

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2020

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





Relazione finanziaria semestrale consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 Giugno 2020

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
 Relazione Intermedia sulla Gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2020	 6
 Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2020	 52
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	53
• Conto Economico consolidato	54
• Conto Economico Complessivo consolidato	55
• Rendiconto finanziario consolidato	56
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	57
 Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Giugno 2020	 58
 Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 104
 Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2020	 105

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 3% alla data del 30 giugno 2020 sono:

DICHIARANTE	% Possesso
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
ATLANTIA S.P.A. (EDIZIONE S.R.L.)	29,38%
F2I FONDI ITALIANI PER LE INFRASTRUTTURE SGR SPA	9,99%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%

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, con durata fino al 4 giugno 2021, 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. In seguito all'acquisto azionario da parte della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna di 565.500 azioni della Società avvenuto in data 31 gennaio 2020, sono intercorse variazioni del numero dei diritti di voto sottoposti a sindacato di voto, restando invariato il numero dei diritti di voto sottoposti a sindacato di blocco, come risulta dalle seguenti tabelle:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%

REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI

% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,53%
COMUNE DI BOLOGNA	3,85%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,30%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,02%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,08%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,06%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,03%

Consiglio di Amministrazione

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

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.

(**) dimesso in data 17 luglio 2020.

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

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

Collegio Sindacale

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

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

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 giugno 2020

PREMESSA.....	9
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA.....	14
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI.....	15
1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO.....	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	18
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	18
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	18
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	23
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	25
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	25
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	28
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	30
3.4 INDICI	31
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	31
3.6 IL PERSONALE	33
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	34
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	35
4.1 L'AMBIENTE	35
4.2 LA QUALITÀ.....	35
5 IL QUADRO NORMATIVO	36
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	36
5.2 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI	36
5.3 FONDO ANTINCENDI.....	37
5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS.....	38
5.5 NUOVA NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE"	38
5.6 DICHIARAZIONI DI CARATTERE NON FINANZIARIO	38
5.7 PRIVACY COMPLIANCE.....	38
5.8 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	39

5.9 IRESA.....	39
5.10 BREXIT.....	40
6 IL CONTENZIOSO	40
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	42
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE.....	46
9 GARANZIE PRESTATE.....	47
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	48

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per il semestre chiuso al 30 giugno 2020, nel presentare l’andamento del Gruppo fornisce indirettamente l’analisi dell’andamento della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società concessionaria della gestione totale dell’Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004. In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall’emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è stata prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell’attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l’art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio). La pandemia, su scala mondiale, ha difatti causato e sta tuttora alimentando una crisi economica senza precedenti nella storia del settore aeroportuale e del trasporto aereo, come diffusamente illustrato nel prosieguo.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 2020 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). Nel luglio 2020 la partecipazione di AdB si è azzerata a seguito dell'abbattimento del capitale sociale per perdite e della mancata partecipazione della medesima Capogruppo all'operazione di ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea dei Soci in data 9 luglio u.s.. Attualmente, dunque, AdB non detiene più partecipazioni societarie in RTP.

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 5.300 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 4.500 mq e 43 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai *duty free* che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU.

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 489 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 espressi e la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di *handling* le cui tariffe sono regolamentate.

La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 90.000 metri quadrati, di cui oltre 70.000 metri quadrati relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 20.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Il primo semestre 2020 è stato caratterizzato dall'evento pandemico ingenerato dal proliferare a livello mondiale del contagio da virus Covid-19, definito dalla normativa di emergenza sanitaria nazionale quale fattispecie eccezionale ed imprevedibile (sussumibile nella "forza maggiore") e di grave turbamento per l'economia ai sensi dell'art. 107 del Trattato dell'Unione Europea.

L'impatto diretto sull'economia mondiale e, nello specifico, sul settore aereo è stato ed è tuttora di grande rilevanza e gli effetti della pandemia – che verso la fine del primo semestre 2020, a seguito dei diffusi lockdown ha rallentato in Europa ma, a partire da maggio, ha acquisito maggiore intensità nei paesi emergenti e negli Stati Uniti – continueranno a pesare sull'economia globale per l'intero anno in corso.

Nel primo trimestre il PIL delle principali economie si è contratto in misura marcata, principalmente a causa del calo dei consumi, in un contesto di forte riduzione dell'occupazione, determinato dall'adozione di stringenti misure di contenimento utili a combattere la diffusione del virus.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale, infatti, «l'impatto della pandemia sulla crescita mondiale sarà più negativo del previsto nella prima metà del 2020 e la ripresa sarà molto graduale»: le stime diffuse in giugno indicano una riduzione del PIL mondiale pari al -4,9% (1,9 punti percentuali al di sotto delle previsioni di aprile) e addirittura uguale al -8% nelle sole economie avanzate. Per il commercio mondiale il Fondo prevede una contrazione pari a quasi il -12%.

I principali rischi per la crescita futura derivano da una possibile seconda ondata di contagi, che avrebbe non solo ripercussioni negative sulla fiducia e sulle decisioni di consumo e di investimento di famiglie e imprese, ma anche sugli andamenti dei mercati finanziari, particolarmente sensibili all'evoluzione della pandemia.

Nel corso del secondo trimestre le misure espansive adottate dalle principali banche centrali e dai governi dei singoli Stati hanno tuttavia favorito un parziale rientro delle tensioni sui mercati finanziari con una riduzione della volatilità dai massimi raggiunti a marzo.

L'inflazione al consumo, in sensibile riduzione dall'inizio dell'anno, si è portata in aprile sotto l'1 per cento in tutte le principali economie avanzate. Le aspettative di inflazione a lungo termine rilevate sui mercati finanziari si mantengono stabili.

A completare il quadro macroeconomico mondiale del primo semestre dell'anno vi è la parziale ripresa dei corsi petroliferi che, dopo avere toccato un minimo di 19 dollari al barile alla metà di aprile, sono saliti al di sopra dei 40 dollari al barile all'inizio di luglio. Il recupero si deve principalmente all'accordo raggiunto tra i paesi OPEC+1 per ridurre la produzione e, in misura minore, alla graduale ripresa della domanda di greggio, in particolare dalla Cina.

Nell'area dell'euro gli indicatori disponibili suggeriscono che alla forte contrazione dell'attività economica nel primo trimestre è seguito un recupero, seppur parziale, tra maggio e giugno.

Nel corso del secondo trimestre i prezzi delle azioni e dei tassi di interesse hanno beneficiato del rafforzamento del programma di acquisti della BCE e della proposta da parte della Commissione europea di istituire uno strumento, denominato "Next Generation EU", utile a finanziare mediante prestiti e trasferimenti la ripresa nei paesi dell'Unione che vedrebbero considerevolmente ampliata la propria capacità di bilancio.

Sulla base dei dati preliminari, l'inflazione è solo debolmente positiva, con attese di medio-lungo periodo che, seppur leggermente cresciute rispetto ai livelli minimi raggiunti alla metà di marzo, rimangono su valori inferiori a quelli registrati prima dell'emergenza sanitaria.

Nel corso dei primi tre mesi del 2020 il PIL italiano ha subito una contrazione pari al 5,3% e, in base alle stime di Banca d'Italia, tale calo si sarebbe accentuato nel secondo trimestre, raggiungendo valori attorno al -10% rispetto allo stesso periodo del 2019: il graduale allentamento delle misure di sospensione dell'attività produttiva tra maggio e giugno non sarebbe infatti riuscito a compensare i livelli minimi di attività registrati in tutti i principali comparti nel mese di aprile.

Secondo Banca d'Italia, nella seconda metà dell'anno si avvierebbe una ripresa graduale, con un PIL che diminuirebbe complessivamente del -9,5% nel 2020, per poi recuperare del +4,8% nel 2021 e del +2,4% nel 2022, a meno di sviluppi più sfavorevoli in caso di nuovi rilevanti focolai epidemici a livello nazionale o globale. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2020*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale ha complessivamente registrato nel primo semestre del 2020 una diminuzione del 58,4%: il secondo trimestre dell'anno è stato il più critico, con una riduzione massima pari al -94,3% nel mese di aprile rispetto allo stesso periodo del 2019. Tale calo è stato solo parzialmente recuperato tra maggio e giugno, quando le misure di restrizione alla circolazione sono state via via allentate in diversi Paesi, in particolare in Europa all'interno dell'area Schengen.

Il traffico merci evidenzia invece un andamento decisamente meno negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 14,5% rispetto alla prima metà del 2019 (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), giugno 2020*).

Il calo del traffico passeggeri subito all'interno del continente europeo è stato complessivamente pari al -61,6% nella prima metà del 2020, con un quasi azzeramento tra fine marzo e metà giugno secondo ACI Europe. Anche in Europa il traffico merci ha registrato un dato meno negativo rispetto alla variazione del traffico passeggeri, con volumi di merce movimentati nel corso del primo semestre in diminuzione del 20,1% (www.aci-europe.org (ACI Europe) e *Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Giugno 2020*).

Il mercato italiano ha fortemente risentito tra marzo e giugno del 2020 degli effetti delle misure restrittive legate al contenimento della pandemia, riportando un calo del traffico passeggeri pari al -69,9% (Fonte: *Assaeroporti, giugno 2020*). Anche l'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo semestre del 2020 con una significativa riduzione del traffico, pari al -67,7%, in linea con il trend nazionale. Alla fine del primo semestre dell'anno lo scalo si posiziona al quarto posto in Italia per numero di passeggeri.

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

L'andamento del Gruppo ADB nel semestre è stato inevitabilmente e fortemente condizionato dagli effetti della pandemia Covid-19 che, come verrà dettagliatamente esposto nel prosieguo, ha causato il quasi azzeramento del traffico passeggeri in particolare nei mesi di aprile (-99,8%) e maggio (-99,7%) e la conseguente chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali del terminal.

L'Aeroporto di Bologna è rimasto aperto ed operativo in ottemperanza del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 112 del 12 marzo ed ha quindi operato come unico scalo operativo regionale per tutto il periodo di lockdown assicurando i servizi minimi essenziali al traffico passeggeri e merci.

Le risposte del Gruppo a questa crisi senza precedenti hanno riguardato, in primis, le misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale.

Le azioni poste in essere hanno riguardato dapprima la misurazione della temperatura corporea a tutti i passeggeri in arrivo, effettuata dai volontari della Protezione Civile coordinati dall'Usmaf (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera) e con il supporto di ADB, l'installazione in tutto l'aeroporto di erogatori di gel igienizzante e l'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare per evitare la diffusione del virus. Il controllo della temperatura è stato successivamente esteso anche ai passeggeri in partenza, dapprima attraverso termometri laser, poi tramite l'installazione di termoscanner di ultima generazione. Contestualmente è stato impedito, nella fase più critica della pandemia, l'accesso al terminal da parte degli accompagnatori dei passeggeri, sia in partenza, sia in arrivo e sono state create aree attrezzate per l'attesa all'esterno del terminal. Per garantire il distanziamento fisico, inoltre, sono stati suddivisi i flussi dei passeggeri in arrivo e in partenza all'interno del terminal e sono stati posti in essere interventi di chiusura di alcune aree in linea con le ridotte necessità operative. Tra le altre misure messe in campo si segnala la sanificazione intensiva delle aree anche tramite un sistema a frammentazione molecolare, l'installazione di plexiglass sia nei punti di contatto front office del terminal sia tra le postazioni di lavoro dello staff aeroportuale, l'adozione del sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza per abbattere l'interazione frontale fra il personale addetto ai controlli ed i passeggeri e la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone.

Il Gruppo ha avviato interventi di pulizia e igienizzazione straordinari nelle aree passeggeri, negli uffici e nelle aree di staff e, a seguito dell'Ordinanza regionale del 23 febbraio, ha ridotto al minimo, i corsi di formazione, le trasferte dei dipendenti e le visite di partner, fornitori e consulenti esterni, per poi bloccarli totalmente con i successivi DPCM di inizio marzo. Al fine di evitare il diffondersi del contagio e al tempo stesso garantire la continuità dell'attività aeroportuale, è stato incentivato il ricorso allo smart working per i lavoratori delle aree amministrative ed attivata una rotazione a gruppi dei lavoratori impegnati nelle aree operative più strategiche in una logica di contingency plan.

A conferma dell'impegno del Gruppo nell'adozione delle misure volte a ridurre al massimo il rischio di contagio tra i passeggeri e i lavoratori, l'Aeroporto di Bologna ha ottenuto da ACI World (ACI = Airport Council International), primo aeroporto in Italia e tra i primi al mondo, l'Airport Health Accreditation come più dettagliatamente esposto nel capitolo relativo agli eventi successivi al 30 giugno 2020.

Il Gruppo ha inoltre avviato un piano di smaltimento delle ferie arretrate, con l'obiettivo di contenere il costo del lavoro e al contempo salvaguardare il più possibile i livelli occupazionali; successivamente è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti oltre al blocco del reclutamento di nuovo personale e il mancato rinnovo dei contratti a termine in scadenza.

Sempre sul fronte dei costi il Gruppo ha attivato in parallelo misure di riduzione dei costi esterni, grazie all'analisi dei contratti in essere, all'avvio di rinegoziazioni con buona fede ed equità con i fornitori, in ottica di condivisione del momento critico contingente, e alla sospensione di processi di acquisto di forniture non strategiche o non necessarie in momenti di brusco calo della domanda di traffico aereo.

Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato in questa fase critica correlata alla straordinaria portata della pandemia Covid-19 con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo si è concentrato sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento che non rivestono carattere di urgenza e l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha deliberato la non distribuzione dei dividendi agli azionisti e la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva. La Capogruppo ha, inoltre, attivato la ricerca di nuove fonti di finanziamento, finalizzata nel mese di luglio, in ottica di adeguata provvista delle esigenze finanziarie del Gruppo, in applicazione delle disposizioni del Decreto Liquidità del 9 aprile 2020.

Tra le altre misure agevolative di cui ha usufruito il Gruppo, si segnala la presentazione da parte di AdB della richiesta per l'assegnazione del credito d'imposta per le spese di sanificazione e l'acquisto di dispositivi di protezione di cui all'art. 125 del del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 (cd. Decreto Rilancio) e la presentazione da parte delle società controllate dell'istanza per il riconoscimento del contributo a fondo perduto di cui all'art. 25 del medesimo Decreto Legge.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito anche se inevitabilmente nel semestre in esame il Gruppo si è concentrato sulla gestione dell'emergenza Covid-19.

“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 and sustainable corporation”

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

1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2020 fino al 30 giugno 2020;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2020 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,70 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 314,3 milioni di Euro.

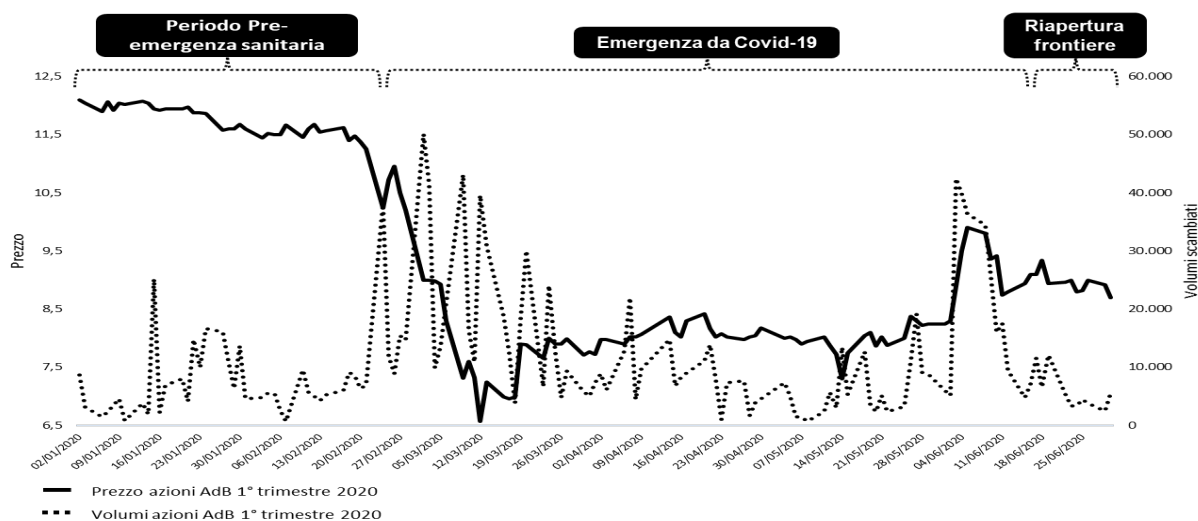
Andamento titolo AdB (01/01/2020-30/06/2020)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2020-30/06/2020)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2020-30/06/2020)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso del primo semestre 2020 è stato influenzato dalla particolare situazione che il mondo intero si è ritrovato a dover affrontare legata all'emergenza sanitaria da Covid-19. In particolare si riconoscono tre diverse fasi: la prima, da inizio anno fino al 23 febbraio 2020, giorno del primo DPCM contenente misure restrittive e di contenimento del contagio, una seconda fase dal 24 febbraio alla riapertura dei confini nazionali, in data 15/06/2020, quando inizia il terzo periodo, tuttora in corso.

Nella prima fase si osserva una stabilità del prezzo, tra 11,5 e 12,0 Euro, con meno di 7.000 azioni scambiate giornalmente. In seguito allo scoppio della crisi sanitaria legata alla diffusione del Covid-19, si assiste ad una

rapida discesa del titolo che il 12 marzo 2020 tocca un minimo pari a 6,57 Euro, con volumi che in più sessioni oscillano tra le 40 e le 50 mila azioni scambiate in un giorno.

Si assiste poi progressivamente ad una diminuzione della volatilità con volumi giornalieri che tornano ai valori pre-shock con una stabilizzazione del prezzo a quota 8,00 Euro ad azione.

Ad inizio giugno una significativa crescita delle azioni scambiate ha contribuito ad un materiale rialzo del prezzo sfiorando i 10,00 Euro ad azione. Tuttavia nella seconda metà del mese, con la riapertura delle frontiere, sia volumi che prezzo si sono ristabilizzati su valori pari alle 10 mila azioni scambiate al giorno a 8,50-9,00 Euro per azione.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Dopo un'ottima performance registrata in gennaio (+9,9% vs 2019), a febbraio lo scalo ha registrato un **traffico passeggeri** in linea con il 2019 (+0,3%) per effetto di un buon andamento delle prime tre settimane del mese (+5,3% vs 2019), con una netta inversione di tendenza a partire dal 22 febbraio (-25,1% negli ultimi 8 giorni del mese) per effetto dello scoppio dell'emergenza sanitaria da Covid-19.

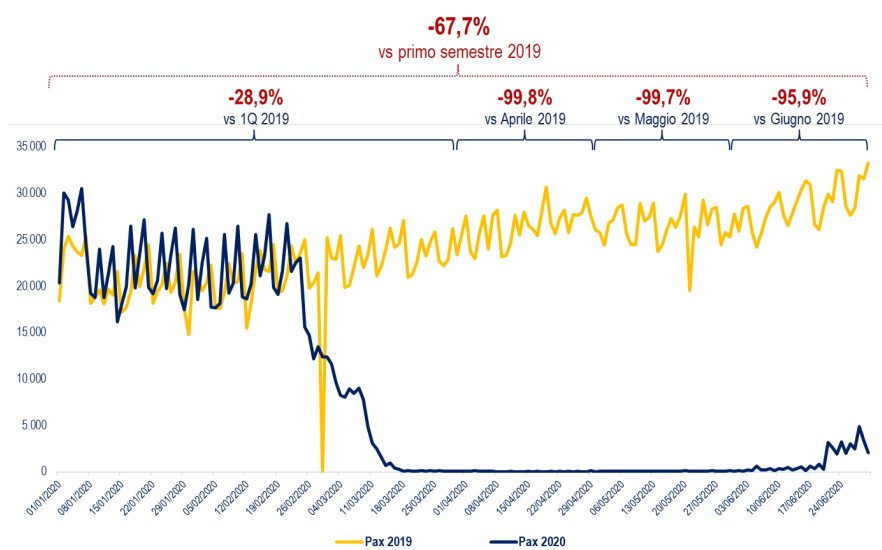
Tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo, prima in alcune zone (c.d. "zone rosse") e successivamente nell'intero Paese, sono entrate in vigore stringenti limitazioni agli spostamenti al fine di contrastare la diffusione della pandemia, comportando la cancellazione della maggior parte dei voli nazionali ed internazionali, nonché la chiusura degli aeroporti non rientranti nella lista degli scali indicati dal decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020.

Incluso in tale lista, l'aeroporto di Bologna è rimasto aperto ed operativo per tutto il periodo dell'emergenza sanitaria, nonostante volumi di traffico minimi. Sia durante il periodo di "lockdown", tra marzo ed aprile, sia all'inizio della c.d. "Fase 2", coincidente con il mese di maggio, infatti, il traffico dello scalo è stato pressoché azzerato, con un solo volo operativo da e per Roma Fiumicino.

Con la riapertura dapprima degli spostamenti all'interno dei confini nazionali ad inizio giugno e, successivamente dalla seconda metà del mese, delle frontiere con l'estero si è assistito ad una graduale, seppur modesta, ripresa del traffico aereo. In particolare, il primo vettore a riprendere le operazioni sul nostro scalo è stato Wizzair il 5 giugno, seguito nei giorni successivi da Air France e Lufthansa. Dal 21 giugno anche Ryanair ha ripreso le proprie operazioni su diverse rotte nazionali e internazionali.

Il primo semestre si è dunque chiuso con un calo del traffico passeggeri pari al 67,7% rispetto allo stesso periodo del 2019 e con una riduzione dei movimenti pari al 59,4%.

Andamento del traffico passeggeri I semestre 2020



Dati comprensivi di transiti. Aviazione Generale esclusa.

Relativamente al **traffico merci**, nel primo semestre del 2020 si registra un traffico cargo pari a 19.991.293 Kg, in calo del 19,7% rispetto allo stesso periodo del 2019. Tale riduzione è determinata prevalentemente da una contrazione della merce via aerea dovuta agli effetti dell'emergenza sanitaria da Covid-19 sul business "usuale", solo parzialmente compensata dall'utilizzo di voli charter utilizzati per sopperire alla domanda di materiale sanitario. Anche la movimentazione della merce via superficie risulta in netta diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2019, calo interamente ascrivibile alla prima metà del secondo trimestre a causa della sostanziale chiusura delle attività produttive.

	Gennaio – Giugno 2020	Gennaio – Giugno 2019	Var %
Passeggeri	1.435.301	4.446.465	(67,7%)
Movimenti	15.121	37.216	(59,4%)
Tonnellaggio	1.031.816	2.434.622	(57,6%)
Merce	19.991.293	24.893.650	(19,7%)

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Mentre nei primi due mesi del 2020 si sono registrate performance molto diverse tra traffico low cost, in forte aumento rispetto al 2019, e traffico di linea, rimasto invece sostanzialmente invariato, la forte contrazione dei volumi registrata tra marzo e giugno ha interessato tutte le componenti di traffico: le conseguenze delle misure adottate al fine di contenere la pandemia si sono infatti manifestate in egual misura sull'operatività sia dei vettori di linea sia dei vettori low cost. Leggermente inferiore è stato l'impatto della pandemia sul segmento di aviazione generale che ha fatto registrare una contrazione dei volumi più contenuta.

I collegamenti riattivati da giugno hanno mostrato nel complesso un buon fattore di riempimento nelle destinazioni nazionali, mentre i voli internazionali hanno maggiormente sofferto a causa del clima di incertezza in termini di vincoli ed obblighi introdotti alla libera circolazione per la tutela della salute.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2020	% sul totale	Gennaio - Giugno 2019	% sul totale	Var %
Linea	536.699	37,4%	1.784.696	40,1%	(69,9%)
Low cost	886.960	61,8%	2.608.586	58,7%	(66,0%)
Charter	8.593	0,6%	43.420	1,0%	(80,2%)
Transiti	1.604	0,1%	6.222	0,1%	(74,2%)
Totale Aviazione Commerciale	1.433.856	99,9%	4.442.924	99,9%	(67,7%)
Aviazione Generale	1.445	0,1%	3.541	0,1%	(59,2%)
Totale complessivo	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(67,7%)

Anche in questo contesto si conferma la vocazione internazionale dello scalo di Bologna: i passeggeri sui voli internazionali infatti rappresentano nella prima metà del 2020 il 77,9% del totale, in leggero calo rispetto allo scorso anno (78,5% nel primo semestre 2019) per effetto delle restrizioni imposte ai viaggi oltre i confini internazionali durante il periodo dell'emergenza sanitaria.

Composizione traffico passeggeri Aviazione Commerciale	Gennaio - Giugno 2020	Gennaio - Giugno 2019	Var %
UE	1.183.574	3.806.424	-68,9%
Extra UE	250.282	636.500	-60,7%
Totale Aviazione Commerciale	1.433.856	4.442.924	-67,7%
Aviazione Generale	1.445	3.541	-59,2%
Totale complessivo	1.435.301	4.446.465	-67,7%

Poco più di un quinto del traffico passeggeri di Bologna è domestico, mentre la Spagna, con il 14,0% di incidenza sul totale traffico, si conferma il secondo paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono la Germania con l'8,7%, il Regno Unito con l'8,4%, e la Francia con il 6,1%.

Traffico passeggeri per Paese	Gennaio - Giugno 2020	% sul totale	Gennaio - Giugno 2019	% sul totale	Var %
Italia	316.608	22,1%	956.479	21,5%	(66,9%)
Spagna	200.701	14,0%	604.180	13,6%	(66,8%)
Germania	125.168	8,7%	436.410	9,8%	(71,3%)
Regno Unito	121.172	8,4%	438.842	9,9%	(72,4%)
Francia	87.874	6,1%	248.746	5,6%	(64,7%)
Romania	72.203	5,0%	231.606	5,2%	(68,8%)
Turchia	49.091	3,4%	139.623	3,1%	(64,8%)
Paesi Bassi	43.965	3,1%	162.957	3,7%	(73,0%)
Emirati Arabi Uniti	38.974	2,7%	89.366	2,0%	(56,4%)
Belgio	38.476	2,7%	89.634	2,0%	(57,1%)
Altri Paesi	341.069	23,8%	1.048.622	23,6%	(67,5%)
Totale complessivo	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(67,7%)

Per quanto concerne le tratte operate, le principali destinazioni servite confermano la solidità del mix di traffico poichè rappresentano allo stesso tempo *hub* di compagnie aeree tradizionali e destinazioni *point to point* dei vettori *low cost*.

Tuttavia nel primo semestre del 2020, per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, si evidenzia una forte contrazione di tutte le destinazioni collegate con lo scalo di Bologna.

Nonostante le restrizioni che per mesi hanno limitato gli spostamenti internazionali, nel corso del primo semestre dell'anno Madrid è diventata la destinazione principale per volume di passeggeri, superando Catania, ora al secondo posto. Seguono Roma Fiumicino, Barcellona e Palermo.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Giugno 2020	Gennaio- Giugno 2019	Var %
Madrid	61.542	148.589	(58,6%)
Catania	57.027	195.535	(70,8%)
Roma FCO	55.861	145.115	(61,5%)
Barcellona	55.461	182.930	(69,7%)
Palermo	54.300	136.298	(60,2%)
Parigi CDG	48.049	154.666	(68,9%)
Francoforte	41.081	157.949	(74,0%)
Londra STN	39.082	128.883	(69,7%)
Dubai	38.475	88.395	(56,5%)
Londra LHR	38.126	148.288	(74,3%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Ryanair ha rappresentato nel primo semestre 2020 il 49,9% del traffico passeggeri complessivo, in calo di oltre il 65% rispetto allo stesso periodo del 2019. Al secondo e terzo posto si confermano rispettivamente Wizzair ed Alitalia, entrambi con una contrazione dei volumi di traffico compresa tra il 65% e il 70%.

Traffico passeggeri per compagnia	Gennaio-Giugno 2020	% sul totale	Gennaio-Giugno 2019	% sul totale	Var %
Ryanair	716.180	49,9%	2.057.110	46,3%	(65,2%)
Wizz Air	86.460	6,0%	244.787	5,5%	(64,7%)
Alitalia	66.531	4,6%	218.584	4,9%	(69,6%)
Air France	55.270	3,9%	154.383	3,5%	(64,2%)
Lufthansa	40.834	2,8%	157.883	3,6%	(74,1%)
Emirates	38.475	2,7%	88.395	2,0%	(56,5%)
British Airways	38.413	2,7%	148.461	3,3%	(74,1%)
KLM Royal Dutch Airlines	32.586	2,3%	111.692	2,5%	(70,8%)
Air Nostrum	30.681	2,1%	77.621	1,7%	(60,5%)
Turkish Airlines	29.833	2,1%	90.814	2,0%	(67,1%)
Altre compagnie	300.038	20,9%	1.096.735	24,7%	(72,6%)
Totale complessivo	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(67,7%)

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Giugno 2020	Gennaio-Giugno 2019	Var %
Merce via aerea di cui	15.717.339	19.469.594	(19,3%)
Merce	15.717.047	19.447.901	(19,2%)
Posta	292	21.693	(98,7%)
Merce via superficie	4.273.954	5.424.056	(21,2%)
Totale	19.991.293	24.893.650	(19,7%)

Nel primo semestre 2020 sono stati movimentati 19.991.293 Kg di merce, in calo del 19,7% rispetto allo stesso periodo del 2019 per effetto sia della riduzione della merce trasportata via aerea sia di quella movimentata via superficie.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	8.476	28.446	(19.970)	-70,2%
Ricavi da Vettori	5.938	12.429	(6.491)	-52,2%
Ricavi da Operatori aeroportuali	814	1.648	(834)	-50,6%
Incentivi al traffico	(3.862)	(12.471)	8.609	-69,0%
Ricavi per Servizi di Costruzione	4.422	5.965	(1.543)	-25,9%
Altri Ricavi	653	675	(22)	-3,3%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(67)	(1)	(66)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	16.374	36.691	(20.317)	-55,4%

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

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

La riduzione dei ricavi nel primo semestre 2020 rispetto all'analogo periodo del 2019 è dovuta prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico che si è registrata a partire dalla fine del mese di febbraio, per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, a cui si aggiunge un calo della tariffa media e dei ricavi per servizi di costruzione. Si evidenzia che fino al verificarsi dell'emergenza sanitaria i ricavi sono stati superiori rispetto al 2019 per un andamento positivo del traffico nel primo bimestre.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 55,4% rispetto al 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-70,2%): i ricavi da passeggeri si riducono in misura leggermente superiore al calo del traffico passeggeri (-67,7%) per effetto dell'aggiornamento tariffario in vigore dal 1 gennaio 2020 che ha visto una contrazione delle tariffe legate a questa categoria di ricavi;
- Ricavi da Vettori (-52,2%): i ricavi da Vettori si riducono in misura lievemente inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (-50,6%): i ricavi si riducono per effetto del calo dei volumi di traffico, della revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore per supportare gli operatori in questa fase di emergenza e per effetto della contrazione del servizio di erogazione di carburante svolto da una controllata;
- Incentivi: il calo degli incentivi rispetto al 2019 (-69%) è legato alla riduzione del traffico incentivato;

- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione (-25,9%) è da collegare ai minori investimenti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, tenuto conto anche della riprogrammazione degli interventi resa necessaria dall'emergenza sanitaria in corso.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Retail e Advertising	3.098	7.333	(4.235)	-57,8%
Parcheggi	2.800	7.970	(5.170)	-64,9%
Real Estate	1.107	1.215	(108)	-8,9%
Servizi ai passeggeri	1.221	3.002	(1.781)	-59,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	7.995	1.126	6.869	610,0%
Altri Ricavi	906	1.562	(656)	-42,0%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	17.127	22.208	(5.081)	-22,9%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo pari al 22,9%, con una contrazione di tutte le principali voci di ricavo, ad eccezione dei ricavi per servizi di costruzione.

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

Retail e Advertising

La contrazione dei ricavi rispetto al 2019 (-57,8%) è dovuta all'emergenza Covid-19 che ha determinato una drastica riduzione dei volumi di traffico a causa della progressiva cancellazione dei voli sullo scalo, seguita dalla chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti) decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020 e dalla progressiva riduzione della vendita di spazi pubblicitari. Tale situazione ha comportato un sostanziale azzeramento della componente variabile, a cui si è aggiunta una riduzione dei canoni fissi accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza. In seguito alla ripresa delle operazioni sullo scalo da parte dei vettori, alla fine del mese di giugno è stato avviato un piano di progressiva riapertura dei punti vendita che è tuttora in corso.

Parcheggi

Nel primo semestre del 2020 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una contrazione del 64,9% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, per effetto di un sostanziale azzeramento dei volumi di traffico a partire dagli ultimi giorni di marzo. Nel mese di giugno, grazie alla ripartenza dei collegamenti aerei, si è registrata una ripresa dei ricavi, anche attraverso alcune iniziative volte a promuovere l'utilizzo dei parcheggi in sicurezza, attraverso la digitalizzazione dei pagamenti e la possibilità di accesso "contactless" grazie all'introduzione della lettura della targa dell'autovettura ed all'utilizzo del Telepass.

Real Estate

I ricavi real estate sono in leggero calo rispetto al primo semestre 2020 per effetto di alcuni sconti applicati sui canoni fissi. Nel complesso si evidenzia un impatto minimo dell'emergenza in corso su questo business.

Servizi ai passeggeri

Nel 1° semestre 2020 i servizi ai passeggeri vedono una contrazione del 59,3% rispetto al 2019 per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Nel primo semestre del 2020 si registra per questo business una significativa riduzione dei ricavi per effetto della progressiva cancellazione dei voli che ha determinato la chiusura al pubblico della Business Lounge dal 17 marzo al 30 giugno 2020.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental registrano una contrazione sia della componente variabile che dei canoni fissi, quest'ultima accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza. Le attività degli autonoleggiatori non sono state sospese completamente in quanto deve essere garantito il servizio ai passeggeri che viaggiano sullo scalo di Bologna.

Ricavi per Servizi di Costruzione

L'incremento di questa voce (+610,0%) è da collegare ai maggiori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Altri ricavi: la contrazione degli altri ricavi (-42,0%) è dovuta principalmente a minori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali e a minori vendite di certificati di 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 semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	11.437	30.229	(18.792)	-62,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	9.421	21.075	(11.654)	-55,3%
Ricavi per servizi di costruzione	12.418	7.091	5.327	75,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	225	504	(279)	-55,4%
RICAVI	33.501	58.899	(25.398)	-43,1%
Materiali di consumo e merci	(699)	(962)	263	-27,3%
Costi per servizi	(7.681)	(10.075)	2.394	-23,8%
Costi per servizi di costruzione	(11.826)	(6.753)	(5.073)	75,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.900)	(4.074)	2.174	-53,4%
Oneri diversi di gestione	(1.495)	(1.595)	100	-6,3%
Costo del personale	(10.583)	(14.950)	4.367	-29,2%
COSTI	(34.184)	(38.409)	4.225	-11,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(683)	20.490	(21.173)	n.s.
Ammortamento diritti di concessione	(3.317)	(3.024)	(293)	9,7%
Ammortamento altre attività immateriali	(650)	(576)	(74)	12,8%
Ammortamento attività materiali	(1.320)	(1.423)	103	-7,2%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(5.287)	(5.023)	(264)	5,3%
Accantonamento rischi su crediti	(257)	(350)	93	-26,6%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(363)	(1.191)	828	-69,5%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(20)	(208)	188	-90,4%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(640)	(1.749)	1.109	-63,4%
TOTALE COSTI	(40.111)	(45.181)	5.070	-11,2%
RISULTATO OPERATIVO	(6.610)	13.718	(20.328)	n.s.
Proventi finanziari	116	79	37	46,8%
Oneri finanziari	(303)	(598)	295	-49,3%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(6.797)	13.199	(19.996)	n.s.
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.066	(3.778)	5.844	n.s.
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(4.731)	9.421	(14.152)	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	0%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	(4.731)	9.421	(14.152)	n.s.

Il primo semestre 2020 si chiude con una perdita consolidata di **4,7 milioni di Euro** rispetto all'utile di **9,4 milioni di Euro** del 2019. Il risultato negativo è stato determinato dalla contrazione del traffico dovuta all'emergenza Covid-19, con impatto su tutte le principali componenti del business a partire dalla fine di febbraio, come esposto nel seguito.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 43,1% rispetto al 2019 ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano del 62,2% principalmente per la contrazione del traffico e, in modo residuale, per l'aggiornamento tariffario;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono del 55,3% per effetto della riduzione del traffico e delle chiusure della quasi totalità degli esercizi commerciali del terminal come evidenziato dall'andamento di tutte le componenti di questa categoria nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** aumentano del 75,1% per maggiori investimenti realizzati nel settore non aviation;

- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 55,4% rispetto al 2019 è dovuto principalmente a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente dell'11% sullo stesso periodo del 2019 a seguito della contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento messe in atto per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una riduzione (-27,3%) per il minore acquisto di carburante aeromobili da parte di una controllata;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-23,8%) rispetto allo stesso periodo del 2019 in particolare grazie alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico (es. PRM, MBL, ecc.), al contenimento dei costi delle utenze conseguente al minore utilizzo di alcune aree del terminal, alla rimodulazione di alcuni contratti di servizi e ai minori costi per manutenzioni e prestazioni professionali;
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono del 75,1% per maggiori investimenti realizzati;
- ✓ la contrazione del 53,4% della voce **canoni, noleggi e altri costi** è dovuta principalmente al calo dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in leggero calo rispetto al 2019 (-6,3%) per effetto di minori oneri tributari.

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

Complessivamente il primo semestre 2020 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) negativo di 683 mila Euro** contro un margine positivo di 20,5 milioni di Euro dello stesso periodo del 2019, per effetto di una contrazione dei ricavi, strettamente correlata all'andamento del traffico, e di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali.

Passando ai **costi di struttura**, gli ammortamenti crescono del 5,3% in coerenza con l'avanzamento del piano ammortamenti ed i nuovi investimenti del Gruppo mentre gli accantonamenti evidenziano una diminuzione del 63,4% prevalentemente per il minor accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali in conseguenza della revisione della programmazione degli interventi con slittamento temporale di alcuni di essi.

La contrazione dei costi complessivi dell'11,2% a fronte di una riduzione dei ricavi del 43,1% determina un calo del **Risultato Operativo (EBIT)** che passa da +13,7 milioni di Euro dei primi sei mesi del 2019 a **-6,6 milioni di Euro** al 30 giugno 2020.

La **gestione finanziaria** migliora leggermente rispetto al primo semestre 2019 (da -0,5 a -0,2 milioni di Euro) grazie principalmente alla diminuzione degli interessi passivi bancari per effetto della riduzione del debito (-40 mila Euro) e degli interessi passivi da attualizzazione dei fondi per effetto dell'andamento dei tassi (-251 mila Euro).

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo semestre 2020 evidenzia una **perdita di 6,8 milioni di Euro** contro un utile di 13,2 milioni del primo semestre 2019 con una contrazione di 20 milioni di Euro.

Per quanto riguarda la stima delle **imposte sul reddito**, nel semestre il Gruppo rileva una perdita fiscale Ires riportabile agli esercizi successivi con conseguente iscrizione di imposte anticipate che migliorano il risultato di periodo per complessivi 2,1 milioni di Euro (contro 3,8 milioni di imposte rilevate nel primo semestre 2019).

Il **risultato netto** del periodo, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto a una **perdita di 4,7 milioni di Euro** contro un risultato netto positivo di 9,4 milioni del primo semestre 2019 ed una contrazione complessiva di 14,2 milioni di Euro.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	11.437	30.229	(18.792)	-62,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	9.421	21.075	(11.654)	-55,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	225	504	(279)	-55,4%
RICAVI RETTIFICATI	21.083	51.808	(30.725)	-59,3%
Materiali di consumo e merci	(699)	(962)	263	-27,3%
Costi per servizi	(7.681)	(10.075)	2.394	-23,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.900)	(4.074)	2.174	-53,4%
Oneri diversi di gestione	(1.495)	(1.595)	100	-6,3%
Costo del personale	(10.583)	(14.950)	4.367	-29,2%
COSTI RETTIFICATI	(22.358)	(31.656)	9.298	-29,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	(1.275)	20.152	(21.427)	n.s.
Ricavi per servizi di costruzione	12.418	7.091	5.327	75,1%
Costi per servizi di costruzione	(11.826)	(6.753)	(5.073)	75,1%
Margine Servizi di Costruzione	592	338	254	75,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(683)	20.490	(21.173)	n.s.

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione, per evidenziare l'incidenza del drastico calo di traffico e di redditività dovuto allo sviluppo pandemico ed alle diverse misure di chiusura disposte dai vari governi con limitazione degli spostamenti nazionali ed internazionali e conseguente forte calo dell'offerta di voli da parte delle compagnie aeree. Ciò ha comportato un calo del traffico passeggeri su Bologna del 29% nel primo trimestre e del 98% nel secondo trimestre 2020 con conseguente riduzione dei ricavi rispettivamente del 23% e 89% e del Margine Operativo Lordo Rettificato come esposto nella tabella seguente:

	1° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	2° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019
TRAFFICO PASSEGGERI	1.395.671	-28,9%	39.630	-98,4%
	1° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	2° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019
CONTO ECONOMICO				
RICAVI RETTIFICATI	18.054.188	-22,8%	3.028.991	-89,3%
RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	9.906.441	-26,1%	1.532.053	-90,9%
RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	8.028.617	-18,0%	1.391.048	-87,7%
ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	119.130	-37,5%	105.890	-66,2%
COSTI RETTIFICATI	-13.987.029	-8,2%	-8.371.194	-49,0%
COSTO DEL PERSONALE	-6.537.570	-8,5%	-4.045.054	-48,2%
ALTRI COSTI OPERATIVI	-7.449.459	-7,9%	-4.326.140	-49,8%
MOL RETTIFICATO	4.067.159	-50,1%	-5.342.203	n.s.
EBITDA MARGIN	22,5%	-35,4%	-176,4%	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2020	al 30.06.2019	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	(1.171)	20.203	(21.374)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(5.761)	10.050	(15.811)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(12.062)	10.032	(22.094)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	4.661	(19.314)	23.975
Variazione finale di cassa	(13.162)	768	(13.930)
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762	13.491
Variazione finale di cassa	(13.162)	768	(13.930)
Disponibilità liquide fine periodo	16.091	16.530	(439)

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha assorbito cassa per 1,2 milioni di Euro contro flussi in entrata per 20,2 milioni del semestre di confronto. La riduzione pari a 21,4 milioni di Euro è dovuta essenzialmente al risultato economico negativo del periodo.

Il capitale circolante ha assorbito risorse per altri 4,6 milioni di Euro; tale variazione, pur essendo inferiore rispetto a quella del semestre 2019 (-10,2 milioni di Euro) ha determinato un **flusso di cassa delle attività operative nette negativo per 5,8 milioni di Euro** contro un flusso positivo di 10 milioni del 30 giugno 2019.

L'assorbimento di cassa del capitale circolante è principalmente dovuto a:

- pagamento delle imposte (2,3 mln), inferiore al primo semestre 2019 per effetto della crisi determinata dal Covid-19 e delle conseguenti misure di sostegno governative;
- riduzione dei debiti commerciali e delle altre passività superiore alla riduzione dei crediti commerciali e delle altre attività determinata dalla riduzione del volume d'affari.

L'assorbimento di risorse generato **dalle attività di investimento** è stato di **12,1 milioni di Euro** di investimenti quasi esclusivamente infrastrutturali contro un flusso di cassa positivo di 10 milioni del primo semestre 2019 per la scadenza di impieghi temporanei di liquidità per 17,4 milioni di Euro.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato **positivo per 4,7 milioni di Euro** per effetto dell'accensione di un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro da parte della Capogruppo per far fronte alle esigenze di cassa in attesa della finalizzazione delle operazioni di finanziamento assistite da garanzia Sace poi finalizzate nel mese di luglio per complessivi 58,9 milioni di Euro. A ciò si aggiunge:

- l'assenza di distribuzione di dividendi a seguito di delibera dell'Assemblea dei Soci del 30 aprile 2020 contro un pagamento di 16,2 milioni di Euro al 30 giugno 2019;
- lo slittamento del pagamento della rata del mutuo in scadenza a giugno 2020 grazie all'adesione alla moratoria proposta dall'Istituto di Credito di prolungamento della durata del finanziamento da giugno a dicembre 2024.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 13,2 milioni di Euro** contro un aumento di liquidità del semestre 2019 di 0,8 milioni di Euro.

Di seguito si mostra il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2020 a confronto con il 31 dicembre 2019 ed il 30 giugno 2019:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	al 30.06.2019	Variazione 30.06.2020 31.12.2019	Variazione 30.06.2020 30.06.2019
A	Cassa	25	26	25	(1)	0
B	Altre disponibilità liquide	16.066	29.227	16.505	(13.161)	(439)
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	16.091	29.253	16.530	(13.162)	(439)
E	Crediti finanziari correnti	772	501	0	271	772
F	Debiti bancari correnti	(5.035)	(28)	(29)	(5.007)	(5.006)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.062)	(3.059)	(3.056)	(3)	(6)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.967)	(3.086)	(3.792)	1.119	1.825
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(10.064)	(6.173)	(6.877)	(3.891)	(3.187)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	6.799	23.581	9.653	(16.782)	(2.854)
K	Debiti bancari non correnti	(11.400)	(11.643)	(13.168)	243	1.768
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.221)	(1.437)	(1.617)	216	396
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(12.621)	(13.080)	(14.785)	459	2.164
O	Posizione/(Indebitamento) finanziaria netto (J)+(N)	(5.822)	10.501	(5.132)	(16.323)	(690)

La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 30 giugno 2020 è **negativa per 5,8 milioni** di Euro rispetto a una posizione finanziaria netta positiva di 10,5 milioni del 31 dicembre 2019 (-16,3 milioni).

La variazione è dovuta principalmente a:

- riduzione delle disponibilità liquide sia per un effetto tipicamente stagionale dovuto al pagamento del canone di concessione del secondo semestre 2019 sia per il pagamento degli investimenti prevalentemente infrastrutturali effettuati nel periodo unitamente alla riduzione degli incassi conseguente al forte calo del fatturato registrato nel semestre ed alle difficoltà finanziarie dei clienti vista la crisi che ha coinvolto l'intero settore;
- aumento dell'indebitamento per l'accensione di un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro.

Rispetto al 30 giugno 2019 non si rilevano sostanziali differenze tra i due valori della posizione finanziaria netta che sono entrambi negativi per 5,8 milioni al 30 giugno 2020 e 5,1 milioni al 30 giugno 2019, grazie alla destinazione a riserva degli utili dell'esercizio 2019 e, conseguentemente, la non distribuzione dei dividendi che ha consentito di non peggiorare la liquidità del semestre in esame. A fronte di una liquidità sostanzialmente invariata, l'indebitamento al 30 giugno 2020 è aumentato, nonostante il pagamento delle rate di mutuo scadute, per effetto del tiraggio del finanziamento a breve di cui sopra.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	al 30.06.2019	Var. 30.06.2020 31.12.2019	Var. 30.06.2020 30.06.2019
-Crediti commerciali	7.377	15.464	17.870	(8.087)	(10.493)
-Crediti tributari	837	189	193	648	644
- Altri Crediti	3.034	5.014	6.249	(1.980)	(3.215)
-Rimanenze di magazzino	704	622	545	82	159
Subtotale	11.952	21.289	24.857	(9.337)	(12.905)
-Debiti commerciali	(13.953)	(18.537)	(16.095)	4.584	2.142
-Debiti tributari	(1.060)	(3.598)	(2.566)	2.538	1.506
-Altri debiti	(21.753)	(27.514)	(25.743)	5.761	3.990
Subtotale	(36.766)	(49.649)	(44.404)	12.883	7.638
Capitale circolante netto operativo	(24.814)	(28.360)	(19.547)	3.546	(5.267)
Immobilizzazioni	205.487	198.143	193.308	7.344	12.179
-Imposte differite attive	7.931	6.190	6.180	1.741	1.751
-Altre attività non correnti	12.623	13.624	13.679	(1.001)	(1.056)
Totale immobilizzazioni	226.041	217.957	213.167	8.084	12.874
- Fondi rischi, oneri e TFR	(19.381)	(19.229)	(19.158)	(152)	(223)
- Fondo imposte differite	(2.586)	(2.558)	(2.486)	(28)	(100)
-Altre passività non correnti	0	(136)	(168)	136	168
Subtotale	(21.967)	(21.923)	(21.812)	(44)	(155)
Capitale fisso operativo	204.074	196.034	191.355	8.040	12.719
Totale Impieghi	179.260	167.674	171.808	11.586	7.452

FONTI <i>in migliaia di Euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	al 30.06.2019	Var. 30.06.2020 31.12.2019	Var. 30.06.2020 30.06.2019
Posizione/(Indebitamento) finanziaria netta	(5.822)	10.501	(5.132)	(16.323)	(690)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(87.855)	(67.009)	(66.941)	(20.846)	(20.914)
-Risultato dell'esercizio	4.731	(20.852)	(9.421)	25.583	14.152
Patrimonio Netto di Gruppo	(173.438)	(178.175)	(166.676)	4.738	(6.762)
Patrimonio Netto di Terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(173.438)	(178.175)	(166.676)	4.738	(6.762)
Totale Fonti	(179.260)	(167.674)	(171.808)	(11.586)	(7.452)

La struttura patrimoniale del Gruppo al 30 giugno 2020 evidenzia un **capitale circolante netto operativo** negativo per **24,8 milioni** di Euro contro 28,4 milioni alla chiusura dell'esercizio 2019 per effetto della riduzione dei debiti superiore alla riduzione dei crediti e delle altre attività correnti. Il calo dei debiti è dovuto alla riduzione dei costi operativi del semestre, dei debiti tributari per effetto della perdita fiscale del periodo e del debito per addizionale a diritti di imbarco dei passeggeri per la forte diminuzione del fatturato aviation.

Rispetto al primo semestre 2019 il capitale circolante netto operativo evidenzia un aumento di oltre 5 milioni di Euro dovuto prevalentemente alla significativa riduzione dei crediti e altre attività correnti tra le quali l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri sempre per effetto della riduzione del fatturato aviation.

Il **capitale fisso operativo** si attesta a **204 milioni di Euro** con una crescita di 8 milioni rispetto al 31 dicembre 2019 e di 12,7 milioni rispetto al 30 giugno 2019 dovuta in entrambi i casi prevalentemente all'avanzamento del piano investimenti del Gruppo oltre alla crescita delle imposte differite attive del periodo in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali del semestre in esame.

Il **capitale investito netto** è pari a **179 milioni di Euro** in aumento di 11,6 milioni rispetto al 31 dicembre 2019.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 30 giugno 2020 è pari a 5,8 milioni di Euro mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a **173,4 milioni di Euro** contro 178,2 milioni al 31 dicembre 2019. Il decremento è dovuto solo alla perdita del periodo in quanto l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha accolto l'approccio prudenziale proposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 e ha quindi deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

3.4 INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 giugno 2020, tenuto conto dell'infrannualità ed a maggior ragione, visto l'andamento eccezionale di questo semestre.

3.5 GLI INVESTIMENTI

Nonostante la riprogrammazione degli interventi ritenuti non indispensabili e urgenti e la sospensione dei cantieri dovuta alle misure adottate dal Governo per limitare la diffusione della pandemia (cd. lockdown), l'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al 30 giugno 2020 è pari a **12,1 milioni di Euro** contro 7,4 milioni del primo semestre 2019.

Dei 12,1 milioni di Euro, 6,8 milioni sono relativi ad investimenti legati all'esecuzione del Masterplan di cui il principale riguarda l'acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo per 4 milioni di Euro e 5,3 milioni sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

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

- **Ampliamento terminal:** si è conclusa la progettazione esecutiva dell'ampliamento del terminal esistente e la verifica del progetto esecutivo è stata positivamente completata a fine gennaio 2020. In attesa dell'approvazione del progetto esecutivo da parte di Enac;
- **Nuova piazzola de-icing ed edificio:** sono stati conclusi alcuni lavori accessori di completamento dell'intervento;
- **Nuovo Parcheggio Multipiano:** il progetto esecutivo per la costruzione di un parcheggio in prossimità dell'aerostazione è stato approvato da Enac, è stata inoltre ottenuta l'autorizzazione a procedere da parte del Comitato di Monitoraggio che ha verificato l'allineamento del progetto alle prescrizioni definite in sede di conformità urbanistica;
- **Sopraelevazione Parcheggio Express:** sono stati avviati i lavori di realizzazione della sopraelevazione del parcheggio;
- **Ampliamento parcheggio aeromobili III° lotto:** la gara per la realizzazione del piazzale è stata avviata ed attualmente è in corso la disamina delle offerte pervenute;

- **Edificio Cargo:** sono in corso lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato nel settore cargo.

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

- la fornitura e installazione di macchine radiogene di standard 3 previste da normativa e il connesso ampliamento dell'impianto BHS in fase di completamento;
- l'avvio dei lavori in area check-in per la realizzazione di nuovi uffici per operatori aeroportuali;
- l'installazione di 3 nuovi ABC (Automatic Border Control) gate per la lettura dei passaporti dei passeggeri in partenza;
- alcuni interventi di efficientamento energetico;
- l'acquisto di termo scanner per misurare la temperatura a tutti coloro che hanno accesso al terminal.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 30 giugno 2020 è pari a **221 mila Euro** e ha riguardato prevalentemente il land side.

La revisione della programmazione del fondo di rinnovo con slittamento temporale di alcuni interventi alla luce della pandemia Covid-19 non ha riguardato l'intervento più rilevante che è confermato per il mese di settembre 2020 e riguarda i lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo con chiusura dello scalo per 10 giorni dall'11 al 21 settembre.

Conferenza dei Servizi per l'accertamento di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030

In data 24 gennaio 2020 si è conclusa la Conferenza dei Servizi avente ad oggetto l'accertamento di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030, promossa da Enac in relazione all'aggiornamento del Masterplan dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, con il parere favorevole con prescrizioni degli Enti di livello statale e territoriale.

Gli interventi di sviluppo infrastrutturale inclusi nel Masterplan dell'aeroporto bolognese saranno progettati e realizzati, supportando lo sviluppo ed i livelli di servizio dello scalo con soluzioni tecniche e tempistiche tali da assecondare i trend di crescita del traffico e la piena sostenibilità, nel rispetto delle prescrizioni del Decreto VIA e degli atti ed accordi attuativi di livello territoriale.

Il Masterplan prevede la realizzazione per fasi di una serie di interventi, i cui punti caratterizzanti sono l'ampliamento del Terminal passeggeri, che comporterà un aumento delle superfici di oltre 20 mila metri quadrati (+ 50% circa), la realizzazione di un parcheggio multipiano per le automobili dei passeggeri e per autonoleggi con 2.000 posti auto aggiuntivi (+ 38% circa), ed altresì una fascia boscata di circa 40 ettari a nord dello scalo, per assorbimento di anidride carbonica ed altre opere di compensazione e mitigazione ambientale.

Il via libera da parte della Conferenza dei Servizi costituisce un passaggio amministrativo essenziale per il processo di sviluppo dell'Aeroporto di Bologna ed è il risultato della fattiva collaborazione tra Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, ENAC, Ministero dell'Interno, Ministero dell'Ambiente e Territorio e Tutela del mare, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno.

Gli esiti della Conferenza di Servizi ed i vincoli urbanistici correnti, così come le comunicazioni di legge in materia di futuri possibili espropri di talune private proprietà sono in via di notifica ad ogni controinteressato da parte di AdB (soggetto attuatore del Masterplan) a seguito di delega di funzioni conferita da ENAC (soggetto promotore ed autorizzatore e con potestà espropriative).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	452	489	-37	-8%
Dirigenti	9	10	(1)	0%
Quadri	35	32	3	10%
Impiegati	321	349	(28)	-8%
Operai	87	98	(11)	-11%

	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio	505	541	-36	-7%
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	34	32	2	6%
Impiegati	372	398	(26)	-7%
Operai	90	102	(12)	-12%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 37 equivalenti full-time rispetto al primo semestre 2019 è dovuta al mancato rinnovo dei contratti a termine a causa del quasi completo azzeramento di traffico del secondo trimestre 2020.

Il costo

La riduzione dell'29,2% rispetto allo stesso periodo del 2019 deriva, oltre che dal calo di organico sopra descritto, dalle azioni messe in atto con l'obiettivo di contenere il più possibile il costo del lavoro, dal momento che rappresenta una delle principali voci di costo per il Gruppo, salvaguardando però al contempo e nella misura massima possibile i livelli occupazionali.

In particolare si è agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza dal 21 marzo 2020 per AdB e a seguire per la controllata FFM, il Gruppo ha avviato la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti.

Nel mese di giugno, a seguito della seppur flebile ripresa dell'operatività sullo scalo da parte dei vettori, è stato parzialmente ridotto l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i settori operativi in relazione a processi operativi più complessi e onerosi in termini di risorse dedicate.

	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	10.583	14.950	-4.367	-29,2%

Le relazioni sindacali

In data 19 marzo 2020 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i dipendenti AdB, con parere favorevole della Regione Emilia Romagna. La Cassa Integrazione potrà avere una durata di 12 mesi e prevede un sistema di rotazione che viene applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità. In data 31 marzo 2020 è stato firmato con le OO.SS. un accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anche per i dipendenti della società controllata FFM.

AdB ha scelto di anticipare ai propri dipendenti il trattamento di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria che al 30 giugno risulta già rimborsata dall'Inps, nonché di presentare istanza al Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo per l'integrazione salariale di competenza. Quest'ultimo ha iniziato ad erogare le prestazioni integrative della Cigs relative ai mesi di marzo-aprile-maggio a partire dal mese di agosto.

La formazione del personale

Nel primo semestre 2020 la spesa in formazione è stata inferiore rispetto allo stesso periodo dello scorso anno per effetto della sospensione, a partire da metà marzo, dei corsi sia in-house che fuori sede a causa delle disposizioni ministeriali legate alla pandemia Covid-19.

In ottica di contenimento dei costi, si è proceduto, a partire dalla fine di febbraio, a cancellare le attività formative non obbligatorie. La formazione del primo semestre 2020 è stata caratterizzata quindi dalla specifica formazione obbligatoria che ha coinvolto, in particolare, l'area Security con formazione in modalità web conference da marzo 2020.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

Al 30 giugno 2020 la società ha 17 dipendenti e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

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

Nel primo semestre 2020, nonostante la flessione del 30% nei volumi di traffico con circa 2,9 milioni di kg processati in meno, FFM ha chiuso con un risultato di periodo positivo per 236 mila Euro in calo del 12% rispetto all'analogo periodo del 2019. I ricavi ammontano a 1,4 milioni di Euro ed evidenziano una riduzione del 19%; analoga flessione registrano i costi operativi che si attestano a 1 milione di Euro determinando un Margine Operativo Lordo di 326 mila Euro (-17% sul semestre 2019).

Tag Bologna Srl

TAG ha avviato l'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come *handler*. La partecipazione totalitaria in TAG, dalla precedente quota del 49%, è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

Al 30 giugno 2020 la società opera con 12 dipendenti e ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing che per il 2020 interessa l'area legale e del personale.

Nel primo semestre 2020, il traffico di Aviazione Generale servito da TAG evidenzia una riduzione dei movimenti in linea con la media nazionale (-45%) ma la riduzione del tonnellaggio e delle vendite di carburante per aeromobili è stata più consistente: in entrambi i casi pari al 58%.

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

A causa della flessione dei volumi TAG ha chiuso con un risultato di periodo negativo di 113 mila Euro contro un utile di 138 mila nel semestre di confronto. I ricavi ammontano a 0,7 milioni di Euro ed evidenziano una riduzione del 52%; la flessione dei costi operativi che si attestano a 0,4 milioni di Euro è del 38% determinando un Margine Operativo Lordo negativo di 349 mila Euro contro un risultato positivo di 362 nel primo semestre 2019.

Si rimanda alla nota 29 del bilancio – operazioni con parti correlate – per le informazioni sui rapporti intervenuti nel periodo tra le controllate e la Capogruppo.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 L'AMBIENTE

Il Gruppo continua a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche ambientali: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative.

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

Nel corso del primo semestre 2020 è stata svolta la progettazione esecutiva degli interventi di conservazione del sito di Rete Natura 2000 SIC "Golena san Vitale", nonché proseguita la progettazione esecutiva della fascia boscata da realizzare a Nord dell'Aeroporto.

4.2 LA QUALITÀ

Sulla base di quanto disposto da Enac con Comunicazione dell'11 marzo 2020 (ENAC-PROT-11/03/2020-0029259-P), nel secondo trimestre 2020 sono state sospese le indagini di customer satisfaction e di rilevazione degli indicatori della qualità dei servizi standard del gestore aeroportuale. Tale scelta si è resa necessaria a fronte di una situazione di forte limitazione della normale operatività del traffico aereo sullo scalo sia in termini di movimenti sia di passeggeri e in funzione dell'aggiornamento del processo di rilevazione a tutela di tutti i soggetti coinvolti.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

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

In data 16 gennaio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato e pubblicato la delibera di conformità definitiva al modello tariffario di riferimento in relazione alla proposta dei diritti aeroportuali elaborata da AdB.

In data 16 luglio 2020, con Delibera n. 136/2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha dichiarato concluso il procedimento avviato con delibera n. 84/2018 relativo alla revisione dei modelli tariffari. I nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali entreranno in vigore a partire dal 1 luglio 2021.

5.2 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI

Nell'ambito delle misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro ed all'economia connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 si citano i principali provvedimenti che interessano il settore aeroportuale e del trasporto aereo:

- 1) Decreto Liquidità (D.L. 8 aprile 2020 n.23) che disciplina l'accesso ai finanziamenti garantiti dallo Stato;
- 2) Decreto Rilancio (D.L.19 maggio 2020 n.34):
 - stralcio del saldo Irap 2019 e del primo acconto 2020 per le imprese con ricavi non superiori ai 250 milioni di Euro nel 2019;
 - differimento al 16 settembre 2020 del termine di effettuazione dei versamenti fiscali e contributivi sospesi dai precedenti decreti (DL Cura Italia e Liquidità);
 - incremento del limite annuo di crediti utilizzabili in compensazione nel modello F24;
 - credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro e l'acquisto di DPI;
 - proroga di due anni delle concessioni aeroportuali in essere;
 - nuova parziale destinazione della cd. addizionale comunale ai diritti di imbarco a decorrere dal 1° luglio 2021 con destinazione al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale di 1,5 Euro a passeggero precedentemente destinati all'INPS (così la quota INPS scende da 5 Euro a 3,5 Euro a passeggero in partenza);
 - istituzione di un fondo per la compensazione dei danni subiti dai vettori aerei;
 - costituzione di una newco a capitale pubblico per la futura Alitalia;
 - obbligo per i vettori e per le imprese che operano nel settore e impiegano personale sul territorio italiano di applicare ai propri dipendenti trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore;

oltre ad alcune misure in materia di integrazione salariale e sostegno all'occupazione fra cui:

- congedi parentali Covid fino al 31/08
- aumento delle giornate per chi usufruisce della Legge 104 (12 giorni aggiuntivi)
- blocco dei licenziamenti collettivi o per motivi economici fino al 17/8.

- 3) A seguito dell’emanazione dello stato di emergenza sanitaria il Governo tramite lo strumento dei DPCM ha varato una serie di norme relative alle misure di contenimento della Pandemia. Il Governo ha quindi sottoscritto con le Parti Sociali (Confindustria, OO.SS., ecc.) un “Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro”, firmato il 14 marzo 2020 in attuazione della misura (art. 1, comma 1, numero 9) del DPCM 11 marzo 2020 e aggiornato successivamente il 24 aprile. A seguito di questo Protocollo ADB e le aziende controllate FFM e TAG si sono date un loro Protocollo aziendale che mette in pratica le linee guida del protocollo nazionale. Per la verifica dell’attuazione del Protocollo, ADB e le società del Gruppo hanno costituito un apposito Comitato di Regolamentazione con riunioni settimanali al quale partecipano anche gli RLS/RSU.
- 4) Con circolare del 23 aprile 2020 poi chiarita da successiva nota del 22 giugno, l’ENAC in accordo con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha differito il versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza nel mese di luglio al 31 gennaio 2021 commisurandone il pagamento al traffico effettivo 2020 ed evitando quindi i versamenti in acconto sulla base del traffico 2019. La condizione agevolativa è subordinata alla concessione della parallela dilazione di pagamento dei canoni di subconcessione aviation al medesimo termine del 31 gennaio 2021 in ottica di trasferimento del beneficio all’intera filiera del settore aeroportuale.

5.3 FONDO ANTINCENDI

L’art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha istituito il versamento a carico delle società di gestione aeroportuale italiane di somme, da calcolarsi proporzionalmente al proprio traffico aereo, con la finalità di abbattere i costi a carico dello Stato relativi all’erogazione del servizio antincendi aeroportuale (istituzione del c.d. Fondo Antincendi). Tale finalità è stata modificata dall’articolo 4, comma 3-bis, del Decreto Legge n. 185/2008, entrato in vigore in data 29.01.09, che ha spezzato il rapporto commutativo tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria del c.d. Fondo Antincendi ed il beneficio derivante dalle attività finanziate, destinando il Fondo a scopi differenti da quelli primigeni legati al servizio antincendi aeroportuale.

A seguito dell’entrata in vigore, in data 1° gennaio 2016, dell’art.1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016)», il Legislatore ha, mediante decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, introdotto la qualifica di “corrispettivi”, con riferimento alle contribuzioni destinate al Fondo Antincendi. Quest’ultima previsione è stata oggetto di un giudizio di legittimità costituzionale, a seguito del rinvio operato dalle SS.UU. della Corte di Cassazione, mediante ordinanza motivata del 28 dicembre 2016. A partire dal 26 luglio 2018, ai sensi dell’art. 30 della legge n. 87 del 1953, la contestata norma dell’art. 1, comma 478 (L.208/2015), dichiarata illegittima, con la sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018, non può più avere applicazione.

Nel quadro giuridico di riferimento, deve, inoltre, menzionarsi l’importante sentenza della Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2019, n. 3162, che delinea una definitiva cornice di diritto entro la quale collocare e valutare la complessa fattispecie del Fondo Antincendi, in quanto è stata definitivamente accertata e dichiarata:

- la natura di tributo del contributo da versarsi;
- la giurisdizione competente tributaria.

Detta pronuncia della Cassazione richiama, inoltre, con una particolare rilevanza dal punto di vista dell’affermazione di un principio giuridico generale, il dispositivo della sentenza, passata in giudicato, della Commissione Tributaria Provinciale di Roma n. 10137/51/14, la quale ha accertato “la non debenza del tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell’originario scopo legislativo ad opera dell’art. 4, comma 3 - bis, del D.L. n. 185 del 2008”.

Nel corso del 2019 è stata, infine, emanata la sentenza della Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019 la quale, riprendendo tutti gli accertamenti di fatto e di diritto già compiuti dai diversi giudici aditi (Corte Costituzionale, Corte di Cassazione, CTP, ecc.) viene a delineare un compiuto quadro giuridico ed a definire la giurisprudenza tributaria in materia di trattamento del Fondo Antincendi.

Tale pronuncia risulta attualmente impugnata in Cassazione dalle Amministrazioni e dall'Avvocatura di Stato. Si rimanda per ulteriori approfondimenti al capitolo Contenziosi.

5.4 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS

Si rinvia al paragrafo *supra* n. 5.2, essendo state apportate alcune modifiche al regime dell'addizionale comunale destinata al finanziamento INPS, ad opera del Decreto Rilancio.

5.5 NUOVA NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE".

Dall'entrata in vigore del nuovo testo dell'art.703 del codice della navigazione così come novellato dall'art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, la Capogruppo ne ha approfondito i vari aspetti sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico e ha appurato tramite apposito parere legale che, stante la convenzione di concessione in essere con Enac, la disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi e indennizzi trova piena applicazione. Conseguentemente, ha applicato per la prima volta la normativa in materia di Terminal Value nel Bilancio 2019 cui si rimanda per ogni approfondimento.

5.6 DICHIARAZIONI DI CARATTERE NON FINANZIARIO

Il Gruppo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b, del D. Lgs. 254/2016, ha predisposto per il secondo anno consecutivo la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario che costituisce una relazione distinta. La dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2019, redatta secondo lo standard di rendicontazione "GRI Standards" è disponibile sul sito internet del Gruppo.

5.7 PRIVACY COMPLIANCE

La Capogruppo ha varato, il 25 maggio 2018, un apposito modello volto ad assicurare l'adeguata *compliance* aziendale al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Il modello viene attuato e sviluppato seguendo i principi enunciati, nel medesimo GDPR di *privacy by design* e *privacy by default*, per il tramite di un apposito organismo aziendale interfuzionale (Comitato Data Protection) costituito da specialisti interni. La Società procede all'aggiornamento periodico del proprio Registro dei trattamenti e dell'analisi del rischio al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza. Sono condotti audit periodici per verificare la corretta *compliance* alla normativa di riferimento da parte del team del DPO. La Società ha rinnovato l'incarico al Data Protection Officer (DPO) nominato, sino al 2022. Ampia attività, in logica di *privacy by design*, è stata svolta dalla Società nell'ambito delle misure di sicurezza aziendali varate per contenere l'epidemia ed ostacolare l'eventuale propagarsi del virus COVID-19 sul luogo di lavoro e nell'ambito della comunità aeroportuale (i.e. termoscanner Terminal passeggeri, misurazione temperatura, SWE, misure organizzative e distribuzione dei dispositivi di sicurezza in dotazione al personale, ecc.).

5.8 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

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

La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari ad 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. All'udienza per la verifica dello stato passivo fissata per il giorno 6 febbraio 2018, sono stati esaminati solo parte dei crediti del personale dipendente. Per l'esame dei crediti diversi, dopo diversi rinvii, era stata fissata l'udienza per il giorno 20 febbraio 2019, ma in tale data è giunta l'ennesima proroga a data da destinarsi.

Non risulta, allo stato, ancora formalizzato l'ammontare complessivo delle passività di Alitalia SAI ammesso alla procedura di a.s..

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

Si deve, tuttavia, evidenziare in questa sede, che sulla scorta della normativa di emergenza sanitaria, di cui detto *infra*, si delinea una possibile ipotesi di nuova nazionalizzazione della compagnia aerea di bandiera. Difatti, parallelamente al fallimento degli ultimi tentativi di privatizzazione del vettore, il Governo italiano, ha fatto ricorso – mediante la disposizione dell'art. 79, comma 2 del c.d. decreto "Cura Italia" (DL del 17.3.2020 n. 18) – all'art. 107, comma 2, *lett.b* per poter ricapitalizzare, con 500 milioni di Euro, la nuova Alitalia in controllo pubblico, senza incorrere nel divieto comunitario di aiuti di stato, in ragione dell'evento eccezionale occorso. Detta ricapitalizzazione è comunque soggetta all'autorizzazione della Commissione Europea. Ora, si profila, dunque, all'orizzonte la costituzione di una nuova newco Alitalia, a partecipazione totalitaria pubblica o comunque in controllo pubblico da parte del MEF, con ampi poteri del Commissario Straordinario anche in merito alla destinazione degli asset delle due società attualmente in amministrazione straordinaria. Tale scenario appare foriero di ulteriore complessità per le sorti dell'insinuazione al passivo effettuata da AdB.

5.9 IRESA

L'**IRESA** – imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili – è stata istituita quale tributo dalla Regione Emilia-Romagna con la Legge Regionale 21/12/2012 n. 15. La norma istitutiva è stata successivamente sospesa a tempo indeterminato dalla Legge Regionale 20/12/2013 n. 28. Il 27 giugno 2019, la Legge Regionale n.8 ha apportato modifiche alla Legge istitutiva dell'IRESA definendone la decorrenza dal **1° gennaio 2020** e modificando la base imponibile del tributo, non più calcolata solo in base al peso massimo al decollo (MTOW) e al livello delle emissioni sonore dell'aeromobile, ma anche considerando la fascia diurna/notturna del movimento, la tipologia di propulsione (a elica o a getto) e la direzione di decollo e atterraggio degli aeromobili; quest'ultimo parametro applicativo del tributo, particolarmente complesso e non attualmente a disposizione del gestore aeroportuale, è ancora in corso di definizione e necessita di una ulteriore delibera della Giunta Regionale.

Dal 1° gennaio 2020 l'Iresa viene corrisposta dalle compagnie aeree con le modalità indicate nel documento contabile emesso dal gestore aeroportuale che poi riversa tali somme alla Regione Emilia Romagna secondo le modalità definite in un'apposita convenzione approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 2410 del 19 dicembre 2019. La destinazione del gettito, al netto dei costi della convenzione suddetta, sarà volta al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e disinquinamento acustico e ad ulteriori investimenti e/o indennizzi per i residenti nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997. La deliberazione della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 402/2020 stabilisce, in considerazione dell'emergenza sanitaria nazionale, il rinvio al 31 luglio degli adempimenti tributari relativi all'invio dei flussi informatici e ai versamenti dell'IRESA da parte dei gestori aeroportuali. AdB sta ottemperando agli obblighi della Convenzione formalizzata in materia con la Regione Emilia-Romagna.

5.10 BREXIT

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

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

Successivamente e, in particolare, il 29 gennaio 2020 l'Europarlamento ha ratificato il testo dell'accordo di recesso del Regno Unito dall'Unione Europea, ufficialmente avvenuto il **1° febbraio 2020**. Tale accordo regola il recesso britannico prevedendo un periodo transitorio che va dal 1° febbraio al **31 dicembre 2020**, nel quale, resta tutto invariato, riscossione dei diritti aeroportuali compresi. La normativa e le procedure UE in materia di libera circolazione delle persone, dei servizi, dei capitali e delle merci manterranno la propria vigenza nel Regno Unito e solo dal 1° gennaio 2021, **salvo diverso nuovo accordo**, il Regno Unito non sarà più parte del territorio doganale e fiscale (IVA e accise) dell'Unione Europea.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziali e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

Fondo Antincendi

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del **servizio antincendio** presso gli aeroporti italiani, 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 e la prossima udienza, risulta, attualmente fissata per il 28.10.2020. 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 e, da ultimo, dalla Commissione Tributaria Regionale Lazio n. 7164/2019, che ha affermato: i) la natura di tributo di scopo della contribuzione al Fondo Antincendi, ii) la conseguente competenza del giudice tributario, iii) la non doverosità di tale tributo a decorrere dal 2009, a causa del venir meno dell'originario scopo legislativo, 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. L'appello proposto è stato definitivamente rigettato, in quanto dichiarato inammissibile dalla Corte di Appello di Bologna con l'ordinanza n. 1718/19. Detta ordinanza è passata in giudicato in data 28 ottobre 2019, ponendo definitivamente fine al contenzioso promosso dalle Amministrazioni, le quali sono, altresì, state condannate a rifondere integralmente AdB delle spese giudiziali sostenute.

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). Parallelamente, anche nel corso del mese di gennaio 2020, sono state condotte, a più riprese, una serie di interlocuzioni con le Amministrazioni onde vagliare la possibilità di un accordo transattivo e di promuovere, da parte del Legislatore, la riscrittura della norma che mutò la finalità primigenia del Fondo. Allo stato non vi sono sviluppi rilevanti ed ENAC ha invitato le società di gestione aeroportuali a mantenere un approccio quanto più prudenziale, soprattutto con riferimento alle somme di contribuzione al Fondo VV.F. che abbiano avuto una copertura tariffaria.

Non si ravvisano, dunque, novità processuali – in assenza di una pronuncia che espliciti efficacia diretta nei confronti di AdB – o stragiudiziali, tali da determinare le condizioni tutte per una variazione rispetto al trattamento in bilancio della contribuzione al Fondo Antincendio.

Revocatoria Alitalia

La Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell'azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. Si tratta di una revocatoria fallimentare, ovvero della richiesta al Tribunale di rendere inefficaci, e conseguentemente ottenere la restituzione, dei pagamenti effettuati dalla compagnia aerea nel cd. periodo sospetto (segnatamente 1 novembre 2016-1 maggio 2017), ovvero 6 mesi prima della dichiarazione di insolvenza, da cui è scaturita l'ammissione all'amministrazione straordinaria. Trattasi di 1,49 milioni di Euro oltre a 0,5 milioni di addizionale ai diritti di imbarco.

La prima udienza, del relativo procedimento, è fissata per il 22 febbraio 2021. La Società, contesta fermamente il fondamento giuridico e stigmatizza la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione.

Contenzioso stragiudiziale - Riserve Società di progettazione TE2C

La Capogruppo ha ricevuto una richiesta per maggiori compensi da parte della Tecno Engineering 2C, società di ingegneria incaricata della progettazione del progetto “Ampliamento Terminal”, assommante a circa 2,2 milioni di Euro. La Società non ritiene affatto legittima la richiesta della controparte contrattuale e sta svolgendo ogni istruttoria, a completamento di quanto già ampiamente agli atti, per adeguata controdeduzione e rigetto – per molteplici cause e ragioni – della richiesta così come pervenuta.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria Covid-19 sta determinando impatti significativi sul settore aeroportuale: ACI Europe riporta una perdita pari ad oltre 223 milioni di passeggeri nel solo mese di giugno per gli scali europei e prevede una riduzione totale del traffico pari a ben il 64% nell'anno in corso. Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 avverrà solo nel 2024, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività.

Ad oggi rimangono di difficile stima gli effetti della pandemia sull'intero settore nel lungo termine, non potendosi escludere cambiamenti radicali degli attuali modelli di business. Si ritiene, inoltre, altamente probabile che le conseguenze sul traffico passeggeri si protraggano anche oltre il 2020, considerando il mantenimento di misure restrittive alla circolazione delle persone all'interno di ciascun Paese o tra i diversi Paesi ed aree geografiche intra EU ed extra EU, le criticità e gli impatti di tipo economico su molteplici settori di business, l'impatto «psicologico» dell'emergenza sulla propensione degli individui a viaggiare in aereo ed altresì il possibile mantenimento o l'ulteriore inasprimento di misure a tutela della salute (c.d. “distanziamento sociale”) che possono arrivare a ridurre anche notevolmente la capacità dell'infrastruttura aeroportuale.

La riduzione del traffico in un orizzonte temporale di medio-lungo termine potrebbe compromettere la sostenibilità dell'attuale modello di business e rendere necessaria una profonda revisione del piano di sviluppo infrastrutturale dello scalo. I risultati economici del Gruppo AdB sono fortemente condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, da emergenze sanitarie, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori, dalle alleanze tra vettori e dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.

Tali rischi possono comportare effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematiche.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità. Pur mantenendosi al momento inalterato l'impegno di sviluppare le infrastrutture aeroportuali esistenti, il piano interventi è attualmente oggetto di rivalutazione in chiave strategica in seguito alla drastica riduzione del traffico. Al fabbisogno determinato dal piano interventi, seppur laddove ridotto e rimodulato nelle tempistiche, a causa dell'attuale e straordinaria crisi economica e finanziaria si aggiunge l'esigenza di finanziare anche il ciclo del Capitale Circolante Netto. Con la finalità di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19, l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva. La Capogruppo ha inoltre ottenuto l'accesso a linee di credito ed importanti finanziamenti bancari – già comunicati al mercato – in ottica di adeguata copertura delle esigenze finanziarie del Gruppo. Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021.

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

Per quanto attiene al rischio di credito, al 30 giugno 2020 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 24% contro un 46% del 31 dicembre 2019. La crisi in atto e in particolare il quasi azzeramento del fatturato verso i vettori nei mesi di aprile e maggio ha infatti modificato sia la composizione dei primi dieci clienti, con l'introduzione nel ranking di clienti non aviation che il loro peso percentuale sul fatturato totale, come si evince dalle percentuali suesposte.

Il 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 tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi ex-ante, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

Le politiche commerciali poste in essere dal Gruppo, con l'obiettivo di limitare l'esposizione, prevedono: richiesta di pagamenti immediati per le transazioni effettuate con i consumatori finali o con controparti occasionali (i.e. parcheggi);

richiesta di pagamenti anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o senza garanzie collaterali;

- richiesta di garanzia fidejussoria ai clienti subconcessionari.

La crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese di tutta la filiera; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha concesso alcune dilazioni di pagamento ai clienti ed ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 30 giugno 2020 così come continuerà a monitorarlo e adeguarlo anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa.

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

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

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

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

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 giugno 2020, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 49,9%. 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 ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio 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'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complesso e incerto tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

La Capogruppo è esposta al rischio della diminuzione della marginalità relativa sui ricavi della *Business Unit Aviation* in caso di aumento dei volumi di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi.

La Società, nel rispetto della propria *policy* di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia *legacy carrier*, sia *low cost*, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte. La suddetta *policy* prevede che gli incentivi non possano in nessun caso superare una misura tale per cui non vi sia un 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. A fronte della crisi pandemica e valutata l'assoluta novità e discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha sospeso dal 28 maggio 2020 l'efficacia della Policy 2020, con riserva di incentivazione di casi eccezionali (prevalentemente di tenuta dell'attuale mercato assai volatile) per tutta la residua summer 2020 e con riserva di definizione di una nuova Policy per sviluppo di traffico da applicarsi a partire dalla stagione IATA winter 2020-21, che sarà impostata in via sperimentale tenendo conto dell'eccezionalità della pandemia corrente e con logiche peculiari che saranno da considerarsi contingenti e sperimentali fino al ripristino di un più stabile mercato aviation presso lo scalo.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte della chiusura degli esercizi commerciali aeroportuali (con pochissime eccezioni e comunque con assenza di clientela) per il periodo di lockdown come decretato a livello nazionale e valutata la ripresa assai limitata del traffico nella summer 2020, la Capogruppo ha acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili basati esclusivamente sulle royalties sui fatturati dei medesimi. Le nuove condizioni contrattuali saranno peraltro valide per un periodo limitato fino al termine del corrente anno

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, tra cui ad esempio la pandemia in corso, 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.

L'emergenza sanitaria da Covid-19 potrebbe portare alla ridefinizione, da parte della Capogruppo, dei principali investimenti a supporto della capacità infrastrutturale, tra cui l'ampliamento dell'aerostazione, e, più in generale, ad una rimodulazione temporale dello sviluppo infrastrutturale di cui al Masterplan al 2030 al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione dell'investimento e la sostenibilità finanziaria. Le decisioni in materia che saranno adottate dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB saranno comunicate con immediatezza al mercato.

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

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

Rischi relativi al quadro normativo

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

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

L'introduzione dell'Iresa (rif. Capitolo Quadro Normativo) con decorrenza 1° gennaio 2020 sugli aeroporti della Regione Emilia-Romagna, pur non riguardando direttamente il Gruppo AdB in quanto i soggetti passivi dell'imposta sono i vettori, comporta un potenziale danno concorrenziale per il Gruppo vista la non uniforme imposizione di tale tributo nelle regioni limitrofe. Tuttavia, considerata la drastica riduzione del traffico del semestre in esame il volume di fatturato di questo nuovo tributo è stato contenuto.

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate al 30 giugno 2020 per 185 milioni di Euro, la crisi Covid-19 è stata considerata un indicatore di impairment e pertanto, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di impairment sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza, in particolare sulla durata della crisi, consente.

Il test di impairment non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).

Stagionalità dei ricavi

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera, generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel terzo trimestre dell'anno, piuttosto che nei primi e negli ultimi mesi. Le vendite più elevate si concentrano, infatti, nel periodo giugno-settembre, momento di picco delle vacanze estive, in cui si registra il massimo livello di utenza. A questo si aggiunge una forte componente di passeggeri *business*, per le caratteristiche del tessuto imprenditoriale del territorio e per la presenza di eventi fieristici di richiamo internazionale, che tempera i picchi stagionali dell'attività turistica. Pertanto, i dati economici e finanziari relativi a periodi infrannuali potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua. A quanto sopra nel semestre in esame si aggiunge l'impatto del drastico calo del traffico e dei risultati conseguenti alla diffusione della pandemia Covid-19.

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

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

- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto;
- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di Euro	al 30/06/2020	al 30/06/2019	Var.	Variaz. %
Fidejussioni	8.093	7.573	521	6,9%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0,0%
Lettere di patronage	3.009	3.523	(514)	-14,6%
Totale garanzie prestate	21.975	21.968	7	0,0%

Al 30 giugno 2020, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:
 - o a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,6 milioni di Euro);
 - o a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 2,4 milioni di Euro;
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Capogruppo per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che alla data di chiusura del periodo risulta pari a 3 milioni di Euro.

Rapporti con società controllate e collegate e parti correlate

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con società controllate e collegate e con parti correlate, si rimanda a quanto scritto nell'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili consolidati al 30 giugno 2020.

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

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

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

Andamento del traffico

Con il progressivo ritorno dei voli da gran parte dell'area UE e dai Paesi Schengen, i volumi di traffico dello scalo sono in, seppure lenta e incerta, ripresa.

Nel mese di luglio i passeggeri sono stati 228.070, con un decremento del 75,2% sullo stesso mese del 2019, ma in crescita rispetto a giugno 2020 nel quale si erano registrati appena 35.000 passeggeri.

Come in giugno, tuttavia, la componente internazionale, storicamente punto di forza del Marconi, risulta più penalizzata, riportando un calo pari all'80,5% rispetto allo stesso periodo del 2019.

I passeggeri hanno mostrato infatti una preferenza per le destinazioni nazionali (-54,3% sul 2019), dato confermato anche dalle tratte più frequentate del mese che hanno visto ai primi posti proprio le mete italiane, nell'ordine: Roma Fiumicino, Catania, Palermo, Olbia e Cagliari.

Come nei mesi precedenti, anche in luglio il traffico relativo alle merci trasportate per via aerea ha risentito degli effetti della pandemia, subendo tuttavia un calo di minor entità (-19,7% sullo stesso mese del 2019) per un totale di 3.015 tonnellate.

Complessivamente, nei primi sette mesi dell'anno l'Aeroporto di Bologna ha fatto registrare 1.661.926 passeggeri (-69,0%), con 16.513 movimenti (-60,8%) e 18.732 tonnellate di merce trasportata (-19,3%) a conferma che il perdurare dell'emergenza Covid-19 in tutto il mondo continua ad avere pesantissime ripercussioni sul settore del trasporto aereo.

Ad agosto i passeggeri mensili sono stati 312.156, con un decremento del 65,9% sullo stesso mese del 2019, ma in crescita rispetto a luglio 2020, dove si erano registrati 228 mila passeggeri.

I movimenti aerei sono stati 3.302, pari ad un decremento del 50,2% su agosto 2019, ma in crescita del 46,9% rispetto ai movimenti del luglio di quest'anno.

Nel dettaglio, i passeggeri su voli internazionali sono stati 182.592 (-75,2% su agosto 2019), mentre quelli su voli nazionali sono stati 129.564 (-27,5%). Come nei mesi precedenti, dunque, la pandemia ha colpito più duramente i voli internazionali, che storicamente rappresentano circa il 75% dei passeggeri del Marconi, mentre i voli nazionali hanno "tenuto" maggiormente.

Un dato che viene confermato anche dalle destinazioni più richieste di agosto, che hanno visto ai primi cinque posti Catania, Olbia, Palermo, Cagliari e Roma, con una crescita significativa di passeggeri sulla Sardegna. In particolare, grazie all'avvio dei voli di Volotea, i passeggeri da e per l'Aeroporto della Costa Smeralda sono aumentati del 48% sullo stesso mese del 2019, mentre anche Cagliari (con Ryanair) ha segnato un +6%.

Le merci trasportate per via aerea hanno registrato un decremento del 9,4% sullo stesso mese dell'anno precedente, per un totale di 1.946 tonnellate.

Nei primi otto mesi del 2020 il Marconi ha registrato 1.974.082 passeggeri (-68,5%), con 19.815 movimenti (-59,4%) e 20.678 tonnellate di merce trasportata (-18,4%).

Finanziamenti a supporto della liquidità

La Capogruppo ha attivato nel corso del secondo trimestre dell'anno un piano di consolidamento finanziario con l'obiettivo di fronteggiare l'incremento della necessità di circolante per effetto dell'emergenza Covid-19. Tale piano ha raggiunto il suo completamento nel corso del mese di luglio, attraverso la finalizzazione di due operazioni di finanziamento, rispettivamente del valore di 25 milioni di Euro con Unicredit e del valore di 33,9 milioni di Euro con Intesa Sanpaolo, già interamente erogati a luglio.

Entrambe le operazioni sono costituite da mutui assistiti dalle garanzie rilasciate da SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia, hanno durata di 72 mesi, rate trimestrali a quota capitale costante con preammortamento di 2 anni (Unicredit) e 3 anni (Banca Intesa).

I finanziamenti sono finalizzati a supportare una migliore programmazione della gestione aziendale nelle sue diverse ed articolate componenti ed altresì a supportare il piano di sviluppo infrastrutturale della Capogruppo, con l'auspicio che le condizioni sanitarie ed economiche consentano una più significativa pur progressiva ripresa fino, nel medio termine, ai livelli pre-pandemici.

Proroga durata delle concessioni

In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è stata prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge n.77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni articolo 202, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34.

Ciò avrà un impatto sul piano di ammortamento dei diritti di concessione che dovrà essere rivisto riparametrando le aliquote costanti di ammortamento in base alla nuova scadenza della concessione aeroportuale.

ACI Airport Health Accreditation

A fine agosto l'Aeroporto di Bologna ha ottenuto – come primo aeroporto in Italia e tra i primi al mondo - l'Airport Health Accreditation da ACI World, il programma internazionale che valuta le misure e le procedure sanitarie introdotte dagli aeroporti per contrastare la diffusione della pandemia Covid-19, in conformità alle raccomandazione dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) – Council Aviation Recovery Task Force, in linea con le indicazioni dell'EASA (European Aviation Safety Agency), con il protocollo del Centro Europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC –Saviation Health Safety Protocol) e le linee guida ACI Europe. L'aeroporto di Bologna è stato valutato su diversi aspetti tra cui la pulizia e disinfestazione, le distanze fisiche, la protezione del personale, le comunicazioni ai passeggeri e le strutture a disposizione di questi ultimi. Il Gruppo auspica che questo riconoscimento, ottenuto grazie al forte impegno verso la sicurezza dei passeggeri e della comunità aeroportuale attivato fin dai primissimi giorni dell'emergenza pandemica, possa contribuire a fare riconquistare progressivamente la fiducia dei passeggeri nei confronti del trasporto aereo e della sua filiera.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

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

Alla fine di agosto sono operative sullo scalo 24 compagnie aeree con collegamenti verso 74 destinazioni nazionali e internazionali. Le prospettive di ripresa dei volumi di traffico per il secondo semestre risultano incerte e strettamente correlate all'evoluzione dell'emergenza sanitaria Covid-19. Dalle prime analisi dell'evoluzione della pandemia e del relativo impatto sul trasporto aereo, alcuni studi di settore ipotizzano, nei prossimi anni, una ripresa non graduale e lineare del traffico, quanto piuttosto un andamento più altalenante dei volumi, che possano risentire di una situazione disomogenea nella diffusione dei contagi nei singoli paesi. Sulla base dei volumi registrati nei primi otto mesi dell'anno, delle informazioni attualmente disponibili e degli studi di settore si può prevedere che i volumi di traffico a fine 2020 possano registrare una significativa contrazione rispetto al 2019.

Il comparto non aviation, nella seconda parte dell'anno, continuerà a risentire negativamente della situazione di emergenza sia per la ridefinizione degli accordi contrattuali con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito sia per la parziale ripresa dei volumi di traffico su cui si fonda la componente variabile dei contratti. Nel complesso l'impatto negativo sul business non aviation si ritiene molto significativo in quanto stimato in misura proporzionale alla variazione del traffico rispetto allo scorso anno.

Sul fronte dei costi, il Gruppo ha avviato, fin dall'inizio del periodo di emergenza, misure di riduzione dei costi esterni, grazie a rinegoziazioni con i fornitori e alla cessazione di forniture non strategiche o non necessarie in momenti di calo della domanda di traffico aereo. Tali azioni hanno avuto effetti prevalentemente sul secondo trimestre dell'anno e, vista la struttura del conto economico tipica dei gestori aeroportuali con elevata incidenza dei costi fissi, hanno generato risparmi inferiori rispetto alla diminuzione dei volumi. Con la graduale ripresa delle operazioni da parte dei vettori nel mese di giugno, sono stati progressivamente riattivati i contratti che erano stati sospesi o rimodulati, con un impatto atteso di crescita dei costi operativi nel secondo semestre dell'anno. Quest'ultimo risentirà negativamente, inoltre, di costi aggiuntivi derivanti dall'emergenza sanitaria in corso (ad esempio sanificazioni, utilizzo DPI, ecc.) e dall'obbligo in capo al gestore di svolgere alcune ulteriori attività (ad esempio misurazione della temperatura, controllo degli accessi al terminal, ecc.).

La ripresa dell'operatività sullo scalo da parte dei vettori ha, inoltre, determinato un'importante riduzione nell'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i settori operativi. I protocolli di sicurezza anti-Covid hanno determinato processi operativi particolarmente complessi con impiego di un numero di risorse dedicato non proporzionale al volume di traffico servito.

Pur consapevoli di quanto sopra, il Gruppo manterrà in atto per quanto possibile le misure di contenimento costi e con riserva di rivalutazione ed eventuale riduzione dei programmi di investimento/sostituzione non indispensabili e non urgenti e continuerà a lavorare per ottenere l'accesso a ulteriori finanziamenti bancari, in ottica di adeguata provvista delle esigenze finanziarie del Gruppo.

Nonostante le azioni di mitigazione suesposte e tenuto conto delle difficoltà di stima degli impatti sui risultati economici-finanziari di un evento del quale non si conosce la durata, il Gruppo ritiene che tale impatto sarà fortemente negativo nell'anno in corso ed il recupero dei volumi del 2019 difficilmente ipotizzabile in tempi brevi. La ripresa del traffico, inoltre, non comporta un parallelo e proporzionale recupero dei margini, sia in termini unitari sia in valore assoluto, a causa sia dell'elevata incidenza dei costi fissi delle gestioni aeroportuali sia dei maggiori costi operativi da sostenere per garantire i protocolli di sicurezza anti Covid-19.

In questo contesto, è massima l'attenzione del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa a far fronte alla sicurezza dei passeggeri e dei dipendenti, al mantenimento per quanto possibile dei livelli occupazionali ed agli impegni presi in riferimento allo sviluppo infrastrutturale per superare questa fase di emergenza e riavviare l'aeroporto di Bologna verso la fase di ripresa e sviluppo bruscamente interrotta dalla pandemia.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 7 settembre 2020

Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2020

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2020	al 31.12.2019
Diritti di concessione		185.284	176.184
Altre attività immateriali		1.990	2.276
Attività immateriali	1	187.274	178.460
Terreni, immobili, impianti e macchinari		13.481	14.951
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	18.213	19.683
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.272	12.586
Imposte differite attive	5	7.931	6.190
Altre attività non correnti	6	307	994
Altre attività non correnti		20.554	19.814
ATTIVITA' NON CORRENTI		226.041	217.957
Rimanenze di magazzino	7	704	622
Crediti commerciali	8	7.377	15.464
Altre attività correnti	9	3.871	5.203
Attività finanziarie correnti	10	772	501
Cassa e altre disponibilità liquide	11	16.091	29.253
ATTIVITA' CORRENTI		28.815	51.043
TOTALE ATTIVITA'		254.856	269.000

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2020	al 31.12.2019
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		87.855	67.009
Risultato dell'esercizio		(4.731)	20.852
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	173.438	178.175
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	12	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO		173.438	178.175
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.173	4.257
Imposte differite passive	14	2.586	2.558
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	9.746	9.524
Fondi per rischi e oneri	16	1.400	1.390
Passività finanziarie non correnti	17	12.621	13.080
Altri debiti non correnti		0	136
PASSIVITA' NON CORRENTI		30.526	30.945
Debiti commerciali	18	13.953	18.537
Altre passività	19	22.813	31.112
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20	4.040	4.040
Fondi per rischi e oneri	21	22	18
Passività finanziarie correnti	22	10.064	6.173
PASSIVITA' CORRENTI		50.892	59.880
TOTALE PASSIVITÀ		81.418	90.825
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		254.856	269.000

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019
Ricavi per servizi aeronautici		11.437	30.229
Ricavi per servizi non aeronautici		9.421	21.075
Ricavi per servizi di costruzione		12.418	7.091
Altri ricavi e proventi della gestione		225	504
Ricavi	23	33.501	58.899
Materiali di consumo e merci		(699)	(962)
Costi per servizi		(7.681)	(10.075)
Costi per servizi di costruzione		(11.826)	(6.753)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.900)	(4.074)
Oneri diversi di gestione		(1.495)	(1.595)
Costo del personale		(10.583)	(14.950)
Costi	24	(34.184)	(38.409)
Ammortamento diritti di concessione		(3.317)	(3.024)
Ammortamento altre attività immateriali		(650)	(576)
Ammortamento attività materiali		(1.320)	(1.423)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(5.287)	(5.023)
Accantonamento rischi su crediti		(257)	(350)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(363)	(1.191)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(20)	(208)
Accantonamenti per rischi ed oneri	26	(640)	(1.749)
Totale Costi		(40.111)	(45.181)
Risultato operativo		(6.610)	13.718
Proventi finanziari	27	116	79
Oneri finanziari	27	(303)	(598)
Risultato ante imposte		(6.797)	13.199
Imposte dell'esercizio	28	2.066	(3.778)
Utile (perdita) d'esercizio		(4.731)	9.421
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		(4.731)	9.421
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,13)	0,25
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,13)	0,25

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019
Utile (perdita) di esercizio (A)	(4.731)	9.421
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(9)	(309)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	2	74
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(7)	(235)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(7)	(235)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(4.738)	9.186
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(4.738)	9.186

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 30.06.2019
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(6.797)	13.199
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(592)	(338)
+ Ammortamenti	5.287	5.023
+ Accantonamento fondi	640	1.749
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	99	351
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	88	168
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	84	0
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	22	51
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(1.171)	20.203
Variazione rimanenze di magazzino	(82)	49
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	7.763	(3.948)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	2.026	(1.727)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(4.584)	(2.917)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(7.021)	2.758
Interessi pagati	(165)	(250)
Interessi incassati	83	104
Imposte pagate	(2.252)	(3.393)
TFR e altri fondi del personale pagati	(130)	(127)
Utilizzo fondi	(229)	(703)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(5.761)	10.050
Acquisto di attività materiali	(615)	(657)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	3	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(11.520)	(6.711)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	70	17.400
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(12.062)	10.032
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	(16.220)
Finanziamenti ricevuti	5.000	3.000
Finanziamenti rimborsati	(258)	(5.913)
Pagamento quota capitale leasing	(81)	(181)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	4.661	(19.314)
Variazione finale di cassa	(13.162)	768
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762
Variazione finale di cassa	(13.162)	768
Disponibilità liquide fine periodo	16.091	16.530

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/ (Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2019	90.314	25.683	7.170	37.029	(3.272)	(988)	1.387	20.852	178.175	0	178.175
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	1.009	19.626	0	0	217	(20.852)	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(7)	0	(4.731)	(4.738)	0	(4.738)
Patrimonio netto al 30.06.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(995)	1.604	(4.731)	173.438	0	173.438

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

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 giugno 2020

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al semestre 1° gennaio - 30 giugno 2019, 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 ritiene, infatti, che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario dovuto agli effetti della pandemia Covid-19 e tenuto conto di tutte le informazioni disponibili, non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto ritiene che la crisi in atto, pur se di portata ed impatto particolarmente significativo, abbia carattere eccezionale e durata temporanea come dimostrano i segnali di ripresa evidenziati dal mese di giugno. Si rimanda per approfondimenti relativi ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate ed alle incertezze identificate all'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione ed al paragrafo denominato "Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19" di questa nota.

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

La pubblicazione del bilancio semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 7 settembre 2020.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2019 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”).

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2019 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2020, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dal Gruppo”. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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

Un’attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

Attività e passività per imposte anticipate e differite sono classificate tra le attività e le passività non correnti. Nella rappresentazione del Conto Economico Consolidato è stato utilizzato lo schema che attribuisce proventi e oneri per natura e nella rappresentazione del Rendiconto Finanziario Consolidato è stato utilizzato il metodo indiretto che suddivide i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Principi di consolidamento

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

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

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci al 30 giugno 2020 della Società Capogruppo e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

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

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

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

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

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

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

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

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

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2019.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019 e la relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2020	al 31.12.2019
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	Euro	316	100,00%	100,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019 e la relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al 30.06.2020	al 31.12.2019
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	50	24,00%	24,00%

L'Assemblea dei Soci della Ravenna Terminal Passeggeri Srl, tenutasi il 9 luglio u.s. oltre ad approvare il bilancio 2019 della società, ha deliberato il ripianamento delle perdite tramite azzeramento del Capitale Sociale e sua ricostituzione mediante sottoscrizione di nuovo capitale sociale e relativo versamento. AdB non ha partecipato alle operazioni sul capitale sociale ed ha offerto in opzione la propria quota non sottoscritta fuoriuscendo completamente dalla società. Tale operazione non ha comportato impatti sul bilancio consolidato del Gruppo AdB in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

Criteri di Valutazione

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, al quale si rinvia e nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

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

A partire dal 1° gennaio 2020, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del Gruppo:

Modifiche all'IFRS 3 - "Definizione di un Business"

Viene in particolare modificata la definizione di attività aziendale al fine di supportare le entità nel determinare se un insieme di attività e beni acquisiti costituisca o meno un'attività aziendale. Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono quali siano i requisiti minimi per avere un'attività aziendale, rimuovono la valutazione circa la possibilità degli operatori di mercato di sostituire eventuali elementi mancanti, aggiungono una guida per supportare le entità nel valutare se un processo acquisito sia sostanziale, restringono le definizioni di attività aziendale e di output e introducono un test opzionale sulla concentrazione del valore equo.

Modifiche agli IFRS 7, IFRS 9 e IAS 39: Riforma del benchmark dei tassi di interesse

Tali emendamenti modificano alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma relativa alla sostituzione dell'attuale benchmark di tasso di interesse IBOR (Interbank Offered Rates), in attesa del suo completamento, sulla valutazione dell'efficacia delle coperture attraverso strumenti finanziari derivati.

Modifiche agli IAS 1 e IAS 8: Definizione di rilevante

Le modifiche forniscono una nuova definizione di rilevanza in cui si afferma che un'informazione è rilevante se è ragionevole presumere che la sua omissione, ovvero errata indicazione o non comprensibile presentazione (*obscuring*) potrebbe influenzare le decisioni che gli utilizzatori principali del bilancio prenderebbero sulla base delle informazioni finanziarie contenute nel bilancio stesso. La rilevanza dipende dalla natura o dall'entità dell'informazione, o da entrambe. L'entità valuta se l'informazione, singolarmente o in combinazione con altre informazioni, è rilevante nel contesto del bilancio, considerato nel suo insieme. L'informazione è occultata se è comunicata in modo tale da avere, per gli utilizzatori principali dei bilanci, un effetto analogo a quello dell'omissione o dell'errata indicazione della medesima informazione.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Lo IASB ha emesso il 29 marzo 2018 una versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting* che ha l'obiettivo di aggiornare i riferimenti esistenti in diversi *standard* e interpretazioni che risultano superati. Tale strumento garantisce che i principi contabili siano concettualmente coerenti e che operazioni dello stesso tipo siano trattate nello stesso modo, fornendo le informazioni utili ad investitori ed altri soggetti. Il *Conceptual Framework* aiuta, inoltre, le imprese ad implementare politiche contabili adeguate quando nessun principio IFRS disciplina la transazione specifica; favorisce, infine, gli *stakeholders* in generale nel comprendere i principi contabili. Il *Conceptual Framework* modificato include: un nuovo capitolo sulla misurazione e sulle regole di segnalazione dei risultati finanziari; definizioni più accurate e regole - in particolare con riferimento alla definizione di passività; chiarimenti su importanti concetti, come amministrazione, prudenza e incertezza nelle valutazioni; chiarimenti sulle definizioni e sui criteri di riconoscimento di attività e passività.

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

Sono di seguito illustrati i principi e le interpretazioni che, alla data di redazione della presente relazione finanziaria, erano già stati emanati, ma non erano ancora in vigore. Il Gruppo intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore.

Modifiche all'IFRS 16 – Leasing

Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IFRS 16 che consente di neutralizzare le variazioni dei pagamenti dei canoni di leasing conseguenti ad accordi tra le parti in considerazione degli effetti negativi del Covid-19. L'emendamento, una volta entrato in vigore, è applicabile con decorrenza 1° giugno 2020.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio: classificazione di passività come correnti o non correnti

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 1 che mira a chiarire uno dei criteri dello IAS 1 per la classificazione di una passività come non corrente ovvero il requisito che l'entità deve avere il diritto di differire il regolamento della passività per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento del bilancio. La modifica include:

- ✓ l'indicazione che il diritto di differire il regolamento deve esistere alla data di Bilancio;
- ✓ un chiarimento che la classificazione non è influenzato dalle intenzioni o aspettative del management circa la possibilità di utilizzare il diritto di differimento;
- ✓ un chiarimento su come le condizioni del finanziamento influenzano la classificazione e;
- ✓ un chiarimento sui requisiti per la classificazione di passività che una entità intende regolare o potrebbe regolare mediante emissione di propri strumenti di capitale.

L'emendamento è applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2022.

Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato altri emendamenti che riguardano IFRS 3, IAS 16, IAS 37 e *Annual Improvements to IFRS 2018-2020 Cycle* aventi ad oggetto IFRS 1, IFRS 9, IAS 41 ed esempi illustrativi allegati all'IFRS 16. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2022. Nel mese di agosto 2020 lo IASB ha pubblicato inoltre emendamenti all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 e IFRS 16 (*Interest rate benchmark reform- Phase 2.*) che saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2021.

Sono esclusi dall'elenco l'*IFRS 17 – Insurance contracts*, incluse le modifiche all'IFRS 17, e le modifiche all'IFRS 4 – *Insurance Contracts* in quanto tali principi contabili non sono attinenti all'attività svolta dal Gruppo.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

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

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

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

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

Stime e assunzioni

La redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nei valori contabili della attività e delle passività nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative anche in relazione alle attività e passività potenziali alla data di chiusura del bilancio. I risultati effettivi del periodo rilevati successivamente potrebbero differire da tali stime; peraltro le stime e le assunzioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dal Gruppo, quali un'ulteriore fase di aggravamento della pandemia Covid-19.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

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

Fair value degli investimenti immobiliari

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

Fair value degli strumenti finanziari

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

IAS 10 Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio

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

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

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

<i>in migliaia di Euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2020 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2020 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2020
Ricavi	16.374	17.127	0	33.501
Costi	(20.434)	(13.750)	0	(34.184)
Margine Operativo Lordo	(4.060)	3.377	0	(683)
Ammortamenti e svalutazioni	(2.786)	(2.501)	0	(5.287)
Accantonamenti	(474)	(166)	0	(640)
Risultato operativo	(7.320)	710	0	(6.610)
Proventi finanziari	0	0	116	116
Oneri finanziari	0	0	(303)	(303)
Risultato ante imposte	(7.320)	710	(187)	(6.797)
Imposte dell'esercizio	0	0	2.066	2.066
Utile (perdita) d'esercizio	(7.320)	710	1.879	(4.731)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(4.731)

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2020 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2020 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2020
Attività non correnti	171.536	34.029	20.476	226.041
Attività immateriali	167.341	19.933	0	187.274
Diritti di concessione	166.363	18.921	0	185.284
Altre attività immateriali	978	1.012	0	1.990
Attività materiali	4.133	14.080	0	18.213
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.133	9.348	0	13.481
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	62	16	20.476	20.554
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.272	12.272
Imposte differite attive	0	0	7.931	7.931
Altre attività non correnti	62	16	229	307
Attività correnti	6.420	4.181	18.214	28.815
Rimanenze di magazzino	382	322	0	704
Crediti commerciali	3.927	3.450	0	7.377
Altre attività correnti	2.111	409	1.351	3.871
Attività finanziarie correnti	0	0	772	772
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	16.091	16.091
Totale attività	177.956	38.210	38.690	254.856

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

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2020 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti rispetto al primo semestre 2019:

30/06/2020	30/06/2019
RYANAIR LTD	RYANAIR LTD
WIZZ AIR HUNGARY LTD	ALITALIA-SOCIETA' AEREA ITALIANA SPA
HEINEMANN ITALIA SRL	WIZZ AIR HUNGARY LTD
ALITALIA SAI SPA IN A.S.	TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL
EMIRATES	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
SOCIETE AIR FRANCE S.A.	BRITISH AIRWAYS PLC
GH BOLOGNA SPA	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
VECCHIA MALGA NEGOZI SRL	EMIRATES
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE	AIR DOLOMITI SPA
BRITISH AIRWAYS PLC	TURKISH AIRLINES

Il forte calo del fatturato aviation collegato al quasi totale azzeramento del traffico nei mesi di cd. lockdown ha modificato anche la composizione del ranking suesposto che al 30 giugno 2020 include più clienti del business non aviation rispetto al 30 giugno 2019.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19

L'andamento del Gruppo AdB nel primo semestre 2020 è fortemente impattato dagli effetti della crisi conseguente alla diffusione della pandemia Covid-19 e delle misure di blocco degli spostamenti disposte dal Governo italiano e da quello di molti altri Paesi in risposta all'emergenza sanitaria. Questa crisi, senza precedenti, ha avuto forti ripercussioni sui volumi di traffico dell'aeroporto di Bologna (- 67,7% di traffico passeggeri rispetto al primo semestre 2019) che, come illustrato ampiamente nella Relazione sulla Gestione, sono crollati a un solo volo giornaliero da/per Roma, unico volo rimasto attivo durante tutto il periodo di lockdown, in una logica di servizio pubblico essenziale, comportando una complessiva contrazione dei ricavi per servizi aeronautici del 62,2% e dei servizi non aeronautici del 55,3%.

Le ripercussioni sull'andamento economico del periodo sono state molto significative tanto che le principali differenze tra i due semestri a confronto sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 e d'altro lato, alle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi; si rimanda alla Relazione sulla gestione per approfondimenti su queste misure.

Le poste patrimoniali riflettono la flessione complessiva del volume d'affari con conseguente:

- drastica riduzione dei crediti commerciali e non commerciali, questi ultimi per la parallela riduzione dell'addizionale ai diritti di imbarco conseguente al quasi totale azzeramento del traffico del secondo trimestre;
- incremento delle imposte anticipate per l'iscrizione del beneficio fiscale derivante dalla perdita Ires del periodo che si ritiene recuperabile negli esercizi futuri;
- assorbimento della liquidità conseguente ai minori incassi del periodo;
- aumento dell'indebitamento finanziario per l'accensione di nuovi finanziamenti per far fronte alle esigenze di cassa del periodo;
- conseguente peggioramento della posizione finanziaria netta che diventa indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2020;

- diminuzione delle passività correnti per il calo dei debiti tributari, dei debiti verso il personale e gli Istituti di Previdenza e Sicurezza, dei debiti verso i fornitori per i risparmi conseguiti sui costi e verso gli enti beneficiari per la riduzione dell'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri;
- diminuzione del patrimonio netto per effetto della sola perdita del periodo grazie alla destinazione a riserva degli utili dell'esercizio 2019 deliberata dall'Assemblea dei Soci del 30 aprile 2020 vista la crisi in atto;
- aumento del capitale investito netto prevalentemente per la crescita delle immobilizzazioni dovuta ad alcuni importanti investimenti già deliberati e in corso nel momento della diffusione della pandemia.

In riferimento alla recuperabilità del valore di carico dei diritti di concessione, principale asset del Gruppo, alla luce dell'indicatore di impairment rappresentato dalla crisi Covid-19, è stato effettuato un test di impairment al 30 giugno 2020 in conformità allo IAS 36 che, sulla base delle proiezioni economico-finanziarie aggiornate del Gruppo, ha evidenziato un valore recuperabile di tale asset (rif. nota 1).

Alla luce delle azioni intraprese finalizzate al contenimento dei costi (avvio di un piano di smaltimento delle ferie arretrate, attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, blocco del reclutamento di nuovo personale, misure di riduzione dei costi esterni con particolare riferimento alle forniture non strategiche ed anche tramite rinegoziazioni con i fornitori) e a quelle a tutela del mantenimento di adeguati livelli di liquidità, tra cui:

- l'ottenimento di moratoria su un finanziamento in essere al 30 giugno 2020 ;
- l'erogazione di due nuovi finanziamenti accesi già nel mese di luglio per complessivi Euro 59 milioni;
- la ricerca già avviata di nuove fonti di finanziamento e
- l'ottenimento di lettera di *waiver* volta ad eliminare il rischio di mancato rispetto dei livelli dei covenant finanziari da calcolarsi al 31 dicembre 2020 e 31 dicembre 2021,

nonché della solidità patrimoniale della Capogruppo e delle sue controllate, il Gruppo ritiene che le azioni intraprese consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che il Gruppo Aeroporto di Bologna ha in essere.

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2020</i>	<i>al 31.12.2019</i>	<i>Variazione</i>
Diritti di concessione	185.284	176.184	9.100
Software, licenze e diritti simili	1.466	1.752	(286)
Altre attività immateriali	57	60	(3)
Altre attività immateriali in corso	467	464	3
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	187.274	178.460	8.814

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2019, esposte per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2019			Movimentazione del periodo				30.06.2020		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	217.589	(41.405)	176.184	11.748	(3.317)	669	0	230.006	(44.722)	185.284
Software, licenze e diritti simili	13.591	(11.839)	1.752	361	(647)	0	0	13.952	(12.486)	1.466
Altre attività immateriali	250	(190)	60	0	(3)	0	0	250	(193)	57
Altre attività immateriali in corso	464	0	464	3	0	0	0	467	0	467
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	231.894	(53.434)	178.460	12.112	(3.967)	669	0	244.675	(57.401)	187.274

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

Nel semestre 2020, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 11,7 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente dovuto a:

- l'acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo;
- lavori di ampliamento e modifica dell'impianto di trattamento dei bagagli in partenza (BHS) per l'adeguamento al livello di sicurezza "STANDARD 3" così come previsto dalla normativa vigente;
- lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato;
- altre attività propedeutiche all'ampliamento del terminal passeggeri.

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

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 361 mila Euro legato principalmente allo sviluppo di alcune piattaforme software e all'ammodernamento del Sistema Operativo GSTAR attraverso l'attivazione del modulo a servizio dell'impianto de Icing.

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

I Diritti di Concessione sono sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione del bilancio e anche periodicamente al verificarsi di indicatori interni ed esterni di riduzione del valore di tali attività.

Relativamente all'esercizio 2019 il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività. Alla luce della crisi sanitaria ed economica Covid-19 in fase di chiusura del bilancio 2019 il Gruppo aveva effettuato un'ulteriore *sensitivity* per valutare l'effetto di una eventuale riduzione dell'EBITDA nel triennio 2020-2022 di quasi il 40% e dall'analisi era emerso che anche in tale ipotesi non si evidenziavano indicatori di *impairment*.

Relativamente al primo semestre 2020, il Gruppo ha fatto riferimento alla raccomandazione ESMA del 20 maggio 2020 in cui, in particolare, è indicato che gli effetti della pandemia Covid-19 si presume che configurino la presenza di uno o più indicatori di *impairment* e ha aggiornato il test che, come definito dallo IAS 36, confronta il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la C.G.U. (valore d'uso).

A tale fine sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2020-2046, in considerazione del fatto che la concessione dell'aeroporto originariamente con scadenza nel 2044 è prorogata al 2046 dalla legge 77/2020) ed in conformità all'art.703 Cod. Nav. , si è tenuto conto del "*Terminal Value*".

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data (nel presente caso, il 30 giugno 2020) sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2046)
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento.

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con il Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. e sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2020-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 7 settembre 2020. Quest'ultimo ha inoltre approvato la metodologia relativa al test di *impairment*.

Tenuto conto della difficoltà di prevedere l'evoluzione nel breve e medio periodo della pandemia da Covid-19, si sintetizzano nel seguito le principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie 2020-2046 che sono state determinate tenendo conto dell'attuale crisi da Covid-19, dei risultati storici della gestione e delle principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti con questi ultimi e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza.

L'andamento del traffico passeggeri è stato stimato sulla base dei principali studi di settore che prevedono un tempo di recupero dei volumi pre-Covid in 3/4 anni. Anche per il medio-lungo termine sono state effettuate stime del traffico passeggeri elaborate sulla base dei principali studi di settore e tenendo conto degli effetti degli investimenti realizzati dalla Capogruppo per ampliare ulteriormente la capacità infrastrutturale.

I ricavi aeronautici alla base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment* test, sono stati calcolati a partire da tariffe determinate con il modello regolatorio attuale fino al 2023 e dal 2024 sulla base di prime simulazioni del nuovo modello regolatorio che entrerà in vigore da luglio 2021

I flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC - *Weighted Average Cost of Capital*), pari al 6,76%, determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* ("CAPM") con:

- *Risk free rate* Italiano pari a 1,5%;
- *Equity market risk premium* pari al 7%;
- Beta medio dei *peer* identificati (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,97.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato applicando all'IRS 10 anni lo spread medio dei finanziamenti esistenti al 30 giugno ed in corso di finalizzazione a tale data, al netto dell'effetto fiscale (24%), pari all'1,60%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 67,1% e 32,9% è stata effettuata sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 49,1%.

È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischio insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2020-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2025-2046;
- minore dimensione della Società rispetto alle società quotate del campione preso a riferimento.

Sulla base di quanto in precedenza esposto la Società ha, quindi, determinato un WACC del 6,76%.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Il valore dell'EBITDA *margin* dell'arco piano utilizzato per il test di *impairment* che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è pari al 34,3%.

Il valore del WACC che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 7%.

Il Gruppo non ha ritenuto necessario l'ottenimento di *fairness opinion* specifiche sull'*impairment test* effettuato sui Diritti di Concessione iscritti tra le Attività Immateriali, anche in considerazione del criterio di contabilizzazione sulla base dei costi sostenuti e non sulla base di specifici valori di mercato o *fair value* di tali immobilizzazioni immateriali.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliori	3.680	3.876	(196)
Macchinari, attrezzature e impianti	3.029	3.109	(80)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.949	2.147	(198)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	434	1.087	(653)
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	16.587	17.714	(1.127)
Terreni in leasing	1.417	1.732	(315)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliori in leasing	0	2	(2)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	14	11	3
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	195	224	(29)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.626	1.969	(343)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	18.213	19.683	(1.470)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2019, esposte per singola categoria di attività materiale.

<i>n migliaia di euro</i>	31.12.2019			Movimentazione del periodo				al 30.06.2020		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Riclassificazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.581	(4.705)	3.876	0	(196)	0	0	8.581	(4.901)	3.680
Macchinari, attrezzature e impianti	15.499	(12.390)	3.109	444	(523)	(13)	12	15.930	(12.901)	3.029
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.060	(7.913)	2.147	155	(336)	(24)	7	10.191	(8.242)	1.949
Immobilizzazioni materiali in corso	1.087	0	1.087	16	0	(669)	0	434	0	434
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	42.722	(25.008)	17.714	615	(1.055)	(706)	19	42.631	(26.044)	16.587
Terreni in leasing	2.136	(404)	1.732	(61)	(200)	(127)	73	1.948	(531)	1.417
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	13	(11)	2	0	(2)	(13)	13	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	75	(64)	11	10	(7)	(5)	5	80	(66)	14
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	323	(99)	224	27	(56)	(7)	7	343	(148)	195
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	2.547	(578)	1.969	(24)	(265)	(152)	98	2.371	(745)	1.626
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	45.269	(25.586)	19.683	591	(1.320)	(858)	117	45.002	(26.789)	18.213

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

Nel primo semestre del 2020 l'incremento di questa categoria ammonta a 0,6 milioni di Euro e riguarda, oltre ad arredi e macchine elettroniche, anche l'acquisto di dieci termo scanner per misurare la temperatura ai passeggeri agli ingressi del terminal, ai controlli di sicurezza ed agli arrivi.

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

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

3. Partecipazioni

Le tabelle di seguito riportano il dettaglio delle partecipazioni al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019; il valore e la composizione delle partecipazioni rimangono invariati.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2020
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.06.2020
Credito da Terminal Value	364	18	0	0	382
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Conti bancari vincolati/Buoni di risparmio	70	0	(70)	0	0
Altre attività finanziarie	1.279	7	(269)	0	1.017
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.586	25	(339)	0	12.272

Al 30 giugno 2020 la voce “Altre attività finanziarie non correnti” è formata da:

- 0,4 milioni di Euro di credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un’integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell’IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo. L’importo corrisponde al valore attuale al 30 giugno 2020 del credito derivante dall’applicazione della normativa sul Terminal Value di cui al novellato art.703 cod. nav. (art.15 quinquies, comma 1, DL 16/10/2017 n.148 convertito con modificazioni dalla L.172/2017) che ha stabilito che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell’investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria;
- 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 30 giugno 2020 per tale valore, corrispondente all’importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L’investimento in esame, oltre all’interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell’accessibilità all’aeroporto, risponde all’obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell’attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l’attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, 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;
- 1 milione di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli “Held to collect – HTC”, in quanto risponde all’esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all’andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

I decrementi del periodo sono dovuti prevalentemente alla riclassifica nelle attività finanziarie correnti (nota 10) di un altro prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni, valore di 0,3 milioni di Euro e scadenza maggio 2021.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019; per omogeneità di confronto è esposta anche la movimentazione dal 31 dicembre 2018 al 30 giugno 2019 anche se il confronto è impattato dall’andamento anomalo del semestre in esame per effetto della crisi Covid-19:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2020
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.190	2.133	(392)	7.931

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

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

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

L'incremento registrato nel 2020 è ascrivibile principalmente (1,7 milioni di Euro) alle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES della Capogruppo per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	78	184	(106)
Depositi cauzionali	88	88	0
Crediti tributari non correnti	141	722	(581)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	307	994	(687)

La variazione principale di questa categoria di attività riguarda la voce "crediti tributari non correnti" ovvero il credito iscritto al 31 dicembre 2019 relativo all'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 1012/140973 del 2012) per la quota riferita alle annualità 2009-2011 per 0,6 milioni di Euro. Tale importo, comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo, è stato integralmente incassato nel mese di maggio.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2020 e 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	679	519	160
Rimanenze di Prodotti finiti	25	103	(78)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	704	622	82

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti commerciali	9.537	17.300	(7.763)
Fondo svalutazione	(2.160)	(1.836)	(324)
CREDITI COMMERCIALI	7.377	15.464	(8.087)

Al 30 giugno 2020 i crediti commerciali per 7,4 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 2,2 milioni di Euro. I crediti commerciali lordi evidenziano una contrazione significativa (-7,8 milioni di Euro), passando da 17,3 milioni al 31 dicembre 2019 a 9,5 milioni di Euro, dovuta al minor fatturato conseguente alla pesante riduzione del traffico causata dalla pandemia Covid-19.

La crescita del fondo svalutazione crediti è dovuta sia alle svalutazioni operate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è diminuita nel periodo in esame sia per la svalutazione applicata sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.836)	(327)	0	3	(2.160)

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

Gli accantonamenti dell'esercizio ammontano a complessivi 327 mila Euro, di cui 67 mila portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi maturati nel semestre che si ritiene non incassabili.

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 30 giugno 2020, confrontato con il 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2020
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	1.189	8.185	9.374
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	163	0	163
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	1.352	8.185	9.537

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	1.189	343	2.121	432	5.290	9.374

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.573	7.699	17.272
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	28	0	28
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	9.601	7.699	17.300

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	9.573	1.526	3.226	253	2.694	17.272

Come si evince dal confronto con la tabella che espone l'ageing dei crediti al 31 dicembre 2019, nel semestre in esame si registra un sensibile aumento dell'anzianità dei crediti quale conseguenza dei rallentamenti negli incassi conseguenti alla crisi in atto. In particolare i crediti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 35% del totale crediti scaduti al 31 dicembre 2019 al 65% del 30 giugno 2020. Si segnala a questo proposito che, nel mese di luglio, nell'ambito delle azioni poste in essere dal Gruppo per aiutare i clienti a superare le difficoltà finanziarie dovute all'emergenza Covid-19, sono state concesse dilazioni di pagamento dei corrispettivi fatturati con conseguente riscadenziamento di buona parte del credito scaduto. L'esposizione finanziaria per classi di scaduto esposta nelle tabelle qui sopra non tiene conto di tale riscadenziamento in quanto accordato in data successiva al 30 giugno.

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Credito IVA	834	182	652
Crediti per imposte dirette	2	0	2
Altri crediti tributari	1	7	(6)
Crediti verso il personale	60	83	(23)
Altri crediti	2.974	4.931	(1.957)
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	3.871	5.203	(1.332)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e Risconti attivi	779	327	452
Anticipi a fornitori	145	61	84
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	216	19	197
Crediti per addizionale comunale	2.481	4.799	(2.318)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(966)	(763)	(203)
Crediti per Iresa	113	0	113
Altri crediti correnti	206	488	(282)
TOTALE ALTRI CREDITI	2.974	4.931	(1.957)

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

- ✓ 0,2 milioni di Euro di premi assicurativi;
- ✓ 0,3 milioni di Euro di canoni elaborazione dati;
- ✓ 0,3 milioni di Euro di altri costi per servizi fatturati in via anticipata.

L'incremento del saldo dei ratei e risconti attivi rispetto al 31 dicembre deriva dalla stagionalità della fatturazione passiva dei canoni di manutenzione, elaborazione dati, premi assicurativi ed imposte locali.

La contrazione del credito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri è dovuta al crollo del traffico a causa dell'emergenza sanitaria. Relativamente a questa voce, il Gruppo addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comm a 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato.

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2020
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale					
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(763)	(244)	41	0	(966)

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

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

Infine, la voce credito per Iresa è dovuta alla fatturazione ai vettori, per conto della Regione Emilia-Romagna a far data dal 1° gennaio 2020 del nuovo tributo regionale denominato Iresa - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili – il cui incasso è interamente versato alla Regione stessa secondo modalità e tempistiche regolate da apposita convenzione.

10. Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Conti bancari vincolati	501	500	1
Polizze di capitalizzazione	271	0	271
Altri crediti finanziari	0	1	(1)
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	772	501	271

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Acquisizioni	Altri incrementi/ riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 30.06.2020
Conti bancari vincolati	500	0	1	0	501
Polizze di capitalizzazione	0	0	271	0	271
Altri crediti finanziari	1	0	0	(1)	0
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	501	0	272	(1)	772

Al 30 giugno 2020 questa voce è costituita da:

- un certificato di deposito di 500 mila Euro sottoscritto nel 2019 e con scadenza a ottobre 2020. Questa categoria di investimenti finanziari che risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali, ai sensi dell'IFRS 9 è classificata 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;
- un prodotto di capitalizzazione di 0,3 milioni di Euro, durata 5 anni, già in essere al 31 dicembre 2019 e scadenza maggio 2021, riclassificato in questa voce per l'approssimarsi della scadenza contrattuale. Ai sensi del principio IFRS 9 anche questa attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC". Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	16.066	29.227	(13.161)
Denaro e valori in cassa	25	26	(1)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	16.091	29.253	(13.162)

Le disponibilità liquide hanno subito una sensibile riduzione nel semestre in esame per effetto principalmente della forte contrazione delle attività e del rallentamento degli incassi. Per far fronte alle esigenze di cassa ed onorare gli impegni di rimborso dei debiti la Capogruppo ha ricercato altre fonti di finanziamento nell'ambito del programma Garanzia Italia ed ha finalizzato nel mese di luglio due operazioni assistite dalle garanzie rilasciate da SACE, per complessivi 58,9 milioni di Euro; per approfondimenti si rimanda alla Relazione sulla gestione. Inoltre, nelle more di tali operazioni AdB ha aumentato la liquidità grazie ad un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2020, al 31 dicembre 2019 e al 30 giugno 2019, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	al 30.06.2019
A	Cassa	25	26	25
B	Altre disponibilità liquide	16.066	29.227	16.505
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
D	Liquidità (A) + (B) + (C)	16.091	29.253	16.530
E	Crediti finanziari correnti	772	501	0
F	Debiti bancari correnti	(5.035)	(28)	(29)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.062)	(3.059)	(3.056)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.967)	(3.086)	(3.792)
I	Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	(10.064)	(6.173)	(6.877)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I) – (E) – (D)	6.799	23.581	9.653
K	Debiti bancari non correnti	(11.400)	(11.643)	(13.168)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.221)	(1.437)	(1.617)
N	Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	(12.621)	(13.080)	(14.785)
O	Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J) + (N)	(5.822)	10.501	(5.132)

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

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

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

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

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	87.855	67.009	20.846
Risultato dell'esercizio	(4.731)	20.852	(25.583)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	173.438	178.175	(4.737)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 2020 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(4.737.003)	9.185.473
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	(0,13)	0,25
Utile/(Perdita) Diluito per azione	(0,13)	0,25

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile per azione base e l'utile per azione diluito al 30 giugno 2020 così come al 30 giugno 2019 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	7.170	1.009
Riserva straordinaria	56.655	37.029	19.626
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.604	1.387	217
Riserva OCI	(995)	(988)	(7)
TOTALE RISERVE	87.855	67.009	20.846

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.

L'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020, oltre all'approvazione del Bilancio 2019, ha accolto l'approccio prudenziale proposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere gli impatti economico-finanziari derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 e ha quindi deliberato la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva.

La riserva legale, la riserva straordinaria e la riserva utili/perdite portati a nuovo risultano pertanto incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio precedente.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.309)	(1.300)	(9)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	314	312	2
RISERVA OCI	(995)	(988)	(7)
di cui Terzi	0	0	0
di cui GRUPPO	(995)	(988)	(7)

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
TFR	3.993	4.088	(95)
Altri fondi relativi al personale	180	169	11
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.173	4.257	(84)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2019 al 30 giugno 2020 confrontata con la medesima movimentazione per il periodo che va dal 31 dicembre 2018 al 30 giugno 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2020
TFR	4.088	11	15	(130)	9	3.993
Altri fondi relativi al personale	169	11	0	0	0	180
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.257	22	15	(130)	9	4.173

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

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 0,74% per la valutazione al 30.06.2020 e 0,77% per la valutazione al 31.12.2019;

- b) tasso di inflazione attuale e prospettico: 1,20%;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- d) tasso di *turnover* del personale pari al 15% per TAG, 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il *turnover* atteso. Nella tabella seguente si riportano gli effetti delle variazioni ragionevolmente possibili delle ipotesi attuariali rilevanti al 30 giugno 2020, in termini assoluti.

in migliaia di euro	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.962	4.028	4.053	3.935	3.901	4.089

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

Anni	Erogazioni future stimate (in migliaia di euro)
1	503
2	125
3	124
4	303
5	149

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2020 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

in migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2020
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.558	28	0	2.586

in migliaia di euro	al 31. 2.2018	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2019
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.456	30	0	2.486

Il fondo imposte differite ammonta a 2,6 milioni di Euro e si incrementa per la fiscalità differita sulle rettifiche relative all'applicazione dell'IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione".

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per i semestri al 30 giugno 2020 e 2019:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2020
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	9.524	441	0	(219)	9.746

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

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 0,4 milioni di Euro, di cui 363 mila Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 78 mila Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. La diminuzione dell'accantonamento rispetto al semestre di confronto è dovuta alla periodica revisione della programmazione decennale degli interventi che ha comportato lo slittamento temporale di alcuni di essi. Gli utilizzi del fondo ammontano a 0,2 milioni di Euro e sono esposti nel fondo di rinnovo infrastrutture corrente (nota 20).

Al 30 giugno 2020 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo (quota non corrente e quota corrente) ammonta a 13,8 milioni di Euro.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la sensitivity effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2020:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo periodo oneri finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	78	146	66

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

16. Fondi per rischi e oneri (non correnti)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 dei fondi per rischi ed oneri:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.06.2020
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	4	0	982
Altri fondi rischi e oneri	412	13	(7)	418
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.390	17	(7)	1.400

Sia il fondo rischi per contenziosi sia gli altri fondi rischi e oneri non hanno subito movimentazioni significative nel periodo in esame.

Oltre ai contenziosi in essere, per i quali si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla gestione di questa semestrale o del Bilancio 2019, gli altri fondi accolgono, tra gli altri, la stima della passività legata alla definizione della categoria catastale di alcuni immobili a seguito dell'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna ad una diversa classificazione catastale - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 – con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi. L'atto, indirizzato alla Capogruppo, in virtù dei rapporti contrattuali con la controllata Tag riguarda anche alcuni immobili in gestione a quest'ultima. Le movimentazioni del semestre riguardano prevalentemente questa passività che al 30 giugno 2020 ammonta complessivamente a 222 mila Euro.

Passività potenziali

In riferimento all'atto di notifica di cui sopra gli amministratori, tenuto conto degli argomenti di fatto e di diritto eccepibili condivisi con i propri consulenti fiscali, hanno ritenuto di qualificare la passività potenziale come possibile per un ulteriore ammontare stimato in 288 mila Euro e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

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 possibile 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, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili a fronte dell'azione avanzata (rif. Relazione sulla Gestione), gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere, data l'insussistenza nel caso di specie dei presupposti per l'azione da parte del creditore, ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	11.400	11.643	(243)
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.221	1.437	(216)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.621	13.080	(459)

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere a tale data.

La passività complessiva per mutui al 30 giugno 2020 ammonta a 14,5 milioni di Euro, di cui 11,4 milioni alla voce in esame, Mutui - parte non corrente e 3,1 milioni di Euro alla voce Mutui – parte corrente (nota 22).

Il decremento intervenuto nel periodo è dovuto alla riclassifica nelle passività finanziarie correnti delle quote capitale in scadenza nei prossimi dodici mesi.

Al 30 giugno 2020 la voce in esame è composta da:

- mutuo decennale con scadenza 2024, per un residuo complessivo al 30 giugno 2020 di 11,4 milioni di Euro invariato rispetto al 31 dicembre 2019 in quanto la Capogruppo ha aderito alla moratoria proposta da Banca Intesa che ha consentito di non pagare la quota capitale della rata di giugno 2020 con slittamento temporale della scadenza del mutuo da giugno a dicembre 2024. Tale debito è classificato per 8,9 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente. Relativamente a tale mutuo, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti nelle Altre attività correnti al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall'esercizio 2015 trattati in coerenza allo IFRS 9;
- mutuo quindicennale con scadenza 2026, per un residuo complessivo al 30 giugno 2020 di 3 milioni di Euro (3,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2019), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale finanziamento si è decrementato nel periodo in esame a seguito del pagamento delle rate in scadenza per complessivi 258 mila Euro ed è classificato per 2,5 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (2,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2019), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente (medesimo importo al 31 dicembre 2019). Al 30 giugno 2020 i debiti con scadenza oltre i 5 anni attengono questo finanziamento e ammontano a 397 mila Euro.

Relativamente al mutuo stipulato con Banca Intesa nel 2014, la Capogruppo si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari calcolati annualmente sul proprio bilancio d'esercizio:

- PFN/EBITDA (inferiore a 1,35 per il 2020).
- PFN/PN (inferiore a 0,3 per il 2020)

ma visto il peggioramento dei margini dovuto alla crisi Covid-19, Banca Intesa, su richiesta di AdB, ha comunicato in data 31 08 2020 la sospensione dei covenant per gli esercizi 2020-2021.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 2020:

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 giugno 2020 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto contrattualmente non è previsto alcun obbligo di verifica a tale data e, in ogni caso, in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.

La voce “passività finanziarie non correnti per leasing” per 1,2 milioni di Euro attiene ai canoni contrattualmente dovuti e con scadenza oltre i 12 mesi successivi, per il diritto d’uso di beni di terzi iscritti nell’attivo immobilizzato in applicazione dell’IFRS 16 (nota 2).

Il Gruppo 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.

Si riporta la tabella richiesta dallo IAS 7 - Rendiconto Finanziario al fine di una migliore informativa sulla movimentazione delle passività finanziarie:

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/06/2020
Finanziamenti - quota corrente	3.059	(258)	0	261	3.062
Passività per leasing - quota corrente	521	(81)	13	120	573
Finanziamenti - quota non corrente	11.643	0	0	(243)	11.400
Passività per leasing - quota non corrente	1.437	0	24	(240)	1.221
Totale	16.660	(339)	37	(102)	16.256

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti commerciali			
DEBITI COMMERCIALI	13.953	18.537	(4.584)

Al 30 giugno 2020 i debiti commerciali ammontano a 13,9 milioni di Euro, in calo rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto della stagionalità e della riduzione dei costi del semestre in esame.

Di seguito la suddivisione dei debiti commerciali iscritti in bilancio per fasce di scaduto al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019:

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2020
Fatture/note di credito ricevute	2.259	1.770	4.029
Fatture/note di credito da ricevere	9.924	0	9.924
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	12.183	1.770	13.953

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	2.259	1.097	183	64	427	4.029

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Fatture/note di credito ricevute	4.712	4.529	9.241
Fatture/note di credito da ricevere	9.296	0	9.296
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	14.008	4.529	18.537

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.712	4.225	160	17	127	9.241

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti tributari correnti	1.060	3.598	(2.538)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	2.631	4.708	(2.077)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	16.398	17.669	(1.271)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	2.724	5.137	(2.413)
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	22.813	31.112	(8.299)

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per imposte dirette	13	2.620	(2.607)
Altri debiti tributari	1.047	978	69
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	1.060	3.598	(2.538)

I debiti per imposte dirette si sono sostanzialmente azzerati per effetto di:

- ✓ perdita fiscale stimata del periodo con conseguente rilevazione di crediti per imposte anticipate Ires;
- ✓ pagamento nel mese di giugno del saldo Ires dell'esercizio 2019;
- ✓ Decreto Legge 34/2020 (cd. Decreto Rilancio) che ha previsto l'esenzione dal pagamento del saldo Irap del 2019 (oltre alla prima rata, pari al 40%, dell'acconto dovuto sul 2020).

La voce altri debiti tributari è sostanzialmente in linea con il periodo di confronto ed è formata principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo e da debiti per imposte locali.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	698	1.030	(332)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.316	2.365	(1.049)
Debiti verso istituti di previdenza	617	1.313	(696)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	2.631	4.708	(2.077)

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un significativo calo al 30 giugno 2020 dovuto al minor costo del personale come meglio illustrato nella relativa sezione (nota 24).

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:

- 14,8 milioni di Euro (14,2 milioni al 31 dicembre 2019) 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 ;
- 1,5 milioni di Euro (3,5 milioni al 31 dicembre 2019) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale. Il pagamento del canone, normalmente in scadenza il 31 luglio (conguaglio anno precedente e primo acconto dell'anno in corso) e 31 gennaio (secondo acconto anno in corso), è stato posticipato al 31 gennaio 2021 con commisurazione dell'importo all'effettivo traffico 2020, a seguito della misura disposta da Enac a favore della ripartenza del comparto.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per addizionale comunale e Iresa	1.628	4.036	(2.408)
Altri debiti correnti	952	1.018	(66)
Ratei e risconti passivi correnti	144	83	61
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	2.724	5.137	(2.413)

La voce principale è costituita dal debito per addizionale comunale e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 1,6 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 22). Il rilevante calo di questa voce è dovuto alla riduzione del fatturato aviation a seguito del crollo del traffico a causa dell'emergenza sanitaria. La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi.

20. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2020
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	4.040	0	(221)	221	4.040

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

La voce riguarda la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali. Gli utilizzi del primo semestre 2020 attengono principalmente al rifacimento di un tratto della copertura presso il terminal. La revisione della programmazione del fondo di rinnovo con slittamento temporale di alcuni interventi non ha riguardato la quota corrente del fondo in esame che è infatti invariata rispetto al 31 dicembre 2019. L'intervento più rilevante è confermato per il mese di settembre 2020 e riguarda i lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo con chiusura dello scalo per 10 giorni dall'11 al 21 settembre.

Gli accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture sono esposti alla nota 15 (parte non corrente) alla quale si rimanda per l'informativa complessiva sul fondo in oggetto.

21. Fondi per rischi e oneri (correnti)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2019	Accantonamenti	Altri incrementi	al 30.06.2020
Fondo arretrati lavoro dipendente				
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	18	4	0	22

La voce riguarda la stima della passività della controllata FFM relativa agli arretrati da lavoro dipendente legati al rinnovo del CCNL degli handlers.

22. Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2020 e relativo confronto al 31 dicembre 2019.

<i>In migliaia di euro</i>	al 30.06.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui – parte corrente	3.062	3.059	3
Debiti per addizionale comunale e Iresa	1.394	2.565	(1.171)
Altri debiti finanziari correnti	5.035	28	5.007
Passività finanziarie correnti per leasing	573	521	52
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	10.064	6.173	3.891

Per il dettaglio delle voci Mutui - parte corrente si rimanda a quanto illustrato alla voce 17 Passività Finanziarie non correnti nella quale sono analiticamente esposti i finanziamenti sottoscritti dal Gruppo in essere al 30 giugno 2020 oltre alla loro movimentazione nell'esercizio.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa si riferiscono alla quota incassata dai vettori e riversata agli Enti creditori nel mese di luglio 2020.

L'incremento degli altri debiti finanziari correnti al 30 giugno 2020 è dovuto ad un finanziamento a breve termine (cd hotmoney) di 5 milioni di Euro acceso dalla Capogruppo per far fronte alle esigenze di liquidità in attesa dei finanziamenti finalizzati nel mese di luglio (rif. nota 11 e Relazione sulla gestione).

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

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito dettagliate le principali voci del conto economico al 30 giugno 2020, comparate con quelle rilevate al 30 giugno 2019 ricordando che le principali differenze tra i due semestri sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 e d'altro lato, alle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi.

RICAVI

23. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019, in relazione all'andamento dei quali si rimanda a quanto più analiticamente commentato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione. Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 33,5 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al semestre 2019 di oltre 25 milioni di Euro.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	11.437	30.229	(18.792)
Ricavi per servizi non aeronautici	9.421	21.075	(11.654)
Ricavi per servizi di costruzione	12.418	7.091	5.327
Altri ricavi e proventi della gestione	225	504	(279)
TOTALE RICAVI	33.501	58.899	(25.398)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	9.535	26.869	(17.334)
Parcheggi	2.799	7.970	(5.171)
Ricavi per servizi di costruzione	12.418	7.091	5.327
Altri	3.449	6.128	(2.679)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	28.201	48.058	(19.857)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

Questa categoria di ricavi presenta la contrazione maggiore, pari al 62,2%, essendo la componente direttamente correlata al traffico (-67,7% traffico passeggeri).

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	159	356	(197)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	242	626	(384)
Ricavi da diritti aeroportuali	12.368	36.314	(23.946)
Ricavi da corrispettivo PRM	951	2.864	(1.913)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(3.862)	(12.471)	8.609
Servizi di handling	869	1.341	(472)
Altri ricavi aeronautici	710	1.199	(489)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	11.437	30.229	(18.792)

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	5.275	18.110	(12.835)
Diritti di approdo, decollo e sosta	4.596	10.342	(5.746)
Diritti per sicurezza passeggeri	1.693	5.820	(4.127)
Diritti per controllo bagagli stiva	557	1.652	(1.095)
Diritti di imbarco e sbarco merci	314	390	(76)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(67)	0	(67)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	12.368	36.314	(23.946)

i. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019. La forte contrazione (-55,3%) è guidata dai servizi direttamente collegati al traffico passeggeri (parcheggi -64,9%, Marconi Business Lounge -65,8%) ma è stata particolarmente rilevante anche nelle subconcessioni dei locali e delle aree (-51,9%) per effetto della chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020; ciò ha sostanzialmente azzerato la componente variabile di questa tipologia di ricavi. A ciò si è aggiunto il riconoscimento da parte del Gruppo di importanti sconti sui canoni fissi per supportare i propri clienti nella fase di massima emergenza.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Subconcessione locali e aree	4.515	9.385	(4.870)
Parcheggi	2.800	7.970	(5.170)
Altri ricavi commerciali	2.106	3.720	(1.614)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	9.421	21.075	(11.654)

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Marconi Business Lounge	486	1.425	(939)
Pubblicità	588	860	(272)
Ricavi commerciali diversi	1.032	1.435	(403)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	2.106	3.720	(1.614)

ii. 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 12,4 milioni di Euro al 30 giugno 2020 contro 7,1 milioni di Euro al 30 giugno 2019. La crescita è dovuta ai maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel primo semestre 2020 per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iii. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019. Questa categoria di ricavi presenta un decremento prevalentemente per le minori vendite di certificati di efficienza energetica del primo semestre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	221	501	(280)
Contributi in conto esercizio	4	3	1
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	225	504	(279)

COSTI

24. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Beni e materiali di consumo	424	260	164
Materiali di manutenzione	61	118	(57)
Carburanti e gasolio	214	584	(370)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	699	962	(263)

Questa categoria evidenzia un risparmio complessivo di 0,3 milioni di Euro derivante da minori consumi di:

- liquido de-icing per la pista grazie all'assenza di eventi nevosi nel periodo in esame;
- cancelleria, stampati e carburanti auto per la minore operatività dello scalo

parzialmente compensato da maggiori costi per l'acquisto di:

- liquido de-icing per aeromobili non presente nel primo semestre 2019 in quanto precedentemente oggetto del contratto con l'handler che presta il servizio de-icing sullo scalo;
- beni di consumo legati all'emergenza Covid (DPI, pannelli per distanziamento sociale, segnaletica dedicata, ecc).

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Spese di manutenzione	2.039	2.397	(358)
Utenze	858	1.133	(275)
Pulizie e servizi assimilati	765	1.025	(260)
Prestazioni di terzi	2.293	3.233	(940)
Servizi MBL	58	163	(105)
Pubblicità, promozione e sviluppo	213	355	(142)
Assicurazioni	515	435	80
Prestazioni professionali e consulenze	615	875	(260)
Compensi e rimborsi organi statuari	323	318	5
Altri costi per servizi	2	141	(139)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	7.681	10.075	(2.394)

Anche questa categoria di costi presenta una contrazione (-23,8%) principalmente dovuta all'emergenza Covid-19 che ha ridotto il costo di alcuni servizi correlati al traffico (PRM, MBL) e l'operatività del terminal con conseguenti risparmi sulle utenze, pulizie e manutenzioni ed ha consentito la rinegoziazione di alcuni contratti di servizio per tener conto delle minori necessità operative.

All'effetto Covid si è aggiunto il risparmio sull'attività di sgombero neve per l'assenza di nevicate e per temperature non particolarmente rigide del periodo invernale.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	448	494	(46)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	1.376	1.475	(99)
Spese di manutenzione beni di terzi	215	428	(213)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	2.039	2.397	(358)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Sgombero neve	167	344	(177)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	161	306	(145)
Servizio assistenza PRM	324	815	(491)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	242	217	25
Servizio di sicurezza	507	618	(111)
Altre prestazioni di terzi	892	933	(41)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.293	3.233	(940)

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Canoni di concessione	1.005	3.140	(2.135)
Canoni di noleggio	65	80	(15)
Affitti passivi	21	75	(54)
Canoni elaborazione dati	807	810	(3)
Altri costi per godimento beni di terzi	2	(31)	33
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	1.900	4.074	(2.174)

Anche questa categoria di costi registra un calo significativo (-53,4%) dovuto principalmente ai minori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Oneri tributari	600	673	(73)
Contributo servizio antincendio	664	675	(11)
Minusvalenze patrimoniali	17	0	17
Altri oneri e spese di gestione	214	247	(33)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.495	1.595	(100)

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Salari e stipendi	7.197	10.209	(3.012)
Oneri sociali	2.195	2.918	(723)
Trattamento fine rapporto	661	741	(80)
Trattamento di quiescenza e simili	99	98	1
Altri costi del personale	431	984	(553)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	10.583	14.950	(4.367)

La contrazione del costo del personale (-29,2%) deriva da un lato dal calo dell'organico (-36 risorse medie nel semestre 2020 rispetto al semestre 2019; -89 risorse al 30 giugno 2020 rispetto al 30 giugno 2019) per il mancato rinnovo dei contratti a termine delle aree operative e dall'altro, per le altre azioni di contenimento del costo del lavoro alla luce della drastica riduzione del traffico causata dall'emergenza Covid-19.

In particolare con decorrenza dal 21 marzo 2020 la Capogruppo e dal mese di aprile la controllata FFM hanno attivato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti, dopo aver agito sullo smaltimento delle ferie arretrate e sul blocco del lavoro straordinario.

Nel mese di giugno, a seguito della ripresa dell'operatività sullo scalo da parte dei vettori, è stato parzialmente ridotto l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i settori operativi. A ciò si aggiunge che, in conseguenza dell'andamento negativo dell'anno in corso è stata azzerata la voce di costo legata ai premi di risultato dei dipendenti.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Mensa dipendenti	185	323	(138)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	46	203	(157)
Spese missioni dipendenti	36	165	(129)
Altri accantonamenti a fondi del personale	153	38	115
Spese varie per il personale	11	255	(244)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	431	984	(553)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	406	430	(24)
Operai	90	102	(12)
TOTALE PERSONALE	505	541	(36)

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2020	al 30.06.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	379	451	(72)
Operai	85	102	(17)
TOTALE PERSONALE	473	562	(89)

25. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	3.317	3.024	293
Ammortamento altre attività immateriali	650	576	74
Ammortamento attività materiali	1.320	1.423	(103)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	5.287	5.023	264

La voce in esame è costituita da 5,3 milioni di Euro di ammortamenti ed include 265 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing (291 mila al 30 giugno 2019).

26. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2020 e 2019.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	257	350	(93)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	363	1.191	(828)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	20	208	(188)
TOTALE ACCANTONAMENTI	640	1.749	(1.109)

Anche questa categoria di costi evidenzia una contrazione, la maggiore delle quali si riferisce all'accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il minore accantonamento è conseguente alla revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione con slittamento temporale di alcuni lavori air side.

27. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Proventi da titoli	12	3	9
Proventi finanziari diversi dai precedenti	86	76	10
Proventi da attualizzazione fondi	18	0	18
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	116	79	37
Interessi passivi e oneri bancari	(184)	(224)	40
Oneri da attualizzazione fondi	(112)	(351)	239
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(5)	(17)	12
Altri oneri finanziari	(2)	(6)	4
TOTALE ONERI FINANZIARI	(303)	(598)	295
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(187)	(519)	332

In miglioramento il saldo della gestione finanziaria per effetto della crescita dei proventi finanziari; di contro sono in diminuzione gli interessi passivi e oneri bancari per il minor indebitamento complessivo e gli oneri di attualizzazione dei fondi.

28. Imposte dell'esercizio

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Imposte correnti	13	3.761	(3.748)
Imposte esercizio precedente	(369)	(16)	(353)
Imposte differite attive e passive	(1.710)	33	(1.743)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(2.066)	3.778	(5.491)
% imposte correnti sul risultato ante imposte	n.s.	28,49%	n.s.
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	28,62%	n.s.

Le imposte sul reddito sono una componente positiva di conto economico per 2 milioni di Euro contro un costo di 3,8 milioni di Euro nel primo semestre dell'anno precedente; la differenza è da attribuire principalmente alla stima della fiscalità differita attiva in relazione alle perdite fiscali di periodo.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Risultato ante imposte	(6.797)	13.199	(19.996)
Aliquota ordinaria	27,5%	24%	
Onere fiscale teorico	0	3.168	(3.168)
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	369	548	(179)
Costi deducibili in esercizi successivi	1.362	1.489	(127)
Altri costi indeducibili	433	532	(99)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(23)	(1)	(22)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.254)	(2.078)	824
Altre differenze	(1.071)	(838)	(233)
Variazione imposte differite/anticipate da conversione IAS	(86)	(111)	25
Totale variazioni in aumento/diminuzione	(270)	(459)	189
Imponibile fiscale	(7.067)	(12.740)	(19.807)
Imposta IRES corrente	0	3.057	(3.057)
Imposta anticipate Ires su perdita fiscale	(1.696)	0	(1.696)
Aliquota effettiva	n.s.	23,16%	n.s.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Variazione
Ires	0	3.057	(3.057)
Irap	13	704	(691)
TOTALE IMPOSTE CORRENTI	13	3.761	(3.748)

L'Irap evidenziata è la stima del carico fiscale della controllata FFM, unica società del Gruppo in utile, anche fiscale.

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 *Governement* ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione delle parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna. Non si riporta inoltre alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dal Gruppo con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

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

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, la fornitura di alcuni servizi di management & staffing oltre al distacco di personale per complessivi 90 mila Euro.

I contratti passivi di AdB nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad AdB per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. Nel complesso i costi del primo semestre 2020 verso la controllata ammontano a 89 mila Euro.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

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

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

- subconcessione degli uffici, delle aree e locali operativi;
- management e staffing che ricomprende i seguenti servizi di staff: contabilità, amministrazione, finanza, controllo di gestione, reporting direzionale, personale, legale, ICT, distacco di personale e competenze amministratori;

- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 188 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.

30 Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali

Si segnalano gli impegni della Capogruppo sul fronte ambientale concretizzati con la sottoscrizione nel 2015 con gli Enti del territorio dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto che comporterà il sostenimento di investimenti da parte della Società per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro in un arco temporale coerente rispetto alle tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale.

Nel primo semestre 2020 è stata svolta la progettazione esecutiva degli interventi di conservazione del sito di Rete Natura 2000 SIC "Golena san Vitale", nonché proseguita la progettazione esecutiva della fascia boscata da realizzare a Nord dell'Aeroporto.

Garanzie prestate

Al 30 giugno 2020, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22 milioni di Euro, importo pressoché invariato rispetto al 30 giugno 2019 e leggermente superiore al 31 dicembre 2019 (20,8 milioni) e per il cui dettaglio si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 7 settembre 2020

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

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazionedelle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2020.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello *Internal Control-Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta lo *standard* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2020:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 7 settembre 2020

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

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

(Patrizia Muffato)

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

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

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e controllate ("Gruppo" o "Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna") al 30 giugno 2020. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 giugno 2020 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19" delle note esplicative in cui gli amministratori descrivono gli impatti sulla situazione economico-patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 30 giugno 2020 derivanti dalla diffusione del Covid-19 e lo stato delle azioni intraprese per contrastarne gli effetti, al fine di garantire il rispetto degli impegni finanziari, contrattuali e concessori della capogruppo e delle sue controllate. Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione a tale aspetto.

Bologna, 7 settembre 2020

EY S.p.A.



Alberto Rosa
(Revisore Legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT