

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2019

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





Resoconto Intermedio sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 31 marzo 2019

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	6
Relazione sulla Gestione al 31 Marzo 2019	7
Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2019	34
• Prospektro della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	35
• Conto Economico consolidato	36
• Conto Economico Complessivo consolidato	37
• Rendiconto finanziario consolidato	38
• Prospektro delle variazioni di patrimonio netto consolidato	39
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2019	40
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	69

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 31 marzo 2019 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%

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

- 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:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%

CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

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

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione fino al 29 aprile 2019, data di approvazione del Bilancio 2018, è la seguente:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A) (B)
Giada Grandi	Consigliere
Luca Mantecchini	Consigliere (A)
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)
Giorgio Tabellini	Consigliere
Domenico Livio Trombone	Consigliere (B) (**)
Marco Troncone	Consigliere (****)

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

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

(*) Amministratore Delegato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 9 maggio 2016. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi. Mantiene la carica di Direttore Generale.

(**) In data 30 ottobre 2017 il Consiglio di Amministrazione ha cooptato in sostituzione del Consigliere Gabriele Del Torchio, che ha rassegnato le dimissioni in data 4 settembre 2017, il consigliere Domenico Livio Trombone. La cooptazione è stata poi ratificata dall'Assemblea dei Soci del 24 aprile 2018.

(***) In data 14 novembre 2018 Il Consiglio di Amministrazione ha cooptato il consigliere Marco Troncone in sostituzione del consigliere Livio Fenati, dimessosi il 26 settembre 2018. Quest'ultimo era stato cooptato dal Consiglio di Amministrazione del 29 gennaio 2018 in sostituzione del Consigliere Arturo Albano dimessosi in data 30 ottobre 2017.

Tutti i membri del Consiglio di Amministrazione sono stati nominati dall'Assemblea dei Soci del 27 Aprile 2016 ad eccezione del consigliere Domenico Livio Trombone la cui nomina è stata ratificata dall'Assemblea dei Soci del 24 Aprile 2018. I consiglieri sospesi sono stati in carica fino all'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019, data di approvazione del bilancio 2018.

Quest'ultima ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021 con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*) (**)
Silvia Giannini	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Eugenio Sidoli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Marco Troncone	Consigliere (B)
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 27 Aprile 2016 ed in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2018, è stata la seguente:

Nominativo	Carica
Pietro Floriddia	Presidente
Anna Maria Fellegara	Sindaco effettivo
Matteo Tiezzi	Sindaco effettivo
Carla Gatti	Sindaco supplente
Giovanna Conca	Sindaco supplente

L'Assemblea Ordinaria dei Soci, riunitasi il 29 aprile 2019, ha nominato il nuovo Collegio Sindacale, in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Pietro Voci	Presidente
Samantha Gardin	Sindaco effettivo

Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Violetta Frasnedi	Sindaco supplente
Alessia Bastiani	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

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

**Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa
di Bologna al 31 Marzo 2019**

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	13
1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	14
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	15
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>	16
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	17
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	17
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	19
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	19
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	21
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	23
3.4 INDICI	24
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	24
3.6 IL PERSONALE	25
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	26
4.1 LA QUALITÀ	26
5 IL QUADRO NORMATIVO	27
5.1 CONTINUITÀ DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	27
6 IL CONTENZIOSO	27
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	28
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	31
9 GARANZIE PRESTATE	31
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI TRE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	32

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 trimestre chiuso al 31 marzo 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 31 marzo 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 5.400 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 4.200 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 17 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

Nel quarto trimestre del 2018 l'economia mondiale ha fatto registrare un rallentamento, con segnali di indebolimento anche nei primi mesi del 2019. Sulle prospettive di crescita gravano diversi rischi: la possibile intensificazione delle spinte protezionistiche a livello mondiale, un rallentamento congiunturale superiore alle attese in Cina, l'incertezza sulle modalità e sui tempi con cui avrà luogo l'uscita del Regno Unito dall'Unione europea.

Nel quarto trimestre del 2018 il commercio mondiale ha subito una contrazione (-1,0%) per effetto di un calo degli scambi nell'Asia emergente, soprattutto verso la Cina, solo parzialmente compensato dalla moderata crescita delle importazioni delle economie avanzate. L'inflazione al consumo è diminuita in tutte le principali economie avanzate con eccezione degli Stati Uniti, per lo più in connessione con l'andamento della componente energetica.

Secondo le previsioni diffuse in aprile dal Fondo monetario internazionale, nel 2019 il PIL mondiale dovrebbe crescere del 3,3%, in riduzione rispetto alle previsioni di gennaio dello 0,2% per effetto di una generale debolezza del settore industriale e, in particolare, per il deterioramento delle prospettive nell'area dell'euro.

Si evidenzia una ripresa del prezzo del petrolio dall'inizio di gennaio, dopo la forte contrazione dell'autunno, per effetto di tagli alla produzione da parte dei paesi OPEC e del Canada e per le tensioni geopolitiche in Libia e in Venezuela.

Anche le prospettive di crescita nell'area dell'euro sono state riviste al ribasso, risentendo del peggioramento del commercio mondiale e della fiducia delle imprese; la debolezza si è riflessa anche in una riduzione delle aspettative di crescita dell'inflazione. Sulla base delle previsioni elaborate in marzo dalla BCE, nel 2019 il PIL dell'area dell'euro dovrebbe crescere dell'1,1%, in riduzione dello 0,6% rispetto alle previsioni pubblicate lo scorso dicembre. Tale revisione al ribasso ha interessato le principali componenti della domanda, soprattutto gli investimenti e le esportazioni, e le maggiori economie, in particolare la Germania e l'Italia.

Secondo le indicazioni più recenti l'attività economica in Italia avrebbe lievemente recuperato all'inizio del 2019, dopo essere diminuita nella seconda metà del 2018. Nel complesso del 2018 il PIL è cresciuto dello 0,9%, in rallentamento rispetto al 2017. L'economia italiana ha tratto sostegno dall'andamento favorevole dell'interscambio con l'estero, pur in presenza di una contrazione del commercio mondiale (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Aprile 2019*).

In questo quadro dell'economia, nel primo trimestre del 2019 il traffico passeggeri mondiale è cresciuto moderatamente (4,8%) in linea con i segnali di incertezza relativi allo scenario economico globale. Il traffico merci mondiale fa registrare una contrazione del 2,0%, in miglioramento rispetto al mese precedente ma, a causa della volatilità dei dati relativi ai primi mesi dell'anno, risulta prematuro prevedere un'inversione del trend registrato negli ultimi mesi.

In Europa il traffico passeggeri è cresciuto del 6,4% nel primo trimestre del 2019, con performance migliori rispetto alle altre aree geografiche per il sesto mese consecutivo. Il traffico merci europeo fa registrare un lieve aumento del volumi (+0,3% rispetto allo stesso periodo del 2018), nonostante permangano segnali di incertezza relativi al clima geopolitico della regione (*Air Passenger Market Analysis e Air Freight Market Analysis, Marzo 2019*).

Il mercato italiano nello stesso periodo, ha fatto registrare una crescita del traffico passeggeri del 5,3% (Fonte: Assaeroporti, Marzo 2019). L'Aeroporto di Bologna ha evidenziato, nel primo trimestre del 2019, una crescita del 9,0%.

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 direttive 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:

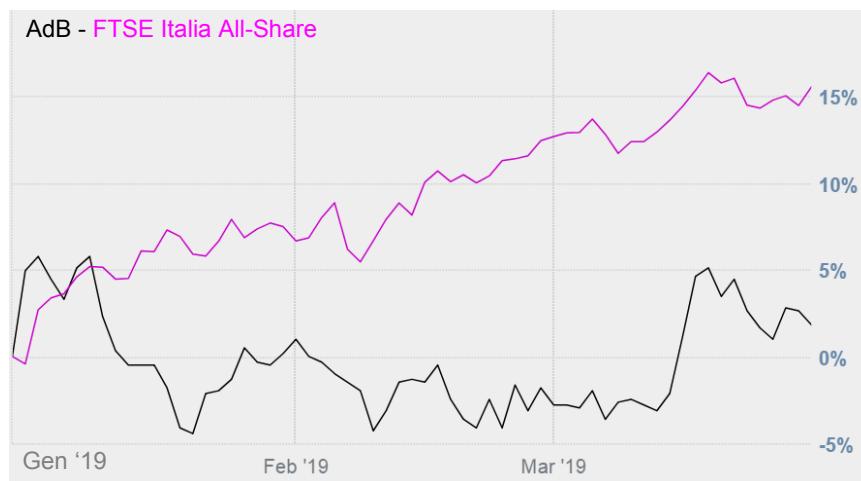
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2019 fino al 31 marzo 2019;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell' indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 marzo 2019 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 12,36 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 446,5 milioni di Euro.

Andamento titolo AdB (01/01/2019-31/03/2019)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2019-31/03/2019)



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 tre mesi del 2019 sono stati contraddistinti da una buona crescita del traffico sullo scalo di Bologna su tutte le componenti servite. Il primo trimestre dell'anno ha fatto registrare 1.961.807 passeggeri, compresi i transiti e l'Aviazione Generale, in crescita del 9,0% rispetto allo stesso periodo del 2018. Crescono anche i **movimenti** (16.922, +7,9%) ed il **tonnellaggio** (1.116.241, +8,2%). A questo andamento positivo hanno contribuito l'introduzione di nuove destinazioni ed il potenziamento di rotte già presenti. Rimane sostanzialmente stabile il *load factor* medio (78,8% nel primo trimestre 2019 e 79,1% nel primo trimestre 2018) per effetto di un incremento dei passeggeri in linea rispetto all'aumento dei posti offerti.

Relativamente al **traffico merci**, nel primo trimestre del 2019 si registra un traffico cargo pari a 12.622.100 Kg, in calo del 6,1% 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 – Marzo 2019	Gennaio – Marzo 2018	Var %
Passeggeri	1.961.807	1.799.005	9,0%
Movimenti	16.922	15.679	7,9%
Tonnellaggio	1.116.241	1.031.653	8,2%
Merce	12.622.100	13.435.273	-6,1%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

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

Il traffico di **linea** chiude il primo trimestre 2019 con un aumento del 4,2% del volume di passeggeri, grazie all'introduzione di nuovi voli e al potenziamento delle frequenze verso alcuni *hubs* da parte delle principali compagnie aeree internazionali. In particolare si segnala l'introduzione di nuovi voli per Atene (Aegean Airlines, con tre frequenze settimanali a partire dal 18 maggio 2018), per Kiev (Ernst Airlines, con tre frequenze settimanali a partire dal 23 giugno 2018), per Tbilisi (Georgian Airlines con due frequenze settimanali) e per Vienna (Laudamotion con quattro frequenze settimanali).

Inoltre, tra gli aumenti di frequenza, si evidenzia l'effetto positivo sul trimestre dell'introduzione del quinto volo giornaliero per Francoforte, operato da Lufthansa, e del quarto volo giornaliero per Amsterdam, operato da KLM.

Prosegue poi il costante investimento dei principali vettori **low cost** sullo scalo grazie ad un potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair e di Wizzair. Si evidenzia in particolare l'introduzione di nuove destinazioni a partire dalla Winter 2018/2019 da parte di Ryanair per Amman, Kaunas e Londra Luton. Aumentata inoltre la frequenza per Manchester e le frequenze operate da Vueling sulla rotta Bologna-Barcellona (da 7 a 12 frequenze settimanali) a partire dal 1° maggio 2018. Nel primo trimestre 2019 la crescita della componente *low cost* è pari al 12,1%.

Risulta, infine, in aumento il traffico del segmento charter grazie ad una cauta ripresa dei voli per l'Egitto. Rimane comunque marginale l'apporto di questo segmento al traffico complessivo dello scalo.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Gennaio - Marzo 2018	% sul totale	Var %
Linea	791.467	40,3%	759.476	42,2%	4,2%
Low cost	1.155.977	58,9%	1.030.963	57,3%	12,1%
Charter	10.282	0,5%	4.637	0,3%	121,7%
Transiti	2.821	0,1%	2.471	0,1%	14,2%
Totale Aviazione Commerciale	1.960.547	99,9%	1.797.547	99,9%	9,1%
Aviazione Generale	1.260	0,1%	1.458	0,1%	-13,6%
Totale complessivo	1.961.807	100,0%	1.799.005	100,0%	9,0%

Si conferma sempre di più la vocazione internazionale dello scalo di Bologna, infatti i passeggeri sui voli internazionali rappresentano nel primo trimestre 2019 il 77,3% del totale (75,5% nel primo trimestre 2018). Per quanto concerne le tratte operate, Catania risulta essere la destinazione principale per volume di traffico passeggeri, seguita da Barcellona, che fa registrare una significativa crescita rispetto al 2018, Parigi CDG, Francoforte e Madrid.

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

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Marzo 2019	Gennaio-Marzo 2018	Var %
Catania	89.181	83.446	6,9%
Barcellona	82.350	62.290	32,2%
Parigi CDG	74.664	74.964	-0,4%
Francoforte	72.720	68.042	6,9%
Madrid	71.109	72.835	-2,4%
Palermo	70.692	66.746	5,9%
Roma FCO	68.818	73.321	-6,1%
Londra LHR	62.279	59.909	4,0%
Londra STN	56.455	56.844	-0,7%
Dubai	51.371	54.425	-5,6%

Traffico passeggeri inclusi transiti

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	12.455	11.126	1.329	11,9%
Ricavi da Vettori	5.805	5.140	665	12,9%
Ricavi da Operatori aeroportuali	728	730	(2)	-0,3%
Incentivi al traffico	(5.698)	(5.207)	(491)	9,4%
Ricavi per Servizi di Costruzione	3.735	551	3.184	577,9%
Altri Ricavi	352	379	(27)	-7,1%
Totale Ricavi SBU AVIATION	17.377	12.719	4.658	36,6%

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

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

L'incremento del primo trimestre 2019 rispetto all'analogo periodo del 2018 è dovuto all'effetto combinato di diversi fattori tra cui il diverso 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 36,6% sul 2018. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+11,9%): i ricavi da passeggeri crescono in misura superiore all'aumento del traffico passeggeri (+9%) 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 (+12,9%): 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 (+9,4%) è legato alla crescita del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la crescita (577,9%) è da collegare ai maggiori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2019</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2018</i>	<i>Var. ass.</i>	<i>Var. %</i>
Retail e Advertising	3.378	3.090	288	9,3%
Parcheggi	3.663	3.559	104	2,9%
Real Estate	602	587	15	2,6%
Servizi ai passeggeri	1.413	1.259	154	12,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	369	491	(122)	-24,8%
Altri Ricavi	687	720	(33)	-4,6%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	10.112	9.706	406	4,2%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento pari al 4,2%, con le principali voci di ricavo in aumento.

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

Retail e Advertising

La crescita dei ricavi rispetto al 2018 (+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 del Food&Beverage.

I risultati positivi dell'advertising sono determinati principalmente dalle buone performance del subconcessionario, da alcuni nuovi contratti e dalla componente dei ricavi advertising legata ai Fuelers.

Parcheggi

Nel primo trimestre del 2019 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una crescita del 2,9% verso lo stesso periodo dello scorso anno, più contenuta rispetto a quella del traffico passeggeri a causa della sottrazione di offerta per i lavori di realizzazione della passarella del People Mover.

Real Estate

I ricavi real estate fanno registrare un incremento rispetto al primo trimestre 2018 del 2,6% grazie alla rinegoziazione di alcuni contratti avvenuta a fine 2018.

Servizi ai passeggeri

Nel 1° trimestre 2019 i servizi ai passeggeri vedono un aumento del 12,2% 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 trimestre 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 trimestre 2018 e dalla crescita delle royalties, dovuta all'incremento del numero di noleggi.

Ricavi per Servizi di Costruzione

La contrazione di questa voce (-24,8%) è da collegare ai minori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi: la contrazione degli altri ricavi è da imputarsi principalmente a minori vendite di titoli per efficienza energetica.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	13.400	11.902	1.498	12,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	9.794	9.204	590	6,4%
Ricavi per servizi di costruzione	4.104	1.042	3.062	293,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	191	277	(86)	-31,0%
RICAVI	27.489	22.425	5.064	22,6%
Materiali di consumo e merci	(425)	(476)	51	-10,7%
Costi per servizi	(5.013)	(5.444)	431	-7,9%
Costi per servizi di costruzione	(3.908)	(993)	(2.915)	293,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.885)	(1.783)	(102)	5,7%
Oneri diversi di gestione	(765)	(754)	(11)	1,5%
Costo del personale	(7.145)	(6.730)	(415)	6,2%
COSTI	(19.141)	(16.180)	(2.961)	18,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	8.348	6.245	2.103	33,7%
Ammortamento diritti di concessione	(1.500)	(1.406)	(94)	6,7%
Ammortamento altre attività immateriali	(273)	(205)	(68)	33,2%
Ammortamento attività materiali	(697)	(533)	(164)	30,8%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(2.470)	(2.144)	(326)	15,2%
Accantonamento rischi su crediti	(25)	(57)	32	-56,1%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(475)	(493)	18	-3,7%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(94)	(76)	(18)	23,7%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(594)	(626)	32	-5,1%
TOTALE COSTI	(22.205)	(18.950)	(3.255)	17,2%
RISULTATO OPERATIVO	5.284	3.475	1.809	52,1%
Proventi finanziari	39	54	(15)	-27,8%
Oneri finanziari	(299)	(251)	(48)	19,1%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	5.024	3.278	1.746	53,3%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(1.477)	(952)	(525)	55,1%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	3.547	2.326	1.221	52,5%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	19	(19)	-100,0%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	3.547	2.307	1.240	53,7%

Il primo trimestre del 2019 si chiude con un utile consolidato che si attesta a **3,5 milioni di Euro**, in crescita del 52,5% rispetto a **2,3 milioni di Euro** del 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 22,6% rispetto al 2018 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 12,6% principalmente per l'aumento del traffico e per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** aumentano del 6,4% 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 293,9% per maggiori investimenti realizzati in particolare nel settore aviation;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 31% rispetto al 2018 è dovuto a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si incrementano complessivamente del 18,3% sullo stesso periodo del 2018.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un risparmio (-10,7%) dovuto principalmente al minor consumo di liquido de-icing per pista a seguito dell'assenza di eventi nevosi che invece hanno caratterizzato i primi mesi del 2018;
- ✓ anche i **costi per servizi** sono inferiori (-7,9%) rispetto allo stesso periodo del 2018 in particolare grazie a:
 - minori costi per utenze, nello specifico per risparmi nell'acquisto di acqua grazie all'utilizzo del pozzo;
 - 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 293,6% per maggiori investimenti realizzati;
- ✓ la crescita del 5,7% 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 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 trimestre è di minori costi per canoni di leasing per 148 mila Euro.
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono sostanzialmente in linea con il periodo precedente.

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

Complessivamente il periodo gennaio-marzo 2019 evidenzia una crescita del **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** che supera i 2 milioni di Euro (+33,7%) rispetto all'analogo periodo del 2018.

Passando ai **costi di struttura**, si rileva la crescita degli ammortamenti (15,2%) 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 (146 mila Euro) mentre gli accantonamenti non presentano rilevanti variazioni rispetto al trimestre di confronto (-5,1%).

La crescita del 17,2% dei costi complessivi a fronte dell'aumento del 22,6% dei ricavi determina un incremento del **Risultato Operativo (EBIT)** del 52,1%: da 3,5 milioni di Euro dei primi tre mesi del 2018 a 5,3 milioni di Euro al 31 marzo 2019.

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 260 mila Euro contro 197 mila del primo trimestre 2018 a causa principalmente dei maggiori oneri da attualizzazione dei fondi e delle passività finanziarie, comprese quelle sul leasing (9 mila Euro), introdotte dall'IFRS 16. Di contro, quale fattore positivo del trimestre in esame si rileva il calo degli interessi passivi bancari per effetto della riduzione del debito.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo trimestre 2019 si attesta a 5 milioni di Euro contro 3,3 milioni del primo trimestre 2018, evidenziando una crescita del 53,3%.

Le **imposte sul reddito**, pari a 1,5 milioni di Euro contro 1 milione del primo trimestre 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 **3,5 milioni di Euro** contro 2,3 milioni del primo trimestre 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>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2019</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2018</i>	<i>Var. ass.</i>	<i>Var. %</i>
Ricavi per servizi aeronautici	13.400	11.902	1.498	12,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	9.794	9.204	590	6,4%
Altri ricavi e proventi della gestione	191	277	(86)	-31,0%
RICAVI RETTIFICATI	23.385	21.383	2.002	9,4%
Materiali di consumo e merci	(425)	(476)	51	-10,7%
Costi per servizi	(5.013)	(5.444)	431	-7,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.885)	(1.783)	(102)	5,7%
Oneri diversi di gestione	(765)	(754)	(11)	1,5%
Costo del personale	(7.145)	(6.730)	(415)	6,2%
COSTI RETTIFICATI	(15.233)	(15.187)	(46)	0,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	8.152	6.196	1.956	31,6%
Ricavi per servizi di costruzione	4.104	1.042	3.062	293,9%
Costi per servizi di costruzione	(3.908)	(993)	(2.915)	293,6%
Margine Servizi di Costruzione	196	49	147	300,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	8.348	6.245	2.103	33,7%

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:

<i>in migliaia di Euro</i>	<i>al 31.03.2019</i>	<i>al 31.03.2018</i>	<i>Variazione</i>
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	8.185	6.229	1.956
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	3.361	4.002	(641)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	9.660	(1.128)	10.788
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(220)	(127)	(93)
Variazione finale di cassa	12.801	2.747	10.054
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209	(447)
Variazione finale di cassa	12.801	2.747	10.054
Disponibilità liquide fine periodo	28.563	18.956	9.607

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative** è stato pari a 3,4 milioni di Euro, in calo rispetto all'analogo periodo del 2018 (-0,6 milioni di Euro) nonostante l'aumento del flusso di cassa della gestione caratteristica che è cresciuto di 2 milioni di Euro. Prima delle variazioni del circolante, infatti, il **flusso di cassa delle attività operative** ha generato risorse finanziarie per 8,2 milioni di Euro contro 6,2 milioni del primo trimestre 2018 ma di queste risorse, 4,8 milioni sono state assorbite dalle variazioni del capitale circolante netto principalmente per l'aumento dei crediti commerciali e delle altre attività.

L'assorbimento di risorse generato dagli **investimenti in infrastrutture** è stato di 3,7 milioni di Euro (1,6 milioni nel trimestre di confronto) ed è stato controbilanciato dal **flusso di cassa positivo** derivante dall'approssimarsi della scadenza di impegni temporanei di liquidità per 13,4 milioni di Euro, determinando un **flusso di cassa dalle attività di investimento** positivo per 9,7 milioni di Euro contro un assorbimento di 1,1 milioni del primo trimestre 2018.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per 0,2 milioni di Euro per effetto della restituzione delle rate del mutuo in scadenza nel trimestre e del pagamento delle passività finanziarie per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è positiva per 12,8 milioni di Euro e si riflette nell'aumento della liquidità al 31 marzo 2019.

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

	<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2019	al 31.12.2018	al 31.03.2018	Variazione 31.03.2019 31.12.2018	Variazione 31.03.2019 31.03.2018
A	Cassa	25	27	25	(2)	0
B	Altre disponibilità liquide	28.538	15.735	18.931	12.803	9.607
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	28.563	15.762	18.956	12.801	9.607
E	Crediti finanziari correnti	75	13.449	20.612	(13.374)	(20.537)
F	Debiti bancari correnti	(144)	(43)	(170)	(101)	26
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(4.434)	(4.433)	(5.809)	(1)	1.375
H	Altri debiti finanziari correnti	(2.323)	(2.050)	(1.855)	(273)	(468)
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(6.901)	(6.526)	(7.834)	(375)	933
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	21.737	22.685	31.734	(948)	(9.997)
K	Debiti bancari non correnti	(14.567)	(14.690)	(18.988)	123	4.421
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.742)	0	0	(1.742)	(1.742)
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(16.309)	(14.690)	(18.988)	(1.619)	2.679
O	Posizione finanziaria netta (J)+(N)	5.428	7.995	12.746	(2.567)	(7.318)

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 31 marzo 2019 è pari a 5,4 milioni di Euro rispetto a 8 milioni del 31 dicembre 2018 (-2,6 milioni) e 12,7 milioni al 31 marzo 2018 (-7,3 milioni di Euro).

Il calo in entrambi i confronti è dovuto per 2,3 milioni di Euro all'iscrizione delle 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.

Oltre a quanto suddetto, rispetto al 31/12/2018 si rileva un decremento dei crediti finanziari correnti (E) per l'approssimarsi della scadenza degli investimenti temporanei di liquidità che al 31 marzo 2019 sono classificati nelle liquidità (D): nel complesso la liquidità complessiva (D + E) evidenzia una riduzione di soli 0,6 milioni di Euro.

Rispetto al primo trimestre 2018, oltre all'iscrizione delle passività finanziarie per leasing suddette, si rileva un minor indebitamento per il rimborso delle rate dei mutui (-5,8 milioni di Euro) e, parallelamente, una riduzione della liquidità complessiva di 10,9 milioni di Euro.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

I M P I E G H I <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2019	al 31.12.2018	al 31.03.2018	Var.	
				31.03.2019 31.12.2018	31.03.2019 31.03.2018
-Crediti commerciali	16.289	14.272	12.724	2.017	3.565
-Crediti tributari	348	161	156	187	192
- Altri Crediti	5.718	4.500	5.186	1.218	532
-Rimanenze di magazzino	559	594	523	(35)	36
Subtotale	22.914	19.527	18.589	3.387	4.325
-Debiti commerciali	(17.131)	(19.011)	(13.198)	1.880	(3.933)
-Debiti tributari	(3.360)	(2.123)	(2.790)	(1.237)	(570)
-Altri debiti	(25.472)	(24.244)	(24.041)	(1.228)	(1.431)
Subtotale	(45.963)	(45.378)	(40.029)	(585)	(5.934)
Capitale circolante netto operativo	(23.049)	(25.851)	(21.440)	2.802	(1.609)
Immobilizzazioni	192.080	188.218	176.858	3.862	15.222
-Imposte differite attive	6.061	6.108	6.809	(47)	(748)
-Altre attività non correnti	17.721	17.712	21.363	9	(3.642)
Totale immobilizzazioni	215.862	212.038	205.030	3.824	10.832
- Fondi rischi, oneri e TFR	(18.345)	(17.848)	(19.147)	(497)	802
- Fondo imposte differite	(2.471)	(2.456)	(2.386)	(15)	(85)
-Altre passività non correnti	(168)	(168)	(168)	0	0
Subtotale	(20.984)	(20.472)	(21.701)	(512)	717
Capitale fisso operativo	194.878	191.566	183.329	3.312	11.549
Totale Impieghi	171.829	165.715	161.889	6.114	9.940

F O N T I <i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2019	al 31.12.2018	al 31.03.2018	Var.	
				31.03.2019 31.12.2018	31.03.2019 31.03.2018
Posizione finanziaria netta	5.428	7.995	12.746	(2.567)	(7.318)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(83.396)	(65.469)	(81.174)	(17.927)	(2.222)
-Risultato dell'esercizio	(3.547)	(17.927)	(2.307)	14.380	(1.240)
Patrimonio Netto di Gruppo	(177.257)	(173.710)	(173.795)	(3.547)	(3.462)
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	(840)	0	840
Totale Patrimonio Netto	(177.257)	(173.710)	(174.635)	(3.547)	(2.622)
Totale Fonti	(171.829)	(165.715)	(161.889)	(6.114)	(9.940)

La struttura patrimoniale del Gruppo evidenzia una diminuzione del **capitale circolante netto operativo** al 31 marzo 2019 rispetto alla chiusura dell'esercizio 2018 per effetto sia dell'aumento dei crediti commerciali che della voce "altri crediti" che include l'addizionale ai diritti di imbarco ed i ratei attivi, in aumento per effetto della stagionalità.

Rispetto al primo trimestre 2018 il capitale circolante netto operativo evidenzia un aumento dovuto alla crescita dei crediti più che compensata dall'aumento dei debiti. Il primo effetto è dovuto, in larga misura, all'incremento dei crediti commerciali e della voce "altri crediti" prevalentemente per l'addizionale, mentre l'aumento dei debiti è dovuto principalmente ai debiti commerciali e, all'interno della voce "altri debiti", 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 e, relativamente al 1° trimestre 2019, all'iscrizione del diritto d'uso di beni in leasing in seguito alla prima applicazione del principio IFRS 16.

Al 31 marzo 2019 il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** è pari a 177,3 milioni di Euro contro i 173,7 milioni del 31 dicembre 2018 a fronte di una **posizione finanziaria netta** positiva di 5,4 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 31 marzo 2019.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 marzo 2019 è pari a 3,7 milioni di Euro, di cui 2,0 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Ampliamento terminal:** si è avviata la progettazione esecutiva dell'ampliamento del terminal esistente;
- **Nuova piazzola de-icing ed edificio:** sono in corso i lavori di realizzazione della piazzola de-icing;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** è in corso la progettazione esecutiva per la costruzione di un parcheggio in prossimità dell'aerostazione;
- **People Mover:** si sono conclusi i lavori per la realizzazione della passerella di collegamento tra stazione aeroporto e Terminal;
- **Edificio Cargo:** si è conclusa la progettazione esecutiva di un edificio dedicato ad un operatore specializzato e si è in attesa dell'approvazione da parte degli Enti competenti.

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 segnalano i lavori di:

- condizionamento di tre moli d'imbarco extra schengen;
- installazione di nuove telecamere e TVCC lato pista;
- interventi vari di adeguamento alla normativa antincendio.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti in concessione al 31 marzo 2019 è pari a **0,2 milioni di Euro**. Si segnalano, in particolare, l'avvio della progettazione esecutiva per la sostituzione della vasca della Cava Olmi, l'installazione di nuovi monitor, la sostituzione di ascensori e di unità UTA obsolete.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	477	457	20	4%
Dirigenti	10	9	1	11%
Quadri	31	28	3	11%
Impiegati	338	326	12	4%
Operai	98	94	4	4%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Var. ass.	Var. %
Organico medio	531	493	38	8%
Dirigenti	10	9	1	11%
Quadri	31	28	3	11%
Impiegati	388	357	31	9%
Operai	102	99	3	3%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 20 equivalenti full-time rispetto al primo trimestre 2018 è dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse destinate ad attività legate all'aumento di traffico, quali security e terminal, ma anche per il potenziamento di alcune aree aziendali di staff.

Il costo

	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	7.145	6.730	415	6,2%

L'aumento del costo del lavoro del 6,2% 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 trimestre 2019 sono stati siglati 3 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;

- 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).

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel 1° trimestre 2019 la spesa in formazione è stata superiore rispetto al primo trimestre 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 è stato attivato 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' stato infine avviato 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 all'interno dell'azienda, con focus sulle competenze metodologiche, organizzative, relazionali e tecnico-specialistiche.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 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.

La soddisfazione degli utenti

La soddisfazione complessiva è rimasta molto positiva nel primo trimestre del 2019 nonostante la significativa crescita del traffico. I punti di forza di Aeroporto di Bologna si confermano la professionalità e la cortesia del personale, l'informatica al passeggero e la facilità di spostamento all'interno dell'aeroporto, i cui servizi sono facilmente accessibili in poca distanza.

Anche sotto l'aspetto della qualità erogata si evidenzia un miglioramento del servizio da inizio anno, sia per l'attesa in coda al check-in e ai controlli di sicurezza che per la riconsegna dei bagagli, tutti aspetti sui quali il Gestore ha lavorato a stretto contatto con handler e vettori per individuare azioni di miglioramento sui processi e le infrastrutture e impianti a disposizione.

Principali Indicatori di Qualità		Gennaio-Marzo 2019	Gennaio-Marzo 2018
Soddisfazione Complessiva	% passeggeri soddisfatti	98,9%	98,5%
Regolarità e rapidità del servizio	% passeggeri soddisfatti	98,7%	97,4%
Percezione sul livello pulizia generale	% passeggeri soddisfatti	96,3%	98,9%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	% passeggeri soddisfatti	90,2%	96,3%
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	11'48''	13'07''
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	5'08''	06'34''
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (da sistema)	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	23'	25'
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	30'	33'

Fonte: Elaborazione della Società

Anche nel quadro del programma *Airport Service Quality* di *ACI World*, che rappresenta il più importante benchmark aeroportuale a livello mondiale in tema di qualità del servizio, lo scalo di Bologna ha fatto registrare risultati positivi, anche se in lieve calo rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

L'indicatore di sintesi per l'*overall satisfaction* (misurato su una scala da 1 a 5) nel primo trimestre 2019 è stato di 3,80 sostanzialmente in linea con il risultato del primo trimestre 2018 (3,82). Nel dettaglio si è confermata molto positiva la percezione del servizio offerto ai controlli di sicurezza e del personale aeroportuale ed in sensibile aumento la soddisfazione per gli esercizi commerciali in aeroporto, per i parcheggi e per la disponibilità dei carrelli portabagagli.

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 all'udienza per la verifica dello stato passivo del 4 aprile 2019 è stato depositato il sesto progetto di stato passivo parziale relativo solo a passeggeri ed alcuni mirati creditori (principalmente albergatori). Allo stato si rimane ancora in attesa del deposito del vero 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..

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

6 IL CONTENZIOSO

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.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che il Gruppo detiene strumenti finanziari rilevanti in termini quantitativi tuttavia tenuto conto dei criteri che guidano la scelta degli investimenti quali:

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

il Gruppo ritiene limitati i **rischi finanziari** intendendo con questi i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari.

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

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

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

Infine, per quanto attiene al **rischio di credito**, il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 50%. 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 31 marzo 2019, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 47,1%. 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.

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

Il Bilancio Consolidato del Gruppo nelle attività non correnti include, tra l'altro, Diritti di Concessione per 166 milioni al 31 dicembre 2018 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% 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.

Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo "Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività" nella Nota 1 al Bilancio Consolidato 2018.

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 infrannuari 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 31/03/2019	al 31/03/2018	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	7.573	6.348	1.224	19,3%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	3.651	2.122	1.529	72,1%
Totale garanzie prestate	22.096	19.343	2.753	14,2%

Al 31 marzo 2019, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,1 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni 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, pur avendo Adb pagato l'ultima quota dello Strumento Finanziario Partecipativo nel dicembre 2018, scadrà a giugno 2019;

- 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 31 marzo 2018 per 10 milioni di Euro;
- 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 3,6 milioni di Euro.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEI TRE MESI ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Dopo la chiusura del trimestre 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

Ad aprile 2019 lo scalo ha registrato 796.906 passeggeri, con una crescita dell’11,7% sullo stesso mese del 2018. In crescita (+10,2%) anche i movimenti aerei, a quota 6.200, mentre le merci trasportate per via aerea hanno registrato un incremento del 2,1% sull’anno precedente, per un totale di 3.125 tonnellate.

Nel primo quadrimestre del 2019 i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 2.757.453, con una crescita del 9,8% rispetto al 2018. I movimenti sono aumentati dell’8,8% (22.349) mentre le merci sono praticamente invariate (13.207 tonnellate, -0,3%).

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

- American Airlines avvierà dal 6 giugno 2019 un nuovo volo per Philadelphia con 4 frequenze settimanali;
- Finnair ha avviato un nuovo collegamento diretto con Helsinki con 3 frequenze settimanali dal 10 aprile 2019;
- Laudamotion ha avviato un nuovo volo per Stoccarda con 6 frequenze settimanali a partire dalla Summer 2019;
- Ryanair ha introdotto nuovi voli per:
 - Corfù, Crotone e Podgorica con 2 frequenze settimanali durante la Summer 2019;
 - Marsiglia con 3 frequenze settimanali durante la Summer 2019;
- Blue Panorama ha introdotto il nuovo volo per Reggio Calabria nella Summer 2019 con 3 frequenze settimanali;
- Georgian Airlines ha introdotto la terza frequenza giornaliera sulla rotta Bologna-Tblisi nella Summer 2019;
- Turkish Airlines introdurrà la terza frequenza giornaliera sulla rotta Bologna-Istanbul a giugno 2019.

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 31 marzo 2019.

Le previsioni di evoluzione della gestione

Pur in presenza di uno scenario internazionale caratterizzato da diversi elementi di rischio (introduzione di dazi doganali, Brexit, instabilità politica in alcune aree del mondo), i primi mesi del 2019, grazie anche alle buone performance in termini di traffico, inducono 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. I prossimi mesi del 2019 saranno inoltre caratterizzati da un focus su iniziative a supporto della qualità del servizio e dell'efficienza delle operations.

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

Bologna, 15 maggio 2019

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 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

in migliaia di euro	Note	al 31.03.2019	al 31.12.2018
Diritti di concessione		168.895	166.292
Altre attività immateriali		2.128	2.059
Attività immateriali	1	171.023	168.351
Terreni, immobili, impianti e macchinari		16.325	15.135
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	21.057	19.867
Partecipazioni	3	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	4	16.207	16.205
Imposte differite attive	5	6.061	6.108
Altre attività non correnti	6	1.471	1.464
Altre attività non correnti		23.782	23.820
ATTIVITA' NON CORRENTI		215.862	212.038
Rimanenze di magazzino	7	559	594
Crediti commerciali	8	16.289	14.272
Altre attività correnti	9	6.066	4.661
Attività finanziarie correnti	10	75	13.449
Cassa e altre disponibilità liquide	11	28.563	15.762
ATTIVITA' CORRENTI		51.552	48.738
TOTALE ATTIVITA'		267.414	260.776

in migliaia di euro	Note	al 31.03.2019	al 31.12.2018
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		83.396	65.469
Risultato dell'esercizio		3.547	17.927
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	177.257	173.710
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO		177.257	173.710
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.138	4.205
Imposte differite passive	14	2.471	2.456
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.761	10.332
Fondi per rischi e oneri	16	1.095	1.028
Passività finanziarie non correnti	17	16.309	14.690
Altri debiti non correnti		168	168
PASSIVITA' NON CORRENTI		34.942	32.879
Debiti commerciali	18	17.131	19.011
Altre passività	19	28.832	26.367
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	1.757	1.757
Fondi per rischi e oneri	21	594	526
Passività finanziarie correnti	22	6.901	6.526
PASSIVITA' CORRENTI		55.215	54.187
TOTALE PASSIVITÀ		90.157	87.066
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		267.414	260.776

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018
Ricavi per servizi aeronautici		13.400	11.902
Ricavi per servizi non aeronautici		9.794	9.204
Ricavi per servizi di costruzione		4.104	1.042
Altri ricavi e proventi della gestione		191	277
Ricavi	23	27.489	22.425
Materiali di consumo e merci		(425)	(476)
Costi per servizi		(5.013)	(5.444)
Costi per servizi di costruzione		(3.908)	(993)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.885)	(1.783)
Oneri diversi di gestione		(765)	(754)
Costo del personale		(7.145)	(6.730)
Costi	24	(19.141)	(16.180)
Ammortamento diritti di concessione		(1.500)	(1.406)
Ammortamento altre attività immateriali		(273)	(205)
Ammortamento attività materiali		(697)	(533)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(2.470)	(2.144)
Accantonamento rischi su crediti		(25)	(57)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(475)	(493)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(94)	(76)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(594)	(626)
Totale Costi		(22.205)	(18.950)
Risultato operativo		5.284	3.475
Proventi finanziari	27	39	54
Oneri finanziari	27	(299)	(251)
Risultato ante imposte		5.024	3.278
Imposte dell'esercizio	28	(1.477)	(952)
Utile (perdita) d'esercizio		3.547	2.326
Utile (perdita) di terzi		0	19
Utile (perdita) di gruppo		3.547	2.307
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,10	0,06
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,10	0,06

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018
Utile (perdita) di esercizio (A)	3.547	2.326
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	3.547	2.326
di cui Terzi	0	19
di cui Gruppo	3.547	2.307

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2019	al 31.03.2018
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	5.024	3.278
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(196)	(49)
+ Ammortamenti	2.470	2.144
+ Accantonamento fondi	594	626
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	173	114
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	87	83
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	0	1
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	33	32
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	8.185	6.229
Variazione rimanenze di magazzino	35	15
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(2.042)	444
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.391)	(1.139)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(1.880)	(3.011)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	806	1.748
Interessi pagati	(18)	(8)
Interessi incassati	2	51
Imposte pagate	0	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(122)	(105)
Utilizzo fondi	(214)	(222)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	3.361	4.002
Acquisto di attività materiali	(169)	(240)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	2
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(3.571)	(1.328)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	321
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	117
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	13.400	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	9.660	(1.128)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(128)	(127)
Pagamento quota capitale leasing	(92)	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(220)	(127)
Variazione finale di cassa	12.801	2.747
Disponibilità liquide inizio periodo	15.762	16.209
Variazione finale di cassa	12.801	2.747
Disponibilità liquide fine periodo	28.563	18.956

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

in migliaia di Euro	Capitale sociale	Riserva Sovraprezzo 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
Patrimonio netto al 31.12.2017	90.314	25.683	5.545	35.600	(3.222)	(914)	2.513	13	15.969	171.501	821	172.322
Attribuzione del risultato esercizio 2017	0	0	0	836	0	0	15.133	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	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	2.307	2.307	19	2.326
Patrimonio netto al 31.03.2018	90.314	25.683	5.545	36.436	(3.222)	(914)	17.646	0	2.307	173.795	840	174.635

in migliaia di euro	Capitale sociale	Riserva Sovraprezzo Azioni	Riserva Legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Utili/ (Perdite) portati a nuovo	Riserva attività destinate alla vendita	Risultato d'esercizio del Gruppo	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
Patrimonio netto al 31.12.2018	90.314	25.683	6.310	36.437	(3.272)	(821)	1.132	0	17.927	173.710	0	173.710
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	0	566	0	0	17.361	0	(17.927)	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	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	0	3.547	3.547	0	3.547
Patrimonio netto al 31.03.2019	90.314	25.683	6.310	37.003	(3.272)	(821)	18.493	0	3.547	177.257	0	177.257

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

- la Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito AdB o Capogruppo) è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2019

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 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 trimestre 1° gennaio 2018-31 marzo 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 consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2019 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2019.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo 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 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 nella redazione del presente Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 marzo 2019 ed, in particolare, il nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16 per il quale si rimanda all'apposito paragrafo alla nota 2.

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

Il Gruppo ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabile IAS 1, ritenendoli più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali. In particolare nella rappresentazione della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata è stato utilizzato lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.

Un'attività è corrente quando:

- si suppone che sia realizzata, oppure è posseduta per la vendita o il consumo, nel normale svolgimento del ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- si suppone che sia realizzata entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio; o
- è costituita da disponibilità liquide o mezzi equivalenti a meno che non sia vietato scambiarla o utilizzarla per estinguere una passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

- è previsto che si estingua nel suo normale ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- deve essere estinta entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio;
- l'entità non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

Attività e passività per imposte anticipate e differite sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Nella rappresentazione del Conto Economico Consolidato è stato utilizzato lo schema che attribuisce proventi e oneri per natura e nella rappresentazione del Rendiconto Finanziario Consolidato è stato utilizzato il metodo indiretto che suddivide i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della Società Capogruppo e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

Le tabelle seguenti riepilogano, con riferimento alle società controllate e alla società collegata, le informazioni al 31 marzo 2019 e al 31 dicembre 2018 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

Società controllate (in migliaia di euro)	Valuta	Capitale Sociale	al 31.03.2019	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%

Società collegate (in migliaia di euro)	Valuta	Capitale Sociale	al 31.03.2019	al 31.12.2018
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	165	24,00%	24,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2019
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	17.377	10.112	0	27.489
Costi	(14.467)	(4.674)	0	(19.141)
Margine Operativo Lordo	2.910	5.438	0	8.348
Ammortamenti e svalutazioni	(1.707)	(763)	0	(2.470)
Accantonamenti	(512)	(82)	0	(594)
Risultato operativo	691	4.593	0	5.284
Proventi finanziari	0	0	39	39
Oneri finanziari	0	0	(299)	(299)
Risultato ante imposte	691	4.593	(260)	5.024
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.477)	(1.477)
Utile (perdita) d'esercizio	691	4.593	(1.737)	3.547
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.547

in migliaia di Euro	per il trimestre	per il trimestre	per il trimestre	Totale per il
	chiuso al	chiuso al	chiuso al	trimestre
	31.03.2018	31.03.2018	31.03.2018	chiuso al
	Aviation	Non Aviation	Altro	31.03.2018
Ricavi	12.719	9.706	0	22.425
Costi	(11.401)	(4.779)	0	(16.180)
Margine Operativo Lordo	1.318	4.927	0	6.245
Ammortamenti e svalutazioni	(1.370)	(774)	0	(2.144)
Accantonamenti	(509)	(117)	0	(626)
Risultato operativo	(561)	4.036	0	3.475
Proventi finanziari	0	0	54	54
Oneri finanziari	0	0	(251)	(251)
Risultato ante imposte	(561)	4.036	(197)	3.278
Imposte dell'esercizio	0	0	(952)	(952)
Utile (perdita) d'esercizio	(561)	4.036	(1.149)	2.326
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	19
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	2.307

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al	al	Totale
	Aviation	31.03.2019	31.03.2019	al
				31.03.2019
Attività non correnti	162.708	29.477	23.677	215.862
Attività immateriali	156.661	14.362	0	171.023
Diritti di concessione	155.576	13.319	0	168.895
Altre attività immateriali	1.085	1.043	0	2.128
Attività materiali	5.976	15.081	0	21.057
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.976	10.349	0	16.325
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	71	34	23.677	23.782
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	16.207	16.207
Imposte differite attive	0	0	6.061	6.061
Altre attività non correnti	71	34	1.366	1.471
Attività correnti	17.437	4.733	29.382	51.552
Rimanenze di magazzino	347	212	0	559
Crediti commerciali	12.673	3.616	0	16.289
Altre attività correnti	4.417	905	744	6.066
Attività finanziarie correnti	0	0	75	75
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	28.563	28.563
Totale attività	180.145	34.210	53.059	267.414

in migliaia di Euro	al	al	al	Totale
	31.03.2018 Aviation	31.03.2018 Non Aviation	31.03.2018 Altro	al 31.03.2018
Attività non correnti	150.767	26.233	28.029	205.030
Attività immateriali	144.974	12.778	0	157.752
Diritti di concessione	144.186	11.973	0	156.159
Altre attività immateriali	788	805	0	1.593
Attività materiali	5.703	13.402	0	19.106
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.703	8.670	0	14.374
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	90	52	28.029	28.172
Partecipazioni	0	0	43	43
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	19.829	19.829
Imposte differite attive	0	0	6.809	6.809
Altre attività non correnti	90	52	1.348	1.491
Attività correnti	13.444	4.487	40.226	58.157
Rimanenze di magazzino	307	216	0	523
Crediti commerciali	9.301	3.423	0	12.724
Altre attività correnti	3.836	848	658	5.342
Attività finanziarie correnti	0	0	20.612	20.612
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	18.956	18.956
Totale attività	164.211	30.720	68.255	263.187

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

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

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

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

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali. Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriale

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Diritti di concessione	168.895	166.292	2.603
Software, licenze e diritti simili	1.610	1.620	(10)
Altre attività immateriali	64	65	(1)
Altre attività immateriali in corso	454	374	80
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	171.023	168.351	2.672

Nel corso del primo trimestre 2019, la voce Diritti di concessione registra un incremento complessivo di 4,1 milioni di Euro di cui 3,4 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dei primi tre mesi) principalmente dovuti a:

- lavori di realizzazione della relativa passerella pedonale a servizio del People Mover (oltre a 0,7 milioni di riclassifica dei relativi lavori in corso al 31 dicembre 2018 dalla categoria delle attività materiali (nota 2);
- lavori in corso di realizzazione per la nuova piazzola de-icing e per il relativo edificio di servizio;
- installazione di nuove telecamere e TVCC lato pista;
- riqualifica dei nodi di rete periferici volti al rinnovamento della rete informatica in vista dell'ampliamento del Terminal e dei nuovi servizi;
- altre attività propedeutiche all'ampliamento del terminal passeggeri.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 1,5 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 0,26 milioni di Euro. Tale incremento riguarda principalmente:

- l'implementazione del processo in ambito SAP relativo alla transazione al nuovo principio contabile internazionale IFRS16;
- l'implementazione del sistema di tele allertamento "Heelp" riguardante l'allertamento automatico dei soggetti coinvolti nella gestione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA)
- l'acquisto di licenze software per i vari sistemi operativi e di alcuni applicativi gestionali.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 marzo 2019.

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

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato intermedio, 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 31 marzo 2019.

2. Attività Materiali

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

In migliaia di Euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.053	4.146	(93)
Macchinari, attrezature e impianti	2.789	3.066	(277)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	2.124	2.181	(57)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	2.346	2.979	(633)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	18.807	19.867	(1.060)
Terreni in leasing	1.961	0	1.961
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	10	0	10
Macchinari, attrezature e impianti in leasing	49	0	49
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	230	0	230
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.250	0	2.250
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	21.057	19.867	1.190

Nel corso del primo trimestre del 2019 l'incremento complessivo lordo di questa categoria ammonta a 2,6 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.

Le immobilizzazioni materiali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31 marzo 2019 tra i quali le prime due *tranches*, per complessivi 1,78 milioni di Euro, del contributo concesso dalla Capogruppo a Marconi Express Spa per la realizzazione della stazione "Aeroporto" del People Mover in conseguenza dell'avanzamento del 66% dei lavori in ambito aeroportuale

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*.

Leasing IFRS 16

Il Gruppo applica il nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16 dalla data di efficacia obbligatoria (1° gennaio 2019) adottando il metodo retrospettico modificato. Come anticipato nelle Note al Bilancio 2018 il Gruppo Adb ha sia contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni. Dal lato del locatore il nuovo principio non prevede variazioni rispetto alla precedente modalità di contabilizzazione. Dal lato del locatario, come previsto, si è avuto un aumento dell'EBITDA per lo spostamento dei costi del leasing passivo dai canoni di noleggio e affitto alla voce ammortamenti e oneri finanziari e una diminuzione della Posizione Finanziaria Netta per l'iscrizione di passività finanziarie per leasing, come dettagliato nel prosieguo.

Nella tabella seguente si dettagliano per natura le attività di leasing ed i relativi ammortamenti del trimestre:

Diritto d'uso beni in leasing IFRS 16 (in migliaia di Euro)	Diritto d'uso (valore lordo)	Ammortamenti	Diritto d'uso (valore netto)
Terreni	2.060	(99)	1.961
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	13	(3)	10
Macchinari, attrezzature e impianti	65	(16)	49
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	258	(28)	230
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.396	(146)	2.250

Ai sensi dell'IFRS 16 si segnalano, inoltre, le seguenti informazioni:

- il valore dei terreni in leasing è stato incrementato della stima degli oneri di ripristino di un'area adibita a parcheggio come previsto contrattualmente, per 0,04 milioni di Euro; in contropartita è stato iscritto un fondo oneri futuri alla nota 16;
- gli interessi passivi del trimestre ammontano a 9 mila Euro;
- le passività finanziarie correnti per leasing ammontano a 0,5 milioni di Euro e quelle non correnti, con scadenza oltre i prossimi 12 mesi ma entro 5 anni, ammontano a 1,7 milioni di Euro.

I costi relativi ai beni in leasing contabilizzati alla voce canoni, noleggi e altri costi (nota 24) sono suddivisi come indicato nella tabella sottostante:

in migliaia di Euro	Costi relativi al leasing di modesta entità	Costi relativi al leasing a breve termine	Costi relativi ai pagamenti variabili per leasing	Totale
Canoni, noleggi e altri costi	18	19	44	82

Infine, i flussi finanziari del trimestre per il pagamento del leasing ammontano a 0,1 milioni di Euro.

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 31 marzo 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018; il valore e la composizione delle partecipazioni rimangono invariati.

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2019
Altre partecipazioni	43	0	0	0	43
TOTALE PARTECIPAZIONI	43	0	0	0	43

La composizione della voce in esame è la seguente:

in migliaia di euro	Quota	al 31.03.2019	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
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		43	43	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

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

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.03.2019
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	5.070	0	0	0	5.070
Altre attività finanziarie	262	2	0	0	264
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.205	2	0	0	16.207

Al 31 marzo 2019 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 31 marzo 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;
- 5,07 milioni di Euro di "Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio" costituiti da investimenti temporanei di liquidità effettuati dal Gruppo allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Nello specifico trattasi di 5 milioni di Euro di Buoni di Risparmio acquistati a dicembre 2018 e con scadenza dicembre 2020. Ai sensi dell'IFRS 9 tali investimenti 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;
- 0,26 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni e scadenza maggio 2021 che il Gruppo ha classificato, ai sensi del principio IFRS 9 nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita

contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario viene valutato al fair value through profit or loss.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 marzo 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2019
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.108	216	(263)	6.061

6. Altre attività non correnti

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	65	59	6
Depositi cauzionali	89	88	1
Crediti tributari non correnti	1.317	1.317	0
AL TRE ATTIVITA' NON CORRENTI	1.471	1.464	7

7. Rimanenze di magazzino

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	507	527	(20)
Rimanenze di Prodotti finiti	52	67	(15)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	559	594	(35)

8. Crediti commerciali

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Crediti commerciali	17.272	15.230	2.041
Fondo svalutazione	(983)	(958)	(24)
CREDITI COMMERCIALI	16.289	14.272	2.017

Al 31 marzo 2019 i crediti commerciali per 16,3 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1 milione di Euro la cui quota più rilevante 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. Sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, è infine applicato il metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2019
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(958)	(25)	0	0	(983)

9. Altre attività correnti

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Credito IVA	326	136	190
Crediti per imposte dirette	22	22	0
Altri crediti tributari	0	3	(3)
Crediti verso il personale	85	88	(3)
Altri crediti	5.633	4.412	1.221
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	6.066	4.661	1.405

L'aumento del credito Iva è da attribuire principalmente ad operazioni dell'anno precedente utilizzabile solo dopo la presentazione della relativa dichiarazione annuale.

Nel dettaglio la voce "altri crediti" è formata da:

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Ratei e Risconti attivi	931	298	633
Anticipi a fornitori	61	105	(44)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	122	54	68
Crediti per addizionale comunale	4.586	4.538	48
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(740)	(1.088)	348
Altri crediti correnti	673	505	168
TOTALE ALTRI CREDITI	5.633	4.412	1.221

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:

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2019
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(1.088)	(2)	350	0	(740)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.088)	(2)	350	0	(740)

10. Attività Finanziarie Correnti

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Conti vincolati	0	13.400	(13.400)
Altri crediti finanziari	75	49	26
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	75	13.449	(13.374)

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

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Acquisizioni	Altri incrementi/riclassifiche	Decrementi/Cessioni	al 31.03.2019
Conti bancari vincolati	13.400	0	0	(13.400)	0
Altri crediti finanziari	49	0	26	0	75
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	13.449	0	26	(13.400)	75

Il decremento evidenziato da questa voce è dovuto alla riclassifica nelle disponibilità liquide di 13,4 milioni di Euro di investimenti temporanei di liquidità per l'approssimarsi della relativa scadenza (rif. nota 11).

11. Cassa e altre disponibilità liquide

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	28.538	15.735	12.803
Denaro e valori in cassa	25	27	(2)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	28.563	15.762	12.801

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari per 15,1 milioni di Euro oltre a 13,4 milioni di impieghi temporanei di liquidità iscritti al 31 dicembre 2018 nelle "Attività Finanziarie Correnti" (nota 10). Questi ultimi sono così composti:

- certificati di deposito per:
 - 3,9 milioni di Euro sottoscritti nel dicembre 2018 e con scadenza giugno 2019;
- *time deposit* per:
 - 8 milioni di Euro acquistati nel dicembre 2017 e con scadenza giugno 2019;
 - 1,5 milioni di Euro acquistati a novembre 2017 e con scadenza maggio 2019.

Anche questa categoria di investimenti finanziari risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Ai sensi dell'IFRS 9 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.

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	83.396	65.469	17.927
Risultato dell'esercizio	3.547	17.927	(14.380)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	177.257	173.710	3.547

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 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:

in unità di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	3.547.111	2.307.184
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,10	0,06
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,10	0,06

(*) 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 31 marzo 2019 così come al 31 marzo 2018 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	6.310	6.310	0
Riserva straordinaria	37.003	36.437	566
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/ perdite portati a nuovo	18.493	1.132	17.361
Riserva OCI	(821)	(821)	0
TOTALE RISERVE	83.396	65.469	17.927

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2018 della controllata FFM.

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

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture las delle società controllate;
- della destinazione del risultato dell'esercizio precedente della controllata Tag;
- del risultato dell'esercizio precedente della Capogruppo in attesa della destinazione deliberata dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2018 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali

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 31 marzo 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
TFR	3.991	4.087	(96)
Altri fondi relativi al personale	147	118	29
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.138	4.205	(67)

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio dei fondi in esame:

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2019
TFR	4.087	4	22	(122)	0	3.991
Altri fondi relativi al personale	118	29	0	0	0	147
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.205	33	22	(122)	0	4.138

Gli utili/perdite attuariali non sono movimentati nel trimestre in conseguenza di quanto esposto alla nota 12.

14. Imposte Differite Passive

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

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2019
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.456	15	0	2.471

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 nel primo trimestre 2019:

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.332		640	0	(211)

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 0,6 milioni di Euro, di cui 0,5 milioni classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,1 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi del fondo ammontano a 0,2 milioni di Euro e sono esposti nel fondo di rinnovo infrastrutture corrente (nota 20).

Al 31 marzo 2019 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 12,5 milioni di Euro.

16. Fondi per rischi e oneri (non corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri per il trimestre chiuso al 31 marzo 2019:

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.03.2019
Fondo rischi per contenziosi in corso	875	25	(1)	899
Altri fondi rischi e oneri	153	43	0	196
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.028	68	(1)	1.095

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 dichiara 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 31 marzo 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui - parte non corrente	14.567	14.690	(123)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.742	0	1.742
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	16.309	14.690	1.619

Al 31 marzo 2019 la parte non corrente dei mutui ovvero le quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere a tale data, ammonta a 14,6 milioni di Euro ed il decremento intervenuto nel periodo è dovuto al rimborso delle rate in scadenza per 0,1 milioni di Euro. La passività complessiva per mutui al 31 marzo ammonta a 19 milioni di Euro, di cui 14,6 milioni alla voce in esame, Mutui - parte non corrente, e 4,4 milioni alla voce Mutui - parte corrente (nota 22).

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2019:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
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 31 marzo 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:

in migliaia di euro	Mutui bancari
Saldo al 31 12 2018	19.123
Flussi di cassa	(128)
Altre variazioni:	
Oneri finanziari las 39	6
Saldo 31 03 2019	19.001

Le passività finanziarie non correnti per leasing per 1,7 milioni di Euro attengono 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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
	17.131	19.011	(1.880)
DEBITI COMMERCIALI	17.131	19.011	(1.880)

Al 31 marzo 2019 i debiti commerciali ammontano a 17,1 milioni di Euro, in calo rispetto al 31 dicembre 2018 anche per effetto della stagionalità.

19. Altre Passività

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti tributari correnti	3.360	2.123	1.237
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	5.274	4.113	1.161
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	14.611	15.710	(1.099)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.587	4.421	1.166
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	28.832	26.367	2.465

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 dicembre 2018 confrontato con i dati al 31 dicembre 2017.

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debito IVA	136	278	(142)
Debiti per imposte dirette	2.213	808	1.405
Altri debiti tributari	1.011	1.037	(26)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.360	2.123	1.237

La crescita di questa voce è dovuta prevalentemente al maggior debito per la stima delle imposte dirette del trimestre in esame.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

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

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.189	1.162	27
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.639	1.830	809
Debiti verso istituti di previdenza	1.446	1.121	325
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	5.274	4.113	1.161

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 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 del Bilancio 2018;
- 1,5 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 31 marzo 2019 confrontato con i dati al 31 dicembre 2018.

in migliaia di euro	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Debiti per addizionale comunale	3.845	3.449	396
Altri debiti correnti	855	910	(55)
Ratei e risconti passivi correnti	887	62	825
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	5.587	4.421	1.166

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo, per 3,8 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 il trimestre in esame.

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2019
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	1.757	0	(211)	211	1.757

Si rimanda alla nota 15 per l'informativa complessiva sul fondo in oggetto.

21. Fondi per rischi e oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri correnti per il trimestre in esame:

in migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Altri incrementi	al 31.03.2019
Fondo arretrati lavoro dipendente	526	68	0	594
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	526	68	0	594

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 primo trimestre 2019 e relativo confronto al 31 dicembre 2018.

<i>In migliaia di euro</i>	al 31.03.2019	al 31.12.2018	Variazione
Mutui – parte corrente	4.434	4.433	1
Debiti per addizionale comunale	1.804	2.050	(246)
Altri debiti finanziari correnti	144	43	101
Passività finanziarie correnti per leasing	519	0	519
PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	6.901	6.526	375

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 31 marzo 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 marzo e riversata agli Enti creditori nel mese di aprile 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 31 marzo 2019, comparate con quelle rilevate al 31 marzo 2018.

RICAVI

23. Ricavi

Si riportano le consuete tabelle di dettaglio dei ricavi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018. In relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	13.400	11.902	1.498
Ricavi per servizi non aeronautici	9.794	9.204	590
Ricavi per servizi di costruzione	4.104	1.042	3.062
Altri ricavi e proventi della gestione	191	277	(86)
TOTALE RICAVI	27.489	22.425	5.064

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

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	11.876	10.419	1.457
Parcheggi	3.663	3.559	104
Ricavi per servizi di costruzione	4.104	1.042	3.062
Altri	2.770	2.693	77
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	22.413	17.714	4.699

La riconciliazione tra ricavi per revenue stream IFRS 15 e ricavi totali (nota 24 del Conto Economico) è esposta nella seguente tabella:

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Diritti aeroportuali	11.876	10.419	1.457
Parcheggi	3.663	3.559	104
Ricavi per servizi di costruzione	4.104	1.042	3.062
Altro	2.770	2.693	77
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	22.413	17.714	4.699
Subconcessioni locali commerciali e non	5.050	4.700	350
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	5.050	4.700	350
Ricavi NO IFRS 15	26	11	15
TOTALE RICAVI	27.489	22.425	5.064

Si riportano, infine, i ricavi per revenue stream IFRS15 corredati dalla movimentazione del relativo credito/incassi del periodo.

in migliaia di euro	crediti al 31.12.2018	Fatturato (*)	Incassi/compensazioni	crediti al 31.03.2019
Diritti aeroportuali (*)	8.753	12.562	(9.905)	11.410
Parcheggi	68	4.597	(4.583)	82
Ricavi per servizi di costruzione	0	4.104	(4.104)	0
Altro	1.552	2.867	(2.343)	2.076
TOTALE REVENUE STREAM IFRS 15	10.373	24.130	(20.935)	13.568

(*) I dati inclusi nella colonna "Fatturato" si discostano dai Ricavi esposti nella precedente tabella in quanto comprendono l'IVA, ma non gli stanziamenti di periodo (e.g. note di credito da ricevere per incentivi, fatture da emettere).

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	230	171	59
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	299	289	10
Ricavi da diritti aeroportuali	16.165	14.593	1.572
Ricavi da corrispettivo PRM	1.248	927	321
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(5.697)	(5.207)	(490)
Servizi di handling	618	623	(5)
Altri ricavi aeronautici	537	506	31
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	13.400	11.902	1.498

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	7.950	7.206	744
Diritti di approdo, decollo e sosta	4.756	4.141	615
Diritti per sicurezza passeggeri	2.537	2.332	205
Diritti per controllo bagagli stiva	720	662	58
Diritti di imbarco e sbarco merci	202	204	(2)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	48	(48)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	16.165	14.593	1.572

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Subconcessione locali e aree	4.362	4.087	275
Parcheggi	3.663	3.559	104
Altri ricavi commerciali	1.769	1.558	211
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	9.794	9.204	590

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Biglietteria	10	9	1
Marconi Business Lounge	684	595	89
Pubblicità	424	357	67
Ricavi commerciali diversi	651	597	54
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.769	1.558	211

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 4,1 milioni di Euro al 31 marzo 2019 contro 1 milione di Euro al 31 marzo 2018.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	191	277	(86)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	191	277	(86)

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 trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Beni e materiali di consumo	124	204	(80)
Materiali di manutenzione	64	59	5
Carburanti e gasolio	237	213	24
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	425	476	(51)

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

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Spese di manutenzione	1.175	1.092	83
Utenze	530	605	(75)
Pulizie e servizi assimilati	511	498	13
Prestazioni di terzi	1.753	2.069	(316)
Servizi MBL	79	81	(2)
Pubblicità, promozione e sviluppo	153	158	(5)
Assicurazioni	218	202	16
Prestazioni professionali e consulenze	306	444	(138)
Compensi e rimborsi organi statutari	216	208	8
Altri costi per servizi	72	87	(15)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	5.013	5.444	(431)

Complessivamente i costi per servizi presentano un calo principalmente dovuto a:

- minori costi per utenze, nello specifico per risparmi nell'acquisto di acqua grazie all'utilizzo del pozzo;
- minor attività di sgombero neve per l'assenza di nevicate e per temperature non particolarmente rigide del periodo in esame;
- minori costi per consulenze e prestazioni professionali.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	238	255	(17)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	671	750	(79)
Spese di manutenzione beni di terzi	266	87	179
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.175	1.092	83

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Sgombero neve	312	646	(334)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	149	147	2
Servizio assistenza PRM	355	327	28
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	217	197	20
Servizio di sicurezza	279	297	(18)
Altre prestazioni di terzi	441	455	(14)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.753	2.069	(316)

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 trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Canoni di concessione	1.400	1.273	127
Canoni di noleggio	39	83	(44)
Affitti passivi	30	129	(99)
Canoni elaborazione dati	413	293	120
Altri costi per godimento beni di terzi	3	5	(2)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	1.885	1.783	102

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 (-148 mila Euro) per l'applicazione del nuovo principio contabile sul leasing IFRS 16.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Oneri tributari	334	357	(23)
Contributo servizio antincendio	312	300	12
Minusvalenze patrimoniali	0	1	(1)
Altri oneri e spese di gestione	119	96	23
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	765	754	11

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Salari e stipendi	4.942	4.731	211
Oneri sociali	1.412	1.325	87
Trattamento fine rapporto	321	316	5
Trattamento di quiescenza e simili	46	44	2
Altri costi del personale	424	314	110
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	7.145	6.730	415

Il costo del personale mostra un incremento principalmente per la crescita dell'organico (+20 equivalenti full-time) dovuto prevalentemente all'assunzione di risorse in area security, terminal e staff oltre alle ordinarie dinamiche salariali.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2019</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2018</i>	<i>Variazione</i>
Mensa dipendenti	160	151	9
Spese per aggiornamento e formazione del personale	114	68	46
Spese missioni dipendenti	72	35	37
Altri accantonamenti a fondi del personale	29	27	2
Spese varie per il personale	49	33	16
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	424	314	110

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2019</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2018</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	10	9	1
Impiegati	419	385	34
Operai	102	99	3
TOTALE PERSONALE	531	493	38

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	<i>al 31.03.2019</i>	<i>al 31.03.2018</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	9	10	(1)
Impiegati	414	392	22
Operai	102	101	1
TOTALE PERSONALE	525	503	22

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2019</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2018</i>	<i>Variazione</i>
Ammortamento/svalutazioni Diritti di concessione	1.500	1.406	94
Ammortamento/svalutazioni altre attività immateriali	273	205	68
Ammortamento attività materiali	697	533	164
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	2.470	2.144	326

La voce in esame include 146 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del nuovo principio IFRS16.

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2019 e 2018.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2019</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2018</i>	<i>Variazione</i>
Accantonamento rischi su crediti	25	57	(32)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	475	493	(18)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	94	76	18
TOTALE ACCANTONAMENTI	594	626	(32)

Non si rilevano variazioni rilevanti in questa voce. Per approfondimenti si rimanda alle note 8,15,16,20 e 21.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Proventi da cessione partecipazioni	0	13	(13)
Proventi da titoli	1	8	(7)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	38	33	5
Proventi da attualizzazione fondi	0	0	0
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	39	54	(15)
Interessi passivi e oneri bancari	(113)	(135)	22
Oneri da attualizzazione fondi	(173)	(114)	(59)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(9)	0	(9)
Altri oneri finanziari	(4)	(2)	(2)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(299)	(251)	(48)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(260)	(197)	(63)

In leggero peggioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto della crescita degli oneri finanziari di attualizzazione dei fondi e delle passività comprese quelle per leasing. Di contro sono 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 31 marzo 2019 e 2018.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	per il trimestre chiuso al 31.03.2018	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	(1.477)	(952)	(525)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(1.477)	(952)	(525)
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	29,40%	29,04%	0,36%

Le imposte sul reddito mostrano un incremento essenzialmente per effetto della crescita del risultato ante imposte (+1,7 milioni di Euro).

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 trimestre 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 13 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 trimestre 2019 verso la controllata ammontano a 48 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 31 marzo 2019 la quota di mutuo garantito, pari alla quota capitale residua, ammonta a 3,6 milioni di Euro.

Nel trimestre in esame, i rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi Spa 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 Amministratore Unico;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i costi del primo trimestre 2019 verso la controllata ammontano a 119 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.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREDIBILE DELLA GESTIONE

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 maggio 2019

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2019

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

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



WWW.BOLGNA-AIRPORT.IT