3.413	0	13.895
Altre attività correnti	4.382	987	472	5.841
Attività finanziarie correnti	0	0	17.575	17.575
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	18.926	18.926
<b>Totale attività</b>	<b>166.226</b>	<b>31.162</b>	<b>55.186</b>	<b>252.574</b>

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

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

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

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida 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.



## Informativa in merito ai Clienti Principali

Il Gruppo realizza il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti:

Descrizione
RYANAIR LTD
ALITALIA-SOCIETA' AEREA ITALIANA SPA
WIZZ AIR HUNGARY LTD
TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
BRITISH AIRWAYS PLC
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
EMIRATES
AIR DOLOMITI SPA
TURKISH AIRLINES

## ATTIVITÀ

### 1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2019</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Variazione</i>
Diritti di concessione	170.358	166.292	4.066
Software, licenze e diritti simili	1.481	1.620	(139)
Altre attività immateriali	63	65	(2)
Altre attività immateriali in corso	574	374	200
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>172.476</b>	<b>168.351</b>	<b>4.125</b>

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2018, esposte per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2018			Movimentazione del periodo				30.06.2019		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	201.487	(35.195)	166.292	6.413	(3.024)	677	0	208.577	(38.219)	170.358
Software, licenze e diritti simili	11.888	(10.268)	1.620	435	(574)	0	0	12.323	(10.842)	1.481
Altre attività immateriali	250	(185)	65	0	(2)	0	0	250	(187)	63
Altre attività immateriali in corso	374	0	374	200	0	0	0	574	0	574
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>213.999</b>	<b>(45.648)</b>	<b>168.351</b>	<b>7.048</b>	<b>(3.600)</b>	<b>677</b>	<b>0</b>	<b>221.724</b>	<b>(49.248)</b>	<b>172.476</b>

	31.12.2017			Movimentazione del periodo				30.06.2018		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	186.452	(29.929)	156.523	3.062	(2.819)	(59)	0	189.455	(32.748)	156.707
Software, licenze e diritti simili	10.056	(8.951)	1.105	598	(455)	0	0	10.654	(9.406)	1.248
Altre attività immateriali	250	(179)	71	0	(3)	0	0	250	(182)	68
Certificati Energetici	321	0	321	68	0	(389)	0	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	287	0	287	229	0	0	0	516	0	516
<b>TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI</b>	<b>197.366</b>	<b>(39.059)</b>	<b>158.307</b>	<b>3.957</b>	<b>(3.277)</b>	<b>(448)</b>	<b>0</b>	<b>200.875</b>	<b>(42.336)</b>	<b>158.539</b>

Nel corso del primo semestre 2019, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 6,4 milioni di Euro di cui 5 milioni di euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dei primi sei mesi) principalmente dovuto a:

- lavori in corso di realizzazione per la nuova piazzola de-icing e per il relativo edificio di servizio;
- lavori relativi alla realizzazione della passerella pedonale a servizio del People Mover;
- installazione di nuove telecamere e TVCC lato pista;
- altre attività propedeutiche all'ampliamento del terminal passeggeri.

Si segnala, inoltre, la fornitura ed installazione di nuovi monitor informativa voli, volta a migliorare ed aumentare l'informativa al pubblico.

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

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 0,43 milioni di Euro. Tale incremento riguarda principalmente l'implementazione di nuove funzionalità e report sui sistemi SAP e Oracle Business Intelligence oltre al nuovo sistema "Heelp" di allertamento automatico dei soggetti coinvolti nella gestione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 giugno 2019.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato, 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 2019-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 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 giugno 2019.

## 2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>In migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.003	4.146	(143)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.776	3.066	(290)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.051	2.181	(130)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	2.389	2.979	(590)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>18.714</b>	<b>19.867</b>	<b>(1.153)</b>
Terreni in leasing	1.874	0	1.874
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	8	0	8
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	32	0	32
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	204	0	204
<b>TOTALE DIRITTO D'USO SU IMMOBILI, IMPIANTI, MACCHINARI ED ALTRI BENI</b>	<b>2.118</b>	<b>0</b>	<b>2.118</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>20.832</b>	<b>19.867</b>	<b>965</b>

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2018, esposte per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2018			Movimentazione del periodo				30.06.2019		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.451	(4.305)	4.146	48	(191)	0	0	8.499	(4.496)	4.003
Macchinari, attrezzature e impianti	14.449	(11.384)	3.066	313	(602)	(1)	1	14.761	(11.985)	2.776
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	9.475	(7.294)	2.181	209	(339)	(3)	3	9.681	(7.630)	2.051
Immobilizzazioni materiali in corso	2.979	0	2.979	87	0	(677)	0	2.389	0	2.389
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>42.489</b>	<b>(22.983)</b>	<b>19.867</b>	<b>657</b>	<b>(1.132)</b>	<b>(681)</b>	<b>4</b>	<b>42.825</b>	<b>(24.111)</b>	<b>18.714</b>
Terreni in Leasing	0	0	0	2.073	(199)	0	0	2.073	(199)	1.874
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	13	(5)	0	0	13	(5)	8
Macchinari, attrezzature e impianti in Leasing	0	0	0	65	(33)	0	0	65	(33)	32
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in Leasing	0	0	0	258	(54)	0	0	258	(54)	204
<b>TOTALE DIRITTO D'USO SU IMMOBILI, IMPIANTI, MACCHINARI ED ALTRI BENI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.409</b>	<b>(291)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.409</b>	<b>(291)</b>	<b>2.118</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO</b>	<b>42.849</b>	<b>(22.983)</b>	<b>19.867</b>	<b>3.066</b>	<b>(1.423)</b>	<b>(681)</b>	<b>4</b>	<b>45.234</b>	<b>(24.402)</b>	<b>20.832</b>

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2017			Movimentazione del periodo				30.06.2018		
	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.384	(3.884)	4.500	42	(205)	0	0	8.426	(4.089)	4.337
Macchinari, attrezzature e impianti	13.534	(10.236)	3.299	344	(605)	(16)	14	13.862	(10.827)	3.036
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	8.698	(6.746)	1.982	181	(280)	(17)	15	8.862	(7.011)	1.851
Immobilizzazioni materiali in corso	2.156	0	2.156	109	0	0	0	2.265	0	2.265
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
<b>TOTALE ATTIVITA' MATERIALI</b>	<b>40.267</b>	<b>(20.866)</b>	<b>19.402</b>	<b>676</b>	<b>(1.090)</b>	<b>(33)</b>	<b>29</b>	<b>40.910</b>	<b>(21.927)</b>	<b>18.984</b>

Nel corso del primo semestre del 2019 l'incremento complessivo lordo di questa categoria ammonta a 3 milioni di Euro, la cui voce più rilevante, pari a 2,4 milioni di Euro, si riferisce all'iscrizione del diritto d'uso dei beni in leasing a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio contabile IFRS16. Per approfondimenti si rimanda all'apposito paragrafo.

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 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018; il valore e la composizione delle partecipazioni rimangono invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2019
Altre partecipazioni	43	0	0	0	43
<b>TOTALE PARTECIPAZIONI</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>43</b>

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2019	al 31.12.2018	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
<b>TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI</b>		<b>43</b>	<b>43</b>	<b>0</b>

### 4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.06.2019
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	5.070	0	(5.000)	0	70
Altre attività finanziarie	262	1.003	0	0	1.265
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>16.205</b>	<b>1.003</b>	<b>(5.000)</b>	<b>0</b>	<b>12.208</b>

Al 30 giugno 2019 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 10,9 milioni di Euro per lo strumento finanziario partecipativo in Marconi Express S.p.A., società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 30 giugno 2019 per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo

sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio IFRS 9 è quindi classificato nella categoria delle attività finanziarie "Held to collect and sell - HTC&S". Le caratteristiche di questo strumento finanziario non superano il test SPPI di conseguenza, tale attività dovrebbe essere valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, 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 avvengono 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, sono imputate a Conto Economico e non possono essere oggetto di ripristini di valore. Questa voce non si è movimentata nel corso del semestre in esame;

- 0,07 milioni di Euro alla voce "Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio" relativi a un conto bancario vincolato presso il Banco BPM per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzione e/o estrazione delle merci dal Magazzino di Temporanea Custodia dell'aeroporto di Bologna. La voce in esame si è decrementata nel semestre di 5 milioni di Euro per la vendita di Buoni di Risparmio acquistati a dicembre 2018 e con scadenza dicembre 2020. Ai sensi dell'IFRS 9 tali investimenti effettuati al fine di impiegare temporaneamente la liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali sono classificati nella categoria degli "Held to collect - HTC". La scadenza contrattualmente definita, il tasso di rendimento definito e calcolato sul nozionale consentono il superamento del test SPPI e quindi la valutazione al costo ammortizzato. L'estinzione anticipata è stata motivata dalle scadenze di pagamento tra le quali la distribuzione dei dividendi a valere sul risultato 2018 per 16,2 milioni di Euro, così come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019. La dismissione anticipata non riflette un cambiamento nel modello di business sottostante l'acquisto di questo strumento finanziario ma rappresenta una opportunità in ottica di massimizzazione dei proventi finanziari;
- 1,3 milioni di Euro di prodotti di capitalizzazione; il primo di 0,3 milioni di Euro, già in essere al 31 dicembre 2018, di durata 5 anni e scadenza maggio 2021 e il secondo di 1 milione di Euro acquistato nel semestre, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tali attività sono classificate nella categoria degli "Held to collect - HTC", in quanto rispondono all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumenti finanziari sono valutati al *fair value through profit or loss*.

## 5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2017 al 30 giugno 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Rettifiche</i>	<i>al 30.06.2019</i>
<b>IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE</b>	<b>6.108</b>	<b>630</b>	<b>(558)</b>	<b>6.180</b>

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2017</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>al 30.06.2018</i>
<b>IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE</b>	<b>6.799</b>	<b>500</b>	<b>(809)</b>	<b>6.490</b>



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

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

## 6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Ratei e risconti attivi non correnti	22	59	(37)
Depositi cauzionali	89	88	1
Crediti tributari non correnti	1.317	1.317	0
<b>ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>1.428</b>	<b>1.464</b>	<b>(36)</b>

La voce principale relativa ai crediti tributari non correnti riguarda il credito iscritto a seguito dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per 1 milione di Euro. Tale importo è comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi e della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Capogruppo in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

## 7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2019 e 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	511	527	(16)
Rimanenze di Prodotti finiti	34	67	(33)
<b>RIMANENZE DI MAGAZZINO</b>	<b>545</b>	<b>594</b>	<b>(49)</b>

## 8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Crediti commerciali	19.177	15.230	3.947
Fondo svalutazione	(1.307)	(958)	(349)
<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>17.870</b>	<b>14.272</b>	<b>3.598</b>

Al 30 giugno 2019 i crediti commerciali per 17,9 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,3 milioni di Euro, ed evidenziano un aumento legato prevalentemente alla crescita del fatturato ed al generale rallentamento dei tempi di incasso.

La quota più rilevante del Fondo Svalutazione Crediti è costituita da svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è stimata anche mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso e tenendo conto delle garanzie fidejussorie ricevute dai clienti. Relativamente alle singole posizioni in sofferenza si è ritenuto di procedere

ad una ulteriore svalutazione del credito residuo verso Alitalia in Amministrazione Straordinaria, alla luce dell'art. 37 del cd. Decreto Crescita n. 34/19, il quale dispone la creazione di una Newco nella quale andranno a confluire gli assets del vettore.

Sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, è infine applicato il metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS 9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2019
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>(958)</b>	<b>(350)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>(1.307)</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2018
<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>(908)</b>	<b>(64)</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>(957)</b>

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 30 giugno 2019, confrontato con il 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2019
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.354	9.288	18.642
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	535	0	535
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>9.889</b>	<b>9.288</b>	<b>19.177</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>9.354</b>	<b>4.853</b>	<b>1.898</b>	<b>308</b>	<b>2.229</b>	<b>18.642</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2018
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	8.459	6.733	15.192
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	38	0	38
<b>TOTALE CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>8.497</b>	<b>6.733</b>	<b>15.230</b>

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
<b>CREDITI COMMERCIALI</b>	<b>8.459</b>	<b>3.956</b>	<b>845</b>	<b>396</b>	<b>1.536</b>	<b>15.192</b>

## 9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
Credito IVA	173	136	37
Crediti per imposte dirette	20	22	(2)
Altri crediti tributari	0	3	(3)
Crediti verso il personale	74	88	(14)
Altri crediti	6.175	4.412	1.763
<b>ALTRE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>6.442</b>	<b>4.661</b>	<b>1.781</b>

Nel dettaglio la voce “altri crediti” è formata da:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e Risconti attivi	1.101	298	803
Anticipi a fornitori	103	105	(2)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	190	54	136
Crediti per addizionale comunale	4.947	4.538	409
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(743)	(1.088)	345
Altri crediti correnti	577	505	72
<b>TOTALE ALTRI CREDITI</b>	<b>6.175</b>	<b>4.412</b>	<b>1.763</b>

I “Ratei e risconti attivi” accolgono le seguenti voci di costo rilevate anticipatamente nel semestre in esame:

- ✓ 0,1 milioni di Euro di premi assicurativi;
- ✓ 0,3 milioni di Euro di risconti legati ad imposte locali;
- ✓ 0,3 milioni di Euro di canoni elaborazione dati;
- ✓ 0,3 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 alla voce “credito per addizionale comunale” il Gruppo 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.

La posta indicata come “fondo svalutazione altri crediti correnti” accoglie il fondo svalutazione crediti per addizionale comunale ottenuto per riclassifica nell’attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell’addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l’addebito. Questa posta:

- riveste un carattere esclusivamente patrimoniale,
- è priva di accantonamenti a Conto Economico,
- è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2019
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.088)	(4)	349	0	(743)
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI</b>	<b>(1.088)</b>	<b>(4)</b>	<b>349</b>	<b>0</b>	<b>(743)</b>

Nella tabella seguente si riporta la movimentazione del periodo di confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2018
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.085)	(5)	0	10	(1.080)
<b>TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI</b>	<b>(1.085)</b>	<b>(5)</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>(1.080)</b>

## 10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
Conti vincolati	0	13.400	(13.400)
Altri crediti finanziari	0	49	(49)
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>0</b>	<b>13.449</b>	<b>(13.449)</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Acquisizioni	Altri incrementi/ riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 30.06.2019
Conti bancari vincolati	13.400	0	0	(13.400)	0
Altri crediti finanziari	49	0	0	(49)	0
<b>TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>13.449</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(13.449)</b>	<b>0</b>

Il decremento evidenziato da questa voce è dovuto alla scadenza di 13,4 milioni di Euro di investimenti temporanei di liquidità.

## 11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	16.505	15.735	770
Denaro e valori in cassa	25	27	(2)
<b>CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>	<b>16.530</b>	<b>15.762</b>	<b>768</b>

## Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2019 , al 31 dicembre 2018 e al 30 giugno 2018, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	al 30.06.2018
A	Cassa	25	27	27
B	Altre disponibilità liquide	16.505	15.735	18.899
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
<b>D</b>	<b>Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>16.530</b>	<b>15.762</b>	<b>18.926</b>
<b>E</b>	<b>Crediti finanziari correnti</b>	<b>0</b>	<b>13.449</b>	<b>17.575</b>
F	Debiti bancari correnti	(29)	(43)	(43)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.056)	(4.433)	(5.809)
H	Altri debiti finanziari correnti	(3.792)	(2.050)	(2.250)
<b>I</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)</b>	<b>(6.877)</b>	<b>(6.526)</b>	<b>(8.102)</b>
<b>J</b>	<b>Posizione finanziaria corrente netta (I) – (E) – (D)</b>	<b>9.653</b>	<b>22.685</b>	<b>28.399</b>
K	Debiti bancari non correnti	(13.168)	(14.690)	(16.210)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.617)	0	0
<b>N</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)</b>	<b>(14.785)</b>	<b>(14.690)</b>	<b>(16.210)</b>
<b>O</b>	<b>Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J) + (N)</b>	<b>(5.132)</b>	<b>7.995</b>	<b>12.189</b>

Le voci A + B sono pari al saldo della voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 11 per maggiori dettagli.

La voce C + E è pari alla voce “attività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 10 per maggiori dettagli.

La voce I è pari al saldo della voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 22 per maggiori dettagli.

La voce N è pari al saldo della voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.

## PASSIVITÀ

### 12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2019</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Variazione</i>
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	66.941	65.469	1.472
Risultato dell'esercizio	9.421	17.927	(8.506)
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>166.676</b>	<b>173.710</b>	<b>(7.034)</b>

#### i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 2019 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2019</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2018</i>
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	9.185.473	7.339.421
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
<b>Utile/(Perdita) Base per azione</b>	<b>0,25</b>	<b>0,20</b>
<b>Utile/(Perdita) Diluito per azione</b>	<b>0,25</b>	<b>0,20</b>

(\*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile per azione base e l'utile per azione diluito al 30 giugno 2019 così come al 30 giugno 2018 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

#### ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2019</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Variazione</i>
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	7.170	6.310	860
Riserva straordinaria	37.029	36.437	592
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.387	1.132	255
Riserva OCI	(1.056)	(821)	(235)
<b>TOTALE RISERVE</b>	<b>66.941</b>	<b>65.469</b>	<b>1.472</b>

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili/perdite portati a nuovo 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 29 aprile 2019 per 16,2 milioni di Euro corrispondente ad un dividendo lordo di euro 0,449 per ognuna delle 36.125.665 azioni ordinarie in circolazione alla data di stacco cedola. La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised* (nota 14) , al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.390)	(1.080)	(310)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	334	259	75
<b>RISERVA OCI</b>	<b>(1.056)</b>	<b>(821)</b>	<b>(235)</b>
<b>di cui Terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>di cui GRUPPO</b>	<b>(1.056)</b>	<b>(821)</b>	<b>(235)</b>

### 13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
TFR	4.313	4.087	226
Altri fondi relativi al personale	156	118	38
<b>TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE</b>	<b>4.469</b>	<b>4.205</b>	<b>264</b>

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2018 al 30 giugno 2019 confrontata con la medesima movimentazione per il periodo che va dal 31 dicembre 2017 al 30 giugno 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2019
TFR	4.087	13	30	(127)	310	4.313
Altri fondi relativi al personale	118	38	0	0	0	156
<b>TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE</b>	<b>4.205</b>	<b>51</b>	<b>30</b>	<b>(127)</b>	<b>310</b>	<b>4.469</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2018
TFR	4.287	7	27	(134)	(49)	4.138
Altri fondi relativi al personale	118	60	0	0	0	178
<b>TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE</b>	<b>4.405</b>	<b>67</b>	<b>27</b>	<b>(134)</b>	<b>(49)</b>	<b>4.316</b>

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 0,77% per la valutazione al 30.06.2019 e 1,57% per la valutazione al 31.12.2018;
- b) tasso di inflazione attuale e prospettico: 1,50%;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- d) tasso di *turnover* del personale pari al 15% per TAG, 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il *turnover* atteso. Nella tabella seguente si riportano gli effetti delle variazioni ragionevolmente possibili delle ipotesi attuariali rilevanti al 30 giugno 2019, in termini assoluti.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	4.274	4.357	4.378	4.249	4.211	4.419

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	509
2	325
3	123
4	122
5	298

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2019 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

#### 14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2019
<b>IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE</b>	<b>2.456</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>2.486</b>

in migliaia di euro	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2018
<b>IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE</b>	<b>2.371</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>2.401</b>

Il fondo imposte differite ammonta a 2,5 milioni di Euro e si incrementa per la fiscalità differita sulle rettifiche relative all'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione".

## 15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

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 del fondo per i semestri al 30 giugno 2019 e 2018:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2019
<b>FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE</b>	<b>10.332</b>	<b>1.497</b>	<b>0</b>	<b>(701)</b>	<b>11.128</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2018
<b>FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE</b>	<b>9.575</b>	<b>878</b>	<b>0</b>	<b>(697)</b>	<b>9.756</b>

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 1,5 milioni di Euro, di cui 1,2 milioni classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,3 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi del fondo ammontano a 0,7 milioni di Euro e sono esposti nel fondo di rinnovo infrastrutture corrente (nota 20).

Al 30 giugno 2019 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 12,9 milioni di Euro.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo periodo oneri finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	306	371	293

La curva di discounting utilizzata per la valutazione è comprensiva del rischio paese di riferimento. Nel caso specifico sono stati utilizzati quali dati di input i rendimenti dei titoli di Stato *zero coupon bond* con scadenza a breve, medio e lungo termine (da 3 mesi a 30 anni), rilevati dall'*information provider* Bloomberg.

## 16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 dei fondi per rischi ed oneri con relativo confronto con il semestre dell'annualità precedente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.06.2019
Fondo rischi per contenziosi in corso	875	50	(1)	924
Altri fondi rischi e oneri	153	43	0	196
<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI</b>	<b>1.028</b>	<b>93</b>	<b>(1)</b>	<b>1.120</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi/Rilasci	al 30.06.2018
Fondo rischi per contenziosi in corso	842	17	(3)	856
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	270	137	0	407
Altri fondi rischi e oneri	153	0	0	153
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI</b>	<b>1.265</b>	<b>154</b>	<b>(3)</b>	<b>1.416</b>



### **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 presunto disconoscimento della deducibilità IRES della perdita di 5 milioni di Euro derivante dall'escussione della garanzia fideiussoria rilasciata nel 2007 da AdB agli istituti di credito finanziatori di SEAF, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì, società dichiarata fallita nel 2013.

Gli Amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto che la Capogruppo 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 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2019</i>	<i>al 31.12.2018</i>	<i>Variazione</i>
Mutui - parte non corrente	13.168	14.690	(1.522)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.617	0	1.617
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI</b>	<b>14.785</b>	<b>14.690</b>	<b>95</b>

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 principalmente al rimborso delle rate in scadenza per complessivi 2,9 milioni di Euro.

La passività complessiva per mutui al 30 giugno 2019 ammonta a 16,2 milioni di Euro, di cui 13,2 milioni alla voce in esame, Mutui - parte non corrente e 3 milioni di Euro alla voce Mutui – parte corrente (nota 22).

Di seguito i mutui in essere:

- mutuo quindicennale con scadenza 2026, per un residuo complessivo al 30 giugno 2019 di 3,5 milioni di Euro (3,76 milioni di Euro al 31 dicembre 2018), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 3 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (3,25 milioni di Euro al 31 dicembre 2018), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente (medesimo importo al 31 dicembre 2018);
- mutuo decennale con scadenza 2024, per un residuo complessivo al 30 giugno 2019 di 12,7 milioni di Euro (13,98 milioni di Euro al 31 dicembre 2018), erogato da Banca Intesa finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per

10,2 milioni di Euro (11,44 milioni di Euro al 31 dicembre 2018) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,54 milioni di Euro (medesimo importo al 31 dicembre 2018), pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente. Relativamente a tale mutuo, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti nelle Altre attività correnti al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall'esercizio 2015 trattati in coerenza allo IFRS 9.

Infine, è giunto a scadenza a giugno 2019 ed è stato completamente rimborsato il mutuo erogato da Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo S.p.A.) finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali.

La Capogruppo si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari calcolati annualmente sul proprio bilancio d'esercizio:

- PFN/EBITDA (inferiore a 1,7 per il 2019).
- PFN/PN (inferiore a 0,3 per il 2019 ).

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 2019:

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

Si precisa che i mutui non sono coperti da garanzie reali.

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 giugno 2019 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

Si riporta, infine, la tabella richiesta dalle modifiche allo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie:

<i>in migliaia di euro</i>	Mutui bancari
<b>Saldo al 31 12 2018</b>	<b>19.123</b>
Flussi di cassa	(2.913)
Altre variazioni:	
Oneri finanziari IAS 39	14
<b>Saldo 30 06 2019</b>	<b>16.224</b>

Infine, la voce “passività finanziarie non correnti per leasing” per 1,6 milioni di Euro attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre l'esercizio successivo, per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

## 18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Debiti commerciali	16.095	19.011	(2.916)
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>16.095</b>	<b>19.011</b>	<b>(2.916)</b>

Al 30 giugno 2019 i debiti commerciali ammontano a 16,1 milioni di Euro, in calo rispetto al 31 dicembre 2018 anche per effetto della stagionalità.

Di seguito la suddivisione dei debiti commerciali iscritti in bilancio per fasce di scaduto, nei due semestri a confronto:

<i>in migliaia di Euro</i>	<b>A scadere</b>	<b>Scaduto</b>	<b>Totale al 30.06.2019</b>
Fatture/note di credito ricevute	4.177	2.232	6.409
Fatture/note di credito da ricevere	9.686	0	9.686
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>13.863</b>	<b>2.232</b>	<b>16.095</b>

<i>in migliaia di euro</i>	<b>A scadere</b>	<b>Scaduto 0-30</b>	<b>Scaduto 30-60</b>	<b>Scaduto 60-90</b>	<b>Scaduto oltre 90</b>	<b>Totale</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>4.177</b>	<b>1.817</b>	<b>215</b>	<b>41</b>	<b>159</b>	<b>6.409</b>

<i>in migliaia di Euro</i>	<b>A scadere</b>	<b>Scaduto</b>	<b>Totale al 31.12.2018</b>
Fatture/note di credito ricevute	7.149	1.785	8.934
Fatture/note di credito da ricevere	10.077	0	10.077
<b>TOTALE DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>17.226</b>	<b>1.785</b>	<b>19.011</b>

<i>in migliaia di euro</i>	<b>A scadere</b>	<b>Scaduto 0-30</b>	<b>Scaduto 30-60</b>	<b>Scaduto 60-90</b>	<b>Scaduto oltre 90</b>	<b>Totale</b>
<b>DEBITI COMMERCIALI</b>	<b>7.149</b>	<b>1.401</b>	<b>109</b>	<b>4</b>	<b>270</b>	<b>8.934</b>

## 19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Debiti tributari correnti	2.566	2.123	443
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.789	4.113	(324)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	16.641	15.710	931
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.313	4.421	892
<b>TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>28.309</b>	<b>26.367</b>	<b>1.942</b>

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

#### i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Debito IVA	215	278	(63)
Debiti per imposte dirette	1.140	808	332
Altri debiti tributari	1.211	1.037	174
<b>TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI</b>	<b>2.566</b>	<b>2.123</b>	<b>443</b>

Il debito in aumento per imposte dirette, costituito da Ires e Irap, è attribuibile alla stima delle imposte del periodo al netto del pagamento degli acconti 2019 e del saldo dell'esercizio 2018.

#### ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.047	1.162	(115)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.588	1.830	(242)
Debiti verso istituti di previdenza	1.154	1.121	33
<b>DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI</b>	<b>3.789</b>	<b>4.113</b>	<b>(324)</b>

#### 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:

- 13,4 milioni di Euro (12,7 milioni al 31 dicembre 2018) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009. Per approfondimenti si rimanda a quanto indicato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione;
- 3,1 milioni di Euro (2,9 milioni al 31 dicembre 2018) quale debito per canone variabile 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 giugno 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<b>al 30.06.2019</b>	<b>al 31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Debiti per addizionale comunale	4.203	3.449	754
Altri debiti correnti	783	910	(127)
Ratei e risconti passivi correnti	327	62	265
<b>TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	<b>5.313</b>	<b>4.421</b>	<b>892</b>

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 4,2 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 corrente per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2019
<b>FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE</b>	<b>1.757</b>	<b>0</b>	<b>(701)</b>	<b>701</b>	<b>1.757</b>

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2017	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2018
<b>FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE</b>	<b>3.498</b>	<b>0</b>	<b>(697)</b>	<b>697</b>	<b>3.498</b>

La voce riguarda la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi del primo semestre 2019 attengono principalmente all'avvio della progettazione esecutiva per la sostituzione della vasca di laminazione delle acque meteoriche di dilavamento della Cava Olmi, l'installazione di nuovi monitor di informativa al pubblico e la sostituzione di ascensori e di unità trattamento aria obsolete. Gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture sono esposti alla nota 15 (parte non corrente) alla quale si rimanda per l'informativa complessiva sul fondo in oggetto.

## 21. Fondi per rischi e oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2019. Nel semestre di confronto questa voce non era presente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2018	Accantonamenti	Altri incrementi	al 30.06.2019
Fondo arretrati lavoro dipendente	526	158	0	684
<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI</b>	<b>526</b>	<b>158</b>	<b>0</b>	<b>684</b>

La principale variazione attiene all'accantonamento al fondo arretrati lavoro dipendente che, nelle more del rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali, scaduto il 31 dicembre 2016, e di Assohandlers, scaduto il 30 giugno 2017, scaturisce dalla stima della passività per Una Tantum/arretrati lavoro dipendente del periodo in esame.

## 22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2019 e relativo confronto al 31 dicembre 2018.

<i>In migliaia di euro</i>	al 30.06.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui – parte corrente	3.056	4.433	(1.377)
Debiti per addizionale comunale	3.208	2.050	1.158
Altri debiti finanziari correnti	30	43	(13)
Passività finanziarie correnti per leasing	583	0	583
<b>PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI</b>	<b>6.877</b>	<b>6.526</b>	<b>351</b>

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente e altri debiti finanziari correnti si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono analiticamente esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo in essere al 30 giugno 2019 oltre alla loro movimentazione nell'esercizio.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri si riferiscono alla quota incassata dai vettori nel mese di giugno e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio 2019.

Infine, le passività finanziarie per leasing attengono alla quota corrente dei canoni dovuti per il diritto d'uso di beni di terzi iscritti nell'attivo immobilizzato dal 1° gennaio 2019 in applicazione dell'IFRS 16.

## NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito dettagliate le principali voci del conto economico al 30 giugno 2019, comparate con quelle rilevate al 30 giugno 2018.

### RICAVI

#### 23. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018. In relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	30.229	26.359	3.870
Ricavi per servizi non aeronautici	21.075	19.660	1.415
Ricavi per servizi di costruzione	7.091	3.062	4.029
Altri ricavi e proventi della gestione	504	570	(66)
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>58.899</b>	<b>49.651</b>	<b>9.248</b>

La riclassificazione dei ricavi del Gruppo secondo le famiglie di ricavi definite dall'IFRS 15 è esposta nella seguente tabella:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	26.869	23.158	3.711
Parcheggi	7.970	7.768	202
Ricavi per servizi di costruzione	7.091	3.062	4.029
Altri	6.128	5.582	546
<b>TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15</b>	<b>48.058</b>	<b>39.570</b>	<b>8.488</b>

#### i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	356	273	83
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	626	613	13
Ricavi da diritti aeroportuali	36.314	32.381	3.933
Ricavi da corrispettivo PRM	2.864	2.101	763
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(12.471)	(11.430)	(1.041)
Servizi di handling	1.341	1.220	121
Altri ricavi aeronautici	1.199	1.201	(2)
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI</b>	<b>30.229</b>	<b>26.359</b>	<b>3.870</b>

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	18.110	16.218	1.892
Diritti di approdo, decollo e sosta	10.342	8.926	1.416
Diritti per sicurezza passeggeri	5.820	5.287	533
Diritti per controllo bagagli stiva	1.652	1.501	151
Diritti di imbarco e sbarco merci	390	402	(12)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	47	(47)
<b>TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>36.314</b>	<b>32.381</b>	<b>3.933</b>

## ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Subconcessione locali e aree	9.385	8.784	601
Parcheggi	7.970	7.768	202
Altri ricavi commerciali	3.720	3.108	612
<b>TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI</b>	<b>21.075</b>	<b>19.660</b>	<b>1.415</b>

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Biglietteria	21	22	(1)
Marconi Business Lounge	1.425	1.265	160
Pubblicità	860	722	138
Ricavi commerciali diversi	1.414	1.099	315
<b>TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI</b>	<b>3.720</b>	<b>3.108</b>	<b>612</b>

## 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 7,1 milioni di Euro al 30 giugno 2019 contro 3,1 milioni di Euro al 30 giugno 2018.

## iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	501	560	(59)
Contributi in conto esercizio	3	10	(7)
<b>TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>	<b>504</b>	<b>570</b>	<b>(66)</b>



## 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 semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Beni e materiali di consumo	260	294	(34)
Materiali di manutenzione	118	110	8
Carburanti e gasolio	584	547	37
<b>TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>962</b>	<b>951</b>	<b>11</b>

Questa categoria evidenzia un risparmio ascrivibile prevalentemente al minor consumo di liquido de-icing per la pista grazie all'assenza di eventi nevosi nel semestre in esame.

#### ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Spese di manutenzione	2.397	2.442	(45)
Utenze	1.133	1.160	(27)
Pulizie e servizi assimilati	1.025	1.036	(11)
Prestazioni di terzi	3.233	3.426	(193)
Servizi MBL	163	168	(5)
Pubblicità, promozione e sviluppo	355	348	7
Assicurazioni	435	405	30
Prestazioni professionali e consulenze	875	931	(56)
Compensi e rimborsi organi statuari	318	311	7
Altri costi per servizi	141	196	(55)
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>10.075</b>	<b>10.423</b>	<b>(348)</b>

Complessivamente i costi per servizi presentano un calo principalmente dovuto a minor attività di sgombero neve per l'assenza di nevicate e per temperature non particolarmente rigide del periodo in esame.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	494	544	(50)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	1.475	1.628	(153)
Spese di manutenzione beni di terzi	428	270	158
<b>TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE</b>	<b>2.397</b>	<b>2.442</b>	<b>(45)</b>

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Sgombero neve	344	679	(335)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	306	292	14
Servizio assistenza PRM	815	741	74
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	217	197	20
Servizio di sicurezza	618	593	25
Altre prestazioni di terzi	933	924	9
<b>TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI</b>	<b>3.233</b>	<b>3.426</b>	<b>(193)</b>

### iii. Costi per Servizi di costruzione

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

### iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Canoni di concessione	3.140	2.837	303
Canoni di noleggio	80	162	(82)
Affitti passivi	75	272	(197)
Canoni elaborazione dati	810	622	188
Altri costi per godimento beni di terzi	(31)	23	(54)
<b>TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI</b>	<b>4.074</b>	<b>3.916</b>	<b>158</b>

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi registra la crescita dei canoni variabili di concessione aeroportuale e dei servizi di sicurezza, crescita legata all'aumento del traffico oltre a maggiori canoni per elaborazione dati per i nuovi investimenti in tecnologia. D'altro lato si rileva il calo dei canoni di noleggio e degli affitti passivi per l'applicazione del nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16 (270 mila Euro).

### v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Oneri tributari	673	684	(11)
Contributo servizio antincendio	675	668	7
Minusvalenze patrimoniali	0	1	(1)
Altri oneri e spese di gestione	247	227	20
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>1.595</b>	<b>1.580</b>	<b>15</b>

## vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Salari e stipendi	10.209	9.555	654
Oneri sociali	2.918	2.638	280
Trattamento fine rapporto	741	699	42
Trattamento di quiescenza e simili	98	95	3
Altri costi del personale	984	822	162
<b>TOTALE COSTO DEL PERSONALE</b>	<b>14.950</b>	<b>13.809</b>	<b>1.141</b>

Il costo del personale mostra un incremento principalmente per la crescita dell'organico (+29 equivalenti full-time) dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse in area security, terminal e staff.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Mensa dipendenti	323	297	26
Spese per aggiornamento e formazione del personale	203	128	75
Spese missioni dipendenti	165	127	38
Altri accantonamenti a fondi del personale	38	60	(22)
Spese varie per il personale	255	210	45
<b>TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>984</b>	<b>822</b>	<b>162</b>

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	430	394	36
Operai	102	97	5
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>541</b>	<b>501</b>	<b>40</b>

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2019	al 30.06.2018	Variazione
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	451	409	42
Operai	102	100	2
<b>TOTALE PERSONALE</b>	<b>562</b>	<b>519</b>	<b>43</b>

## 25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	3.024	2.878	146
Ammortamento altre attività immateriali	576	458	118
Ammortamento attività materiali	1.423	1.090	333
<b>TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>5.023</b>	<b>4.426</b>	<b>597</b>

La voce in esame include 291 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del nuovo principio IFRS 16.

## 26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	350	61	289
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.191	1.186	5
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	208	154	54
<b>TOTALE ACCANTONAMENTI</b>	<b>1.749</b>	<b>1.401</b>	<b>348</b>

La variazione più rilevante riguarda l'accantonamento al fondo rischi su crediti legato alla valutazione di alcune posizioni creditorie in sofferenza. Per approfondimenti si rimanda alle note 8,15,16,20 e 21.

## 27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Proventi da cessione partecipazioni	0	13	(13)
Proventi da titoli	3	17	(14)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	76	74	2
Proventi da attualizzazione fondi	0	308	(308)
<b>TOTALE PROVENTI FINANZIARI</b>	<b>79</b>	<b>412</b>	<b>(333)</b>
Interessi passivi e oneri bancari	(224)	(270)	46
Oneri da attualizzazione fondi	(351)	(43)	(308)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(17)	0	(17)
Altri oneri finanziari	(6)	(4)	(2)
<b>TOTALE ONERI FINANZIARI</b>	<b>(598)</b>	<b>(317)</b>	<b>(281)</b>
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>(519)</b>	<b>95</b>	<b>(614)</b>

In peggioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto degli oneri finanziari di attualizzazione dei fondi e delle passività comprese quelle per leasing introdotte dall'IFRS16; nel semestre di confronto si registravano, di contro, proventi da attualizzazione dei fondi. In diminuzione gli interessi passivi e oneri bancari per il minor indebitamento complessivo.

## 28. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 giugno 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2019	per il semestre chiuso al 30.06.2018	Variazione
Imposte correnti	3.761	2.915	846
Imposte esercizio precedente	(16)	0	(16)
Imposte differite attive e passive	33	35	(2)
<b>TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>3.778</b>	<b>2.950</b>	<b>844</b>
<b>% imposte correnti sul risultato ante imposte</b>	<b>28,49%</b>	<b>28,24%</b>	<b>0,26%</b>
<b>% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte</b>	<b>28,62%</b>	<b>28,57%</b>	<b>0,05%</b>

L'aliquota fiscale effettiva riferita al primo semestre 2019 è pari al 28,62% del risultato ante imposte in linea rispetto al 28,57% registrato nel primo semestre 2018.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2019</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2018</i>	<i>Variazione</i>
Risultato ante imposte	13.199	10.324	2.875
<b>Aliquota ordinaria</b>	<b>24%</b>	<b>24%</b>	<b>0,00%</b>
Onere fiscale teorico	3.168	2.478	690
<b>Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria</b>			
<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2019</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2018</i>	<i>Variazione</i>
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	548	297	251
Costi deducibili in esercizi successivi	1.489	1.608	(119)
Altri costi indeducibili	532	507	25
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1)	(13)	12
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.078)	(1.861)	(217)
Altre differenze	(838)	507	(24)
Variazione imposte differite/anticipate da conversione IAS	(111)	(814)	6
<b>Totale variazioni in aumento/diminuzione</b>	<b>(459)</b>	<b>231</b>	<b>(66)</b>
Effetto fiscale sulle variazioni all'aliquota ordinaria	(110)	55	(16)
Imposta Ires dell'esercizio	3.057	2.533	674
<b>Aliquota effettiva</b>	<b>23,16%</b>	<b>24,54%</b>	<b>0,08%</b>

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2019</i>	<i>per il semestre chiuso al 30.06.2018</i>	<i>Variazione</i>
Ires	3.057	2.382	675
Irap	704	533	171
<b>TOTALE IMPOSTE CORRENTI</b>	<b>3.761</b>	<b>2.915</b>	<b>846</b>

## 29. 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 il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate 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 *Gouvernement* 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 dal Gruppo con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Nel semestre in esame non sono state rilevate operazioni con parti correlate oltre a quelle infragruppo che si rappresentano nel seguito.

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 35 mila 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. Nel complesso i costi del primo semestre 2019 verso la controllata ammontano a 96 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020;
- la lettera di patronage impegnativa rilasciata dalla Capogruppo in favore del Monte dei Paschi di Siena in relazione al finanziamento a lungo termine concesso dalla stessa banca a Tag. Al 30 giugno 2019 la quota di mutuo garantito, pari alla quota capitale residua, ammonta a 3,5 milioni di Euro.

Nel semestre in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano nella fornitura da parte di Adb dei seguenti servizi:

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 221 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020;
- il co-obbligo di Adb su fidejussioni in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari di FFM per complessivi 1,15 milioni di Euro.

## 30 Impegni e rischi

### Impegni da investimenti ambientali

Si segnalano gli impegni del Gruppo sul fronte ambientale concretizzati con la sottoscrizione nel 2015 da parte della Capogruppo con gli Enti del territorio dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto che comporterà il sostenimento di investimenti da parte di Adb per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale ovvero entro il 2023. Nel corso del primo semestre 2019 è stato definito, in accordo con gli Enti locali ed in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA, il piano di monitoraggio acustico dei ricettori sensibili in ambito comunale. Inoltre si è conclusa la progettazione definitiva della fascia boscata a nord dell'aeroporto.

### Impegni da investimento People Mover

Le immobilizzazioni materiali in corso al 30 giugno (nota 2) accolgono per 1,78 milioni di Euro le prime due *tranches* del contributo concesso da Adb a Marconi Express S.p.A. per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover in conseguenza dell'avanzamento del 66% dei lavori in ambito aeroportuale. Il contributo complessivo a carico della Capogruppo ammonta a 2,7 milioni di Euro e l'ultima *tranche* di erogazione di 0,92 milioni di Euro è prevista al collaudo dell'opera. Nell'ambito del medesimo accordo (siglato da Adb, Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna il 23 luglio del 2007) Adb si era impegnata altresì a realizzare la passerella di collegamento tra fermata "Aeroporto" e Aerostazione, opera terminata nel 2019 ed iscritta nei diritti di concessione al 30 giugno per 1,3 milioni di Euro.

Le attività finanziarie non correnti al 30 giugno 2019 accolgono per 10,9 milioni di Euro lo strumento finanziario partecipativo in Marconi Express S.p.A., sottoscritto da AdB nel gennaio 2016 per pari valore. L'ultima *tranche* di 0,9 milioni di Euro è stata versata a dicembre 2018 in corrispondenza della fine lavori.

**Impegni per adeguamento macchine radiogene BHS**

Il Regolamento UE 2015/1998 prevede che le apparecchiature di sicurezza per il controllo dei bagagli da stiva soddisfino lo "standard 3" a partire dal 1° settembre 2020. Trattasi di macchinari molto complessi con tempi di produzione lunghi e caratteristiche tecniche che comportano modifiche all'impianto BHS. Per il Gruppo l'adeguamento a questa normativa comporta un investimento stimato in 4,7 milioni di Euro che include sia la sostituzione delle macchine radiogene sia la modifica del lay-out dell'impianto BHS necessaria all'accoglimento delle nuove apparecchiature.

Per quanto riguarda le garanzie prestate si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

**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, 2 settembre 2019

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

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2019.

2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello *Internal Control-Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta lo *standard* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1 il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2019:

- a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 2 settembre 2019

**Amministratore Delegato**

(Nazareno Ventola)

**Dirigente preposto alla redazione dei documenti  
contabili societari**

(Patrizia Muffato)



## Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli Azionisti della  
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

### Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e controllate ("Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna") al 30 giugno 2019. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

### Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 giugno 2019 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Bologna, 2 settembre 2019

EY S.p.A.



Alberto Rosa  
(Socio)



[WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT](http://WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT)