1INFO DIGITAL SIGN

Studio Notarile
Tassinari & Damascelli

Reg.to a Bologna
il 03/05/2021
n. 21065
Serie 1T
euro 356,00

Repertorio n. 70248 Raccolta n. 45450

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA
DELLA SOCIETA'
"AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A."

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Il giorno ventisei aprile duemilaventuno essendo le ore 11.04.
In Imola, Via Quarto n. 4.
Io sottoscritto Federico Tassinari, notaio iscritto al Collegio notarile del Distretto di Bologna, con residenza in Imola,

su richiesta di

- POSTACCHINI Enrico, nato a Bologna (BO) il giorno 17 luglio 1958, domiciliato ove *infra* per la carica, nella qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione della società **"AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A."**, con sede legale in Bologna (BO), Via Triumvirato n. 84, con capitale sociale di euro 90.314.162,00 (novantamilionitrecentoquattordicimilacentosessantadue virgola zero zero), interamente versato, iscritta presso il Registro delle Imprese di Bologna con il numero di codice fiscale e partita IVA 03145140376, R.E.A. numero BO-268716 (nel seguito anche **"AdB"** o la **"Società"**),

procedo

alla redazione del verbale di Assemblea Ordinaria dei Soci di detta Società, tenuta ai sensi dell'art. 106, comma 2, secondo periodo, Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020 (c.d. Decreto "Cura Italia").
All'uopo, io notaio, dopo avere identificato il predetto POSTACCHINI Enrico ai sensi della disposizione appena citata, do atto di quanto segue.
POSTACCHINI Enrico dichiara che è stata convocata in unica convocazione, per questo giorno ed ora mediante avviso diffuso al mercato e pubblicato sul sito internet della Società, nonché sul quotidiano "*Il Sole 24 Ore*" del giorno 26 marzo 2021, l'Assemblea Ordinaria dei soci della predetta Società.
Assume la Presidenza dell'Assemblea ai sensi dell'art. 11.1 dello Statuto e dell'art. 3 del Regolamento Assembleare, lo stesso POSTACCHINI Enrico, il quale informa ai sensi dell'art. 6 del Regolamento Assembleare, di aver conferito al sottoscritto notaio l'incarico di redigere il verbale della presente Assemblea, che si svolge in via straordinaria esclusivamente mediante mezzi di telecomunicazione ai sensi dell'art. 106, comma 2, del Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020 (convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27), come da ultimo modificato dall'art. 3, comma 6, del Decreto Legge 31 dicembre 2020 n. 183 (il "Decreto 18/2020"), convertito con Legge 26 febbraio 2021 n. 21, e che pertanto, in applicazione del principio di diritto

espresso dall'art. 106, comma 2, secondo periodo, del D.L. n. 18 del 2020, non è necessario che si trovino nel medesimo luogo il Presidente dell'Assemblea e il notaio verbalizzante, come tutti i partecipanti confermano.
Il Presidente, inoltre, constatato che:
- l'Assemblea è stata regolarmente convocata a norma dell'art. 8.2 dello Statuto sociale;
- per il Consiglio di Amministrazione sono presenti a distanza, in collegamento audio-video, oltre a esso Presidente, i Signori:
• Nazareno Ventola, Amministratore delegato;
• Giada Grandi, Consigliere;
• Silvia Maria Giannini, Consigliere;
hanno giustificato la propria assenza i restanti Consiglieri;
e del Collegio Sindacale sono presenti, anch'essi a distanza, in collegamento audio-video, i Signori:
• Pietro Voci, Presidente del Collegio sindacale;
• Samantha Gardin, Componente del Collegio sindacale;
• Alessandro Bonura, Componente del Collegio sindacale;
- assiste all'espletamento delle attività di presidenza dell'Assemblea, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Assembleare, oltre a esso Presidente, Nazareno Ventola – Amministratore delegato e Direttore Generale;
- sono altresì presenti a distanza, in collegamento audio-video, i Signori Alberto Rosa e Adriana Ruffoni, in rappresentanza della società di revisione "EY S.p.A.";
- è stato consentito che assistano all'Assemblea, pur se a distanza ed in collegamento audio-video, alcuni dipendenti della Società in conformità a quanto previsto all'art. 2 del Regolamento Assembleare;
- ai sensi dell'art. 106, comma 4, del Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, l'intervento in Assemblea da parte di coloro ai quali spetta il diritto di voto è consentito esclusivamente tramite il Rappresentante Designato. Conseguentemente la Società ha dato incarico a Computershare S.p.A. – con sede in Milano, via Lorenzo Mascheroni, 19 – di rappresentare gli Azionisti ai sensi dell'art. 135-undecies del D. Lgs. n. 58/98 e del citato Decreto Legge (il "**Rappresentante Designato**");
- al Rappresentante Designato è stato consentito, ai sensi dell'art. 106, comma 4, del Decreto Cura Italia ricevere deleghe e subdeleghe ai sensi dell'art. 135-novies, del D. Lgs. n. 58/98;
- è altresì presente a distanza, in collegamento audio-video, il Signor Claudio Cattaneo, dipendente della società Computershare S.p.A., che esprimerà, in relazione alle deliberazioni sottoposte all'odierna Assemblea, il voto favorevole oppure dissenziente o, alternativamente l'astensione, in virtù del capitale come *infra* presente;
- il capitale sociale ammonta, alla data odierna, a euro

90.314.162
(novantamilionitrecentoquattordicimilacentosessantadue), interamente versato, ed è suddiviso in n. 36.125.665 (trentaseimilionicentoventicinquemilaseicentosessantacinque) azioni ordinarie prive di valore nominale espresso, tutte con diritto di intervento e di voto nella presente Assemblea;
- è stata verificata, a mezzo di personale all'uopo incaricato, l'identità e la legittimazione dei soggetti aventi conferito delega a Computershare ai fini della partecipazione all'Assemblea, nonché la regolarità delle deleghe presentate, documenti che sono acquisiti agli atti della Società ed il cui elenco dettagliato in ottemperanza all'allegato 3E del Regolamento di attuazione del D.Lgs. 58/1998, adottato dalla Consob con deliberazione 11.971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche, e dell'art. 2375 cod. civ., si allega al presente atto **sub A)**;
- considerato che, con riferimento alle norme di legge e statutarie vigenti, l'Assemblea ordinaria è regolarmente costituita e delibera qualunque sia la parte di capitale rappresentata dai soci partecipanti;
- constatata la partecipazione, attraverso delega, in Assemblea di Azionisti aventi diritto al voto, il cui elenco nominativo è riportato nel predetto allegato A),
il Presidente dichiara, in base ai poteri conferitigli dall'art. 11 dello Statuto e dall'art. 8 del Regolamento Assembleare, l'Assemblea regolarmente costituita e atta a deliberare sugli argomenti di cui al seguente

ORDINE DEL GIORNO

1. Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2020; Relazione degli Amministratori sulla gestione; relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione al Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2020; deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020 e della dichiarazione di carattere non finanziario redatta ai sensi del D.Lgs. 254/2016;
2. Destinazione del risultato di esercizio 2020: rinvio a nuovo della perdita d'esercizio;
3. Voto consultivo sui "Compensi corrisposti nell'esercizio 2020" riportati nella seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 6 del D.Lgs. n. 58/1998;
4. Nomina di un amministratore, a seguito di dimissione e cooptazione ex art. 2386, Codice civile, e autorizzazione ex art. 2390, Codice civile;
5. Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390, Codice civile, per taluni amministratori.

Sulla base di quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, gli argomenti all'ordine del giorno verranno trattati nella sequenza sopra indicata.
Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine

del giorno, il Presidente:
a) dà inoltre atto che, in base alle risultanze del Libro dei Soci e tenuto conto degli aggiornamenti relativi all'odierna Assemblea, delle comunicazioni pervenute e delle altre informazioni a disposizione, gli Azionisti che risultano partecipare, direttamente o indirettamente, al capitale sociale in misura superiore al 5% (cinque per cento) sono i seguenti:
Camera di Commercio Industria Agricoltura Artigianato di Bologna: n. 14.124.377 azioni per una quota del 39,10%;
Edizione Holding attraverso Atlantia S.p.A. – Azionista Diretto: n. 10.613.628 azioni per una quota del 29,38%;
F2I Fondi Italiani per le Infrastrutture SGR S.p.A. – attraverso gli Azionisti Diretti:
- **2I Aeroporti S.p.A.:** n. 2.425.700 azioni per una quota del 6,71%;
- **SAGAT S.p.A.:** n. 1.183.643 azioni per una quota del 3,28% ;
b) dopo aver invitato gli intervenuti, per il tramite del Rappresentante Designato, a indicare se vi siano altre partecipazioni rilevanti (cioè superiori al 5%) oltre alle suddette partecipazioni, note alla Società, constata che nessun altra partecipazione rilevante viene segnalata;
c) dà infine atto che, secondo quanto comunicato alla Società e alle autorità competenti, nonché reso noto al pubblico ai sensi dell'art. 122 del TUF esiste un patto parasociale, pubblicato per estratto il 9 giugno 2018, sottoscritto dai seguenti azionisti, titolari delle azioni di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ed aventi diritto di voto nella misura sotto indicata come risultante a seguito dell'acquisto azionario del 31 gennaio 2020 da parte della CCIAA di Bologna, con automatico conferimento nel sindacato di voto:
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna, titolare di n. 14.124.377 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 39,10% del capitale sociale;
- Comune di Bologna, titolare di n. 1.400.590 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 3,88% del capitale sociale;
- Città Metropolitana di Bologna, titolare di titolare di n. 836.201 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 2,31% del capitale sociale;
- Regione Emilia-Romagna, titolare di titolare di n. 735.655 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 2,04% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Modena, titolare di n. 107.637 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,30% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di

Ferrara, titolare di n. 80.827 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,22% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia, titolare di n. 55.115 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,15% del capitale sociale;
- Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Parma, titolare di n. 40.568 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti allo 0,11% del capitale sociale,
per un totale di n. 17.380.970 azioni ordinarie aventi diritto di voto, corrispondenti al 48,11% del capitale sociale;
d) dopo aver invitato formalmente gli intervenuti, per il tramite del Rappresentante Designato, a indicare se vi sia l'esistenza di ulteriori patti parasociali, non noti alla Società, constata che nessun altro patto parasociale viene segnalato.
Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, il Presidente ricorda al Rappresentante Designato di esporre con chiarezza e precisione le manifestazioni di volontà dei Soci attraverso le deleghe dirette ovvero attraverso le subdeleghe.
Il Presidente informa che:
- come previsto dalla normativa vigente, gli interventi eventualmente pervenuti per il tramite del Rappresentante Designato saranno riportati nel verbale in forma sintetica, con l'indicazione nominativa degli intervenuti, delle risposte fornite e delle eventuali repliche;
- al solo fine di agevolare la verbalizzazione, è consentita la registrazione dei lavori assembleari secondo quanto previsto dall'art. 6 del Regolamento assembleare.
Il Presidente dà atto che, prima della presente Assemblea, non sono pervenute alla Società domande da parte degli Azionisti, ai sensi dell'art. 127 *ter* TUF.
Prima di passare alla trattazione del primo argomento all'ordine del giorno, il Presidente ricorda, con riferimento alle norme di legge e statutarie vigenti, che l'Assemblea ordinaria delibera a maggioranza assoluta del capitale rappresentato dai soci presenti e che le votazioni avverranno con dichiarazione espressa da parte del Rappresentante Designato del voto come conferito attraverso le deleghe dirette ovvero attraverso le subdeleghe.
Invita pertanto il rappresentante di Computershare s.p.a., presente all'odierna Assemblea, ad esprimere chiaramente il voto diversificato in base alle istruzioni di voto ricevute relativamente a ciascuna proposta, e a dichiarare il numero di azioni per le quali viene espresso voto favorevole ovvero contrario, oppure, alternativamente astensione.
Il Presidente dichiara conclusi gli adempimenti relativi

alla costituzione dell'Assemblea e passa alla trattazione del primo punto all'ordine del giorno.

1. Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2020; Relazione degli Amministratori sulla gestione; relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione al Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2020; deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020 e della dichiarazione di carattere non finanziario redatta ai sensi del D.Lgs. 254/2016.

Il Presidente ricorda che l'Assemblea odierna è chiamata ad approvare il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2020 e, quindi, nei modi e termini di legge, la Relazione finanziaria annuale 2020 della Società (comprendente il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020, il bilancio consolidato, la Relazione sulla gestione, le attestazioni di cui all'art. 154-*bis* del TUF, le relazioni della Società di revisione sui predetti bilanci di esercizio e consolidato e la Relazione ex art. 153 del TUF) e la dichiarazione di carattere non finanziario 2020 con la relativa relazione della Società di revisione.

Il Presidente, con l'assenso dei presenti, e in conformità a quanto previsto dall'art. 9 del Regolamento Assembleare, si astiene dal dare lettura integrale della Relazione sulla Gestione del Consiglio di Amministrazione, nonché delle Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di Revisione concernenti il bilancio di esercizio, il bilancio consolidato e la dichiarazione di carattere non finanziario redatta ai sensi del D.Lgs. 254/2016, per le quali provvede a rinviare al testo riprodotto nei fascicoli contenenti la documentazione di bilancio, come pubblicati a termini di vigente regolamentazione.

Cede dunque la parola all'Amministratore Delegato, il quale illustrerà l'andamento della Società nell'esercizio 2020.

L'Amministratore Delegato Nazareno Ventola procede a riferire all'Assemblea l'andamento della Società, soffermandosi sui fatti di rilievo dell'esercizio 2020 e commentando le informazioni contenute nei grafici la cui stampa viene allegata al presente atto **sub B).**

Riprende la parola il Presidente.

In riferimento alla comunicazione Consob del 18 aprile 1996, precisa che la società "EY S.p.A." per la revisione e la certificazione del bilancio civilistico e del consolidato – esercizio 2020, ha impiegato n. 830 ore per un corrispettivo di 46.000 euro.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

<u>Presentazione della proposta di deliberazione</u>

"*L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,*

- preso atto della Relazione del Consiglio di

Amministrazione sulla gestione e della dichiarazione di carattere non finanziario di cui al D. Lgs. 254/2016;
- preso atto delle Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di revisione,
- esaminato il progetto di Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 Dicembre 2020,

delibera

(a) l'approvazione del Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 Dicembre 2020 nonché delle Relazioni degli Amministratori sulla gestione, dei Sindaci e della Società di revisione;
(b) di prendere atto della presentazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020 e della dichiarazione di carattere non finanziario di cui al D. Lgs. 254/2016".

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente dichiara aperta la procedura di votazione in merito al primo argomento posto all'ordine del giorno e invita il Rappresentante Designato portatore di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub C).**
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.611.321 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata all'unanimità.

Il Bilancio approvato viene allegato al presente verbale **sub D).**
Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del primo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del secondo punto all'ordine del giorno.

2. Destinazione del risultato di esercizio 2020: rinvio a nuovo della perdita d'esercizio.

Il Presidente ricorda che la presente Assemblea è altresì chiamata a deliberare in merito alla destinazione del risultato dell'esercizio al 31 dicembre 2020.
Ricorda che il Consiglio di Amministrazione, nella riunione

del 15 marzo 2021, ha deliberato di proporre all'Assemblea di rinviare a nuovo la perdita netta registrata da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2020, pari ad Euro 13.963.340,73 (tredicimilioninovecentosessantatremilatrecentoquaranta virgola settantatré).

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"*L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.,*

- preso atto che il Bilancio d'esercizio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2020, testé approvato, evidenzia una perdita di Euro 13.963.340,73;

- valutata la proposta di rinvio all'esercizio 2021 della perdita succitata;

delibera

di rinviare all'esercizio 2021 la perdita registrata da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. nell'esercizio 2020, pari ad Euro 13.963.340,73".

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente dichiara aperta la procedura di votazione in merito al secondo argomento posto all'ordine del giorno e invita il Rappresentante Designato portatore di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.

Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.

Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub E)**, precisando che gli Azionisti partecipanti alla predetta votazione, per il tramite del Rappresentante Designato, sono individuati nell'elenco che trovasi allegato al presente atto sub C).

Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 31.611.321 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata all'unanimità.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del secondo argomento all'ordine del giorno e passa alla

trattazione del terzo punto all'ordine del giorno.

3. Voto consultivo sui "Compensi corrisposti nell'esercizio 2020" riportati nella seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 6 del D. Lgs. N. 58/1998.

Il Presidente informa che gli Azionisti sono chiamati ad esprimersi con votazione non vincolante, ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 6, del TUF, in merito alla seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, che fornisce, in modo chiaro e comprensibile, un'adeguata rappresentazione di ciascuna delle voci della remunerazione relativamente all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2020. Ciò in considerazione ed attuazione della "Politica in materia di remunerazione", (contenuta nella prima sezione della Relazione sulla remunerazione), approvata dall'Assemblea dei soci in data 30 aprile 2020. Ai sensi dell'art. 123-*ter*, comma 3-*bis*, del TUF, la Politica in materia di remunerazione viene sottoposta al voto dell'assemblea dei soci con la cadenza richiesta dalla durata della politica, e comunque ogni tre anni ovvero in occasione di modifiche della politica stessa. A tal riguardo, ricorda che la Politica in materia di remunerazione, da ultimo approvata in sede assembleare, prevede una durata di tre anni a decorrere dalla data di approvazione del bilancio chiuso il 31 dicembre 2019 e, pertanto, non essendo intervenute modifiche al suo contenuto, non richiede un'ulteriore approvazione da parte dei soci.

La Relazione sulla remunerazione del gruppo AdB prevista dall'art. 123-*ter* del TUF, comprendente la seconda sezione (art. 123-*ter*, comma 4, del TUF), è stata messa a disposizione del pubblico nei termini di legge e di regolamento.

Il Presidente, pertanto, con il consenso degli intervenuti, ne omette l'integrale lettura.

Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"*L'Assemblea ordinaria degli Azionisti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., preso atto di quanto illustrato dal Presidente e della documentazione sottopostale,*

delibera

di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 123-ter, comma 6, del D.Lgs. 58/1998, la seconda sezione della Relazione sulla remunerazione di cui all'articolo 123-ter, comma 4, del D.Lgs. 58/1998."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente dichiara aperta la procedura di votazione in merito al terzo argomento posto all'ordine del giorno e invita il Rappresentante Designato portatore di deleghe ad

esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub F)**, precisando che gli Azionisti partecipanti alla predetta votazione, per il tramite del Rappresentante Designato, sono individuati nell'elenco che trovasi allegato al presente atto sub C).
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:
- Voti favorevoli: n. 31.458.984 azioni, pari al 99,518094% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 152.337 azioni, pari allo 0,481906% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata.

La seconda sezione della Relazione sulla remunerazione, come sopra approvata, viene allegata al presente verbale **sub G).**
Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del terzo argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del quarto punto all'ordine del giorno.

4. Nomina di un amministratore, a seguito di dimissione e cooptazione ex art. 2386, Codice civile, e autorizzazione ex art. 2390, Codice civile.

Il Presidente rammenta che il Consiglio di Amministrazione in carica è stato nominato dall'assemblea dei Soci del 29 aprile 2019, con efficacia fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021. A seguito delle dimissioni del Consigliere dr. Ing. Gennarino Tozzi, il Consiglio è stato reintegrato con la cooptazione del consigliere dr. Giovanni Cavallaro – in data 12 ottobre 2020 – risultando, alla data di redazione della presente Relazione, così composto:
- Enrico Postacchini, Presidente (Non esecutivo);
- Nazareno Ventola, Amministratore Delegato (Esecutivo);
- Silvia Giannini, Consigliere (Non esecutivo e indipendente);
- Eugenio Sidoli, Consigliere, (Non esecutivo e indipendente);
- Valerio Veronesi, Consigliere (Non esecutivo);
- Giada Grandi, Consigliere (Non esecutivo);

- Marco Troncone, Consigliere (Non esecutivo e indipendente);
- Giovanni Cavallaro, Consigliere (Non esecutivo e indipendente);
- Laura Pascotto, Consigliere (Non esecutivo e indipendente).

Per il cooptato dr. Giovanni Cavallaro, quindi, l'organo amministrativo ha verificato il possesso dei requisiti di onorabilità e l'assenza di cause di incompatibilità e ineleggibilità e, ulteriormente, il possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-*ter*, comma 4, del TUF e dal Codice di Autodisciplina all'atto delle deliberazioni di sua nomina.

Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 2386, comma 3 del Codice civile e dell'art. 13.4 dello Statuto sociale gli amministratori nominati per cooptazione restano in carica fino alla successiva assemblea che delibererà con le modalità previste per la nomina.

Segnala che il consigliere dimissionario, dr. Ing. Gennarino Tozzi, era stato nominato il 29 aprile 2019 attraverso il meccanismo del voto di lista in sede di rinnovo dell'organo amministrativo e che, in particolare, era stato tratto dall'unica lista di minoranza presentata.

Lo Statuto sociale prevede meccanismi di sostituzione degli amministratori cessati e originariamente tratti dalle liste di minoranza con nuovi consiglieri provenienti dalle stesse liste, nell'ottica di salvaguardare in Consiglio la proporzione tra gli amministratori designati dalla maggioranza e quelli designati dalle minoranze. I meccanismi di voto di lista attualmente presenti in Statuto prevedono, infatti, che siano riservati alle minoranze tre amministratori sui nove complessivi. In occasione del ricordato rinnovo dell'organo amministrativo, è stata presentata un'unica lista di minoranza, con solo tre candidati, successivamente eletti. A seguito delle dimissioni del predetto amministratore, espressione delle minoranze, non è stato quindi possibile estrarre ulteriori nominativi di amministratori da cooptare dalla lista di minoranza, poiché non erano stati originariamente indicati ulteriori candidati rispetto a quelli poi eletti. A fronte di questa situazione e nell'ottica di rispettare nella sostanza, per quanto possibile, lo spirito dello statuto, il Consiglio ha ritenuto di cooptare un amministratore indipendente, altresì espressione delle minoranze, nella persona del consigliere Giovanni Cavallaro.

Alla luce degli eventi e delle considerazioni sopra riportate, il Presidente riferisce la proposta consiliare per la conferma del predetto consigliere, già cooptato, come membro dell'attuale Consiglio di Amministrazione, fino alla naturale scadenza dello stesso, ciò in considerazione della

sua professionalità e competenza nel settore aeroportuale come si evince dal suo *curriculum vitae* ed altresì dagli incarichi di amministrazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., società che controlla Aéroports de la Côte d'Azur S.A. che a sua volta controlla le società degli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez, per cui è opportuna espressa autorizzazione ex art. 2390 Codice civile.
Il Presidente dà atto, infine, che il dr. Giovanni Cavallaro ha dichiarato, prima della Assemblea, di accettare l'incarico, ove deliberato dall'Assemblea medesima.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"L'Assemblea ordinaria di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., udita l'esposizione del Presidente,

delibera

di nominare, in sostituzione del consigliere dimissionario dr. Ing. Gennarino Tozzi, il signor:
- dr. Giovanni Cavallaro, nato a Cosenza, il 29 dicembre 1982, domiciliato per la carica presso la Sede della Società in Bologna, Via Triumvirato 84,
il quale – altresì autorizzato ai sensi dell'art. 2390 codice civile, allo svolgimento di attività in concorrenza nella società di cui in narrativa – rimarrà in carica fino alla naturale scadenza dell'organo amministrativo, e più precisamente, fino alla data della Assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente dichiara aperta la procedura di votazione in merito al quarto argomento posto all'ordine del giorno e invita il Rappresentante Designato portatore di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub H)**, precisando che gli Azionisti partecipanti alla predetta votazione, per il tramite del Rappresentante Designato, sono individuati nell'elenco che trovasi allegato al presente atto sub C).
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 31.611.321 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata all'unanimità.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del quarto argomento all'ordine del giorno e passa alla trattazione del quinto punto all'ordine del giorno.

5. Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390, Codice civile, per taluni amministratori.

Il Presidente informa che già l'Assemblea del 29 aprile 2019, all'atto della nomina di taluni amministratori di minoranza, valutata la documentazione a corredo della lista di candidatura, aveva espresso un'autorizzazione, per i consiglieri Laura Pascotto, Marco Troncone e Gennarino Tozzi (ora sostituito, a seguito di dimissioni, dal dr. Giovanni Cavallaro, dianzi nominato) avendo essi, già a quella data, talune cariche di amministratori in altre società di gestione aeroportuale, potenzialmente concorrenti di AdB s.p.a.

Rispetto alla situazione in essere alla data della summenzionata autorizzazione assembleare 2019, il Presidente fornisce aggiornamento informando che il consigliere Marco Troncone, già amministratore di Azzurra Aeroporti S.p.A., società che controlla Aéroports de la Côte d'Azur S.A. che a sua volta controlla le società degli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez, ne è divenuto amministratore delegato; inoltre, il consigliere Troncone, già nel 2019 amministratore di Aeroporti di Roma s.p.a., riveste oggi la carica di consigliere e amministratore delegato in tale società. Quanto al consigliere Laura Pascotto essa:

(i) ha mantenuto la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione, con ulteriore assegnazione di deleghe gestionali, di 2i Aeroporti S.p.A. (società che attualmente controlla: SAGAT S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Torino; GESAC S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Napoli; AEROPORTO FRIULI VENEZIA GIULIA S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Trieste; e che possiede, inoltre, una quota di minoranza in SEA S.p.A., società che gestisce gli aeroporti di Linate, Malpensa e detiene altresì partecipazioni nella società SACBO S.p.A., gestore di Orio al Serio e in AdB);

(ii) ha mantenuto la carica di amministratore in GESAC S.p.A., SAGAT S.p.A., SACBO S.p.A. e F2i Ligantia S.p.A. (già F2i Aeroporti 2, società che controlla SOGEAAL S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Alghero);

(iii) è divenuta amministratore in F2i Smeralda S.p.A.(società controllata da F2i Ligantia e che controlla

GEASAR S.p.A., società che gestisce lo scalo di Olbia-Costa Smeralda) ed altresì in AEROPORTO FRIULI VENEZIA GIULIA S.p.A. e in GEASAR S.p.A.
Rammenta, al riguardo, che le autorizzazioni concesse come sopra *ex* art. 2390 Codice civile hanno tenuto in attenta considerazione che le professionalità e le esperienze e competenze assicurate dagli amministratori aventi cariche in società concorrenti rappresentano una ricchezza ed una preziosa occasione di confronto e scambio informativo e di buone pratiche – sempre nei limiti di correttezza competitiva e riservatezza – per l'organo amministrativo, a completamento delle professionalità assicurate dalla maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione.
Sottolinea, ulteriormente, che salvo fattispecie fin qui non presentatesi, è da ritenersi che l'assunzione anche di ruoli più esecutivi da parte degli amministratori già autorizzati non abbia effetti sulla validità dell'autorizzazione *ex* art. 2390 Codice civile già rilasciata, ritenendosi in ogni caso opportuna una conferma dell'autorizzazione medesima, con l'occasione dell'autorizzazione per gli incarichi di consigliere di amministrazione in società ulteriori rispetto a quelle considerate nel 2019, come sopra indicato per la dr.ssa Laura Pascotto.
La capacità di agire in concorrenza, difatti, pare riconoscibile anche agli amministratori non esecutivi, considerato che le funzioni di cui rimane intestatario il Consiglio, anche dopo aver interamente delegato i poteri, rimangono funzioni gestionali, per altro concorrenziali rispetto alle attività poste dagli organi delegati, a cui il Consiglio può sostituirsi in ogni momento; conseguentemente, anche un amministratore non esecutivo conserva un'attitudine ad influenzare sensibilmente la gestione della società concorrente. Tant'è vero che l'art. 2390 Codice civile richiede l'autorizzazione per tutti gli amministratori e non solo per quelli a cui sono delegati poteri, in ciò riconoscendo che è indifferente, ai fini della necessità del consenso dell'assemblea, l'assunzione o meno di un ruolo esecutivo all'interno del Consiglio.
Informa che il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto di rappresentare le fattispecie suddescritte all'Assemblea dei Soci ai fini sia di opportuna conferma dell'autorizzazione già assentita, ove occorrer possa, in relazione alle maggiori deleghe gestionali summenzionate per l'ing. Troncone e per la dr.ssa Pascotto, sia di ulteriore ed espressa autorizzazione per gli incarichi di amministrazione recentemente attribuiti alla dr.ssa Pascotto e di cui sopra si trova puntuale indicazione, con l'occasione riconfermando all'Assemblea odierna che le professionalità e le esperienze e competenze assicurate dagli amministratori aventi cariche in società concorrenti rappresentano una ricchezza ed una

preziosa occasione di confronto e scambio informativo e di buone pratiche – nei limiti e nel rispetto, anche in virtù delle disposizioni di legge e regolamentari, della correttezza competitiva e della riservatezza – per l'organo amministrativo, a completamento delle professionalità assicurate dall'ulteriore parte, maggioritaria, dei membri del Consiglio di Amministrazione. Tale competenza, professionalità ed esperienza, ampiamente ascrivibili e correlabili anche agli incarichi summenzionati, si sono rivelate particolarmente preziose nel periodo dell'insorgenza pandemica nell'ambito del confronto svoltosi in seno al plenum consiliare e l'organo amministrativo ne ha tratto beneficio ed arricchimento utile alla formulazione delle scelte e delle rielaborazioni strategiche finalizzate, all'unanimità dei componenti il Consiglio di Amministrazione, per il successo sostenibile della Società.
Il Presidente passa quindi alla votazione sulla proposta di deliberazione.

Presentazione della proposta di deliberazione

"*L'Assemblea ordinaria di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., udita l'esposizione del Presidente,*

delibera

l'autorizzazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 2390, primo comma, del Codice civile, per i Consiglieri Marco Troncone e Laura Pascotto in relazione alle cariche ed ai ruoli dagli stessi detenuti nelle società menzionate in narrativa e ciò in deroga espressa al divieto di concorrenza ex art. 2390."

Votazione della proposta di deliberazione

Il Presidente dichiara aperta la procedura di votazione in merito al quinto argomento posto all'ordine del giorno e invita il Rappresentante Designato portatore di deleghe ad esprimere i voti sulla proposta deliberativa conformemente alle deleghe direttamente o attraverso subdeleghe ricevute.
Il Presidente dichiara, quindi, chiusa la votazione in ordine al primo argomento all'ordine del giorno.

Comunicazione dei risultati della votazione

A questo punto il Presidente, comunica l'esito delle votazioni.
Comunica quindi l'esito delle votazioni le cui risultanze sono riportate, in ottemperanza al citato allegato 3E del Regolamento 11.971 del 14 maggio 1999, nel documento che si allega al presente atto **sub I)**, precisando che gli Azionisti partecipanti alla predetta votazione, per il tramite del Rappresentante Designato, sono individuati nell'elenco che trovasi allegato al presente atto sub C).
Avendo raggiunto l'approvazione di tanti soci che rappresentano la maggioranza assoluta del capitale sociale rappresentato in Assemblea, come risulta analiticamente nel documento testè allegato, e con:

- Voti favorevoli: n. 31.611.321 azioni, pari al 100% delle azioni ordinarie rappresentate;
- Voti contrari: n. 0 azioni;
- Voti di astensione: n. 0 azioni;
- Non votanti: n. 0 azioni;

la proposta è dichiarata approvata all'unanimità.

Il Presidente dà atto che è terminata la trattazione del quinto - ed ultimo - punto all'ordine del giorno.

Non essendovi interessati e nessuno degli aventi diritto opponendosi, dichiara chiusa la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.

Prima di concludere, il Presidente rivolge un vivo ringraziamento all'Amministratore Delegato e al Notaio Tassinari, segretario dell'Assemblea e verbalizzante e, più in generale, a tutti coloro che hanno collaborato per l'organizzazione e lo svolgimento di questa così particolare Assemblea.

Rivolge, infine, a tutti i presenti un sentito ringraziamento per aver partecipato - ancorché a distanza, e, con riferimento agli Azionisti, per il tramite del Rappresentante Designato - ai lavori assembleari.

Dichiara, quindi, chiusi i lavori assembleari alle ore 11.27.

Le spese di questo atto e quelle inerenti e conseguenti si assumono dalla Società.

Il presente atto viene da me notaio sottoscritto alle ore 11.27.

Scritto da persona di mia fiducia e completato da me notaio su quattro fogli per sedici pagine.

F.to FEDERICO TASSINARI

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. Allegato A/all. 70248/45450 di rep

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2021

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 31.611.321 azioni ordinarie

pari al 87,503776% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.

Sono presenti in aula numero 14 azionisti, tutti rappresentati per delega.

Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 14
Teste: 1 Azionisti. :14

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare / Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1		COMPUTERSHARE SPA RAPPR. DESIGNATO IN QUALITÀ DI SUBDELEGATO SPA135-NOVIES (ST.TREVISAN) IN PERSONA DI CLAUDIO CATTANEO	0
1	D	DNCA INVEST BEYOND INF AND TRANS	149.008
2	D	BRONTE CAPITAL CALLISTO FUND LLC C/O CORPORATION SERVICE COMPANY	21.818
3	D	BRONTE CAPITAL MANAGEMENT PTY LTD AS TRUSTEE FOR BRONTE CAPITAL AMALTHEA FUND	32.512
4	D	BRONTE CAYMAN MASTER FUND LTD C/O DMS CORPORATE SERVICES LTD.	34.774
5	D	CASSINI PARTNERS L.P	47.086
6	D	ISHARES VII PLC	3.329
		Totale azioni	**288.527** 0,798676%
2		COMPUTERSHARE SPA RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITÀ DI DELEGATO 135-NOVIES TUF IN PERSONA DI CLAUDIO CATTANEO	0
1	D	SAGAT SPA - SOCIETA` AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643
2	D	2I AEROPORTI SPA	2.425.700
3	D	C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377
		Totale azioni	**17.733.720** 49,088979%
3		COMPUTERSHARE SPA RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITÀ DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI CLAUDIO CATTANEO	0
1	D	ATLANTIA S.P.A.	10.613.628
2	D	CITTA` METROPOLITANA DI BOLOGNA	836.201
3	D	COMUNE DI BOLOGNA	1.400.590
4	D	REGIONE EMILIA ROMAGNA	735.655
5	D	MISSONI ELETTRA	3.000
		Totale azioni	**13.589.074** 37,616121%

Totale azioni in proprio	0
Totale azioni in delega	31.611.321
Totale azioni in rappresentanza legale	0
TOTALE AZIONI	31.611.321 87,503776%
Totale azionisti in proprio	0
Totale azionisti in delega	14
Totale azionisti in rappresentanza legale	0
TOTALE AZIONISTI	14
TOTALE PERSONE INTERVENUTE	1

Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

Aeroporto di Bologna

Bilancio 2020
Assemblea degli Azionisti

Bologna, 26 aprile 2021

Allegato B) alle. 10249/4545 ass. gen

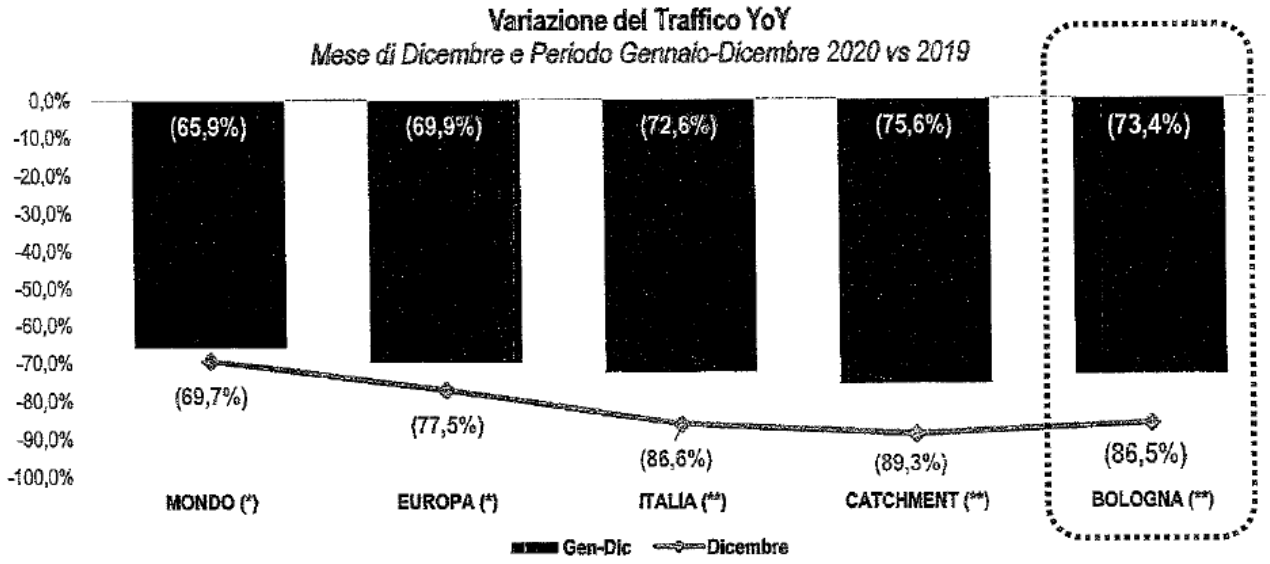
ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL 2020: OVERVIEW

I dati IATA mostrano come **nell'ultimo trimestre del 2020 si sia globalmente registrato un arresto del recupero del traffico intrapreso nel periodo estivo:** il calo del traffico passeggeri infatti è rimasto stabile intorno al -65% rispetto al 2019 a causa di un generale incremento dei contagi e della diffusione di varianti del virus. Come conseguenza delle misure restrittive imposte al traffico transnazionale, **la performance della componente domestica è stata migliore rispetto al comparto internazionale in tutte le principali aeree geografiche** (globalmente -48,8% vs -75,6% rispetto al 2019).

Su tutto il 2020 **la performance del continente europeo è pressoché in linea con il dato mondiale.** Al suo interno, **la zona non-UE ha registrato una riduzione del traffico rispetto al 2019 minore rispetto ai Paesi UE**, sia grazie ad una migliore performance della componente nazionale (in particolare in Russia e Turchia), sia grazie a minori restrizioni imposte alla circolazione delle persone.

Il traffico in Italia nel 2020 ha riportato una diminuzione superiore al dato europeo principalmente a causa dell'anticipata attivazione del periodo di lockdown ad inizio marzo (anche se l'incidenza sul valore annuale risulta minore rispetto agli scorsi mesi).

In questo contesto, **nel 2020 e nel mese di dicembre l'aeroporto di Bologna** riporta un **calo del traffico sostanzialmente in linea con il dato nazionale**, nonostante la maggior incidenza del traffico internazionale sul totale (maggiormente colpito dagli effetti della pandemia), **e leggermente migliore rispetto a** quello registrato dalla **catchment area.**



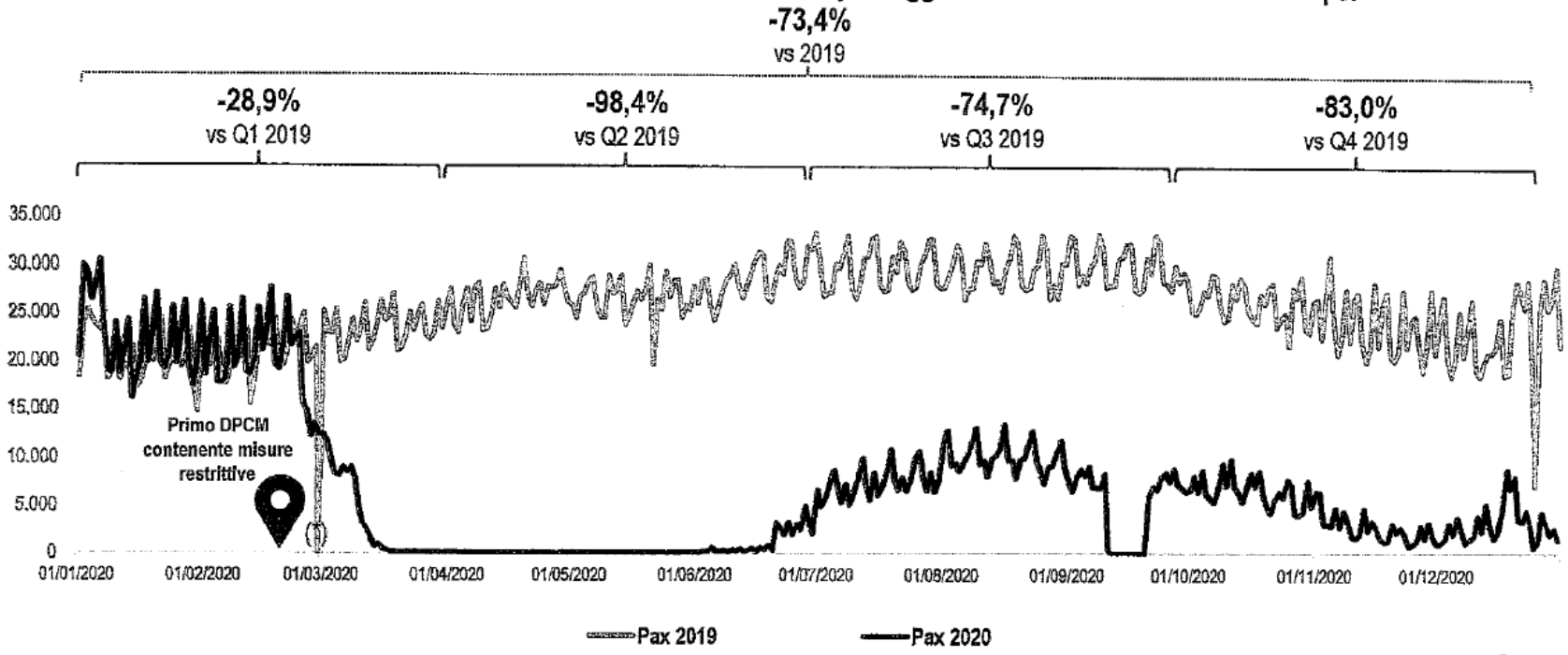
Fonte: (*) IATA Air Passengers Monthly Analysis, Dicembre 2020 - Revenue Passenger Per Kilometer; (**) Dati Traffico al 31/12/2020, Assaeroporti – Variazione puntuale del numero totale di passeggeri.
Note: Catchment: comprende gli aeroporti di Bologna, Venezia, Treviso, Verona, Ancona, Firenze, Pisa.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO ADB NEL 2020

La pandemia da Covid-19 ha segnato profondamente l'andamento del traffico dello scalo. Il totale dei passeggeri per il 2020 è stato di poco oltre i 2,5 milioni, pari al **-73,4% sul 2019**: un dato che riporta il Marconi ai livelli di traffico del 1997.

In seguito allo scoppio della pandemia, a fine febbraio, il traffico ha rapidamente rallentato. Per l'introduzione di provvedimenti atti al contenimento della diffusione del virus, mai completamente rimossi e tuttora in vigore, da fine marzo a fine maggio 2020 è rimasto attivo sullo scalo bolognese un solo collegamento per Roma Fiumicino, operato da Alitalia, effettuato giornalmente. 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 durante il periodo estivo.

Il recupero ha però visto dapprima un arresto forzato per la chiusura dello scalo per importanti lavori di manutenzione della pista e, successivamente, **a partire da fine settembre, un progressivo ed ulteriore deterioramento del traffico aereo a causa della seconda ondata di contagi e della diffusione di nuove varianti, fenomeni che si protraggono tuttora in Italia e in tutta Europa.**



Fonte: Dati Traffico BIF al 31/12/2020. (*) 29/02 non presente nel 2019.

ASPETTI CHE HANNO CARATTERIZZATO IL 2020

Nel 2020 il **traffico passeggeri è complessivamente calato del 73,4%** rispetto al 2019 (-60,9% i movimenti).

In **calo del 65,9% i ricavi aeronautici** per la contrazione del **traffico** e, in modo residuale, per l'aggiornamento tariffario (con calo della tariffa media).

Ricavi *non aviation* in calo del 65,2% per effetto della **riduzione del traffico**, delle **chiusure della quasi totalità degli esercizi commerciali** dall'inizio della pandemia fino a fine giugno con **riaperture solo graduali** a partire da luglio, e **non completate entro la fine dell'anno**, e della **riduzione dei canoni fissi** accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza.

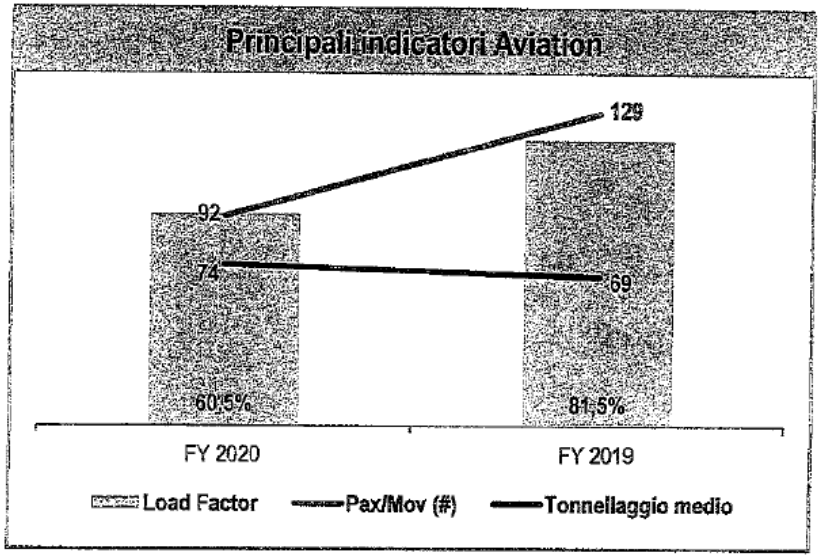
Azioni di **contenimento del costo del personale**, tra cui smaltimento delle ferie arretrate, blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza dal 21 marzo per AdB (successivamente per la controllata FFM), ricorso alla Cassa Integrazione Straordinaria.

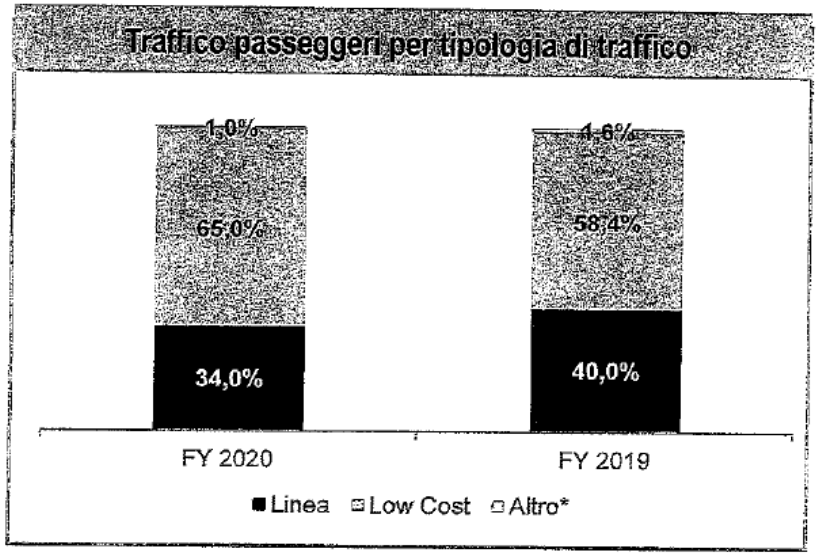
Riduzione dei costi operativi in seguito alla **contrazione del traffico** e all'**attivazione di azioni di efficientamento** messe in atto per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività.

33,3 mln € di interventi di sviluppo e rinnovo delle infrastrutture.

TRAFFICO 2020

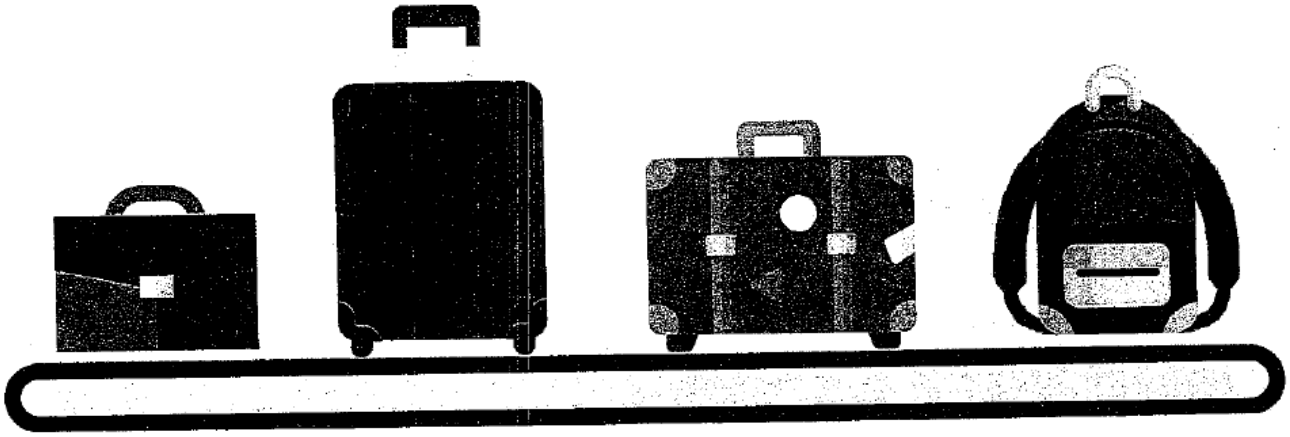
	FY 2020	FY 2019	Var.% 20/19
Passeggeri	2.506.258	9.405.920	(73,4%)
Movimenti	30.139	77.126	(60,9%)
Tonnellaggio	2.038.026	5.086.505	(59,9%)
Merce	43.377.968	48.832.550	(11,2%)





* Altro include charter, aviazione generale e transiti

PRINCIPALI RISULTATI CONSOLIDATI 2020



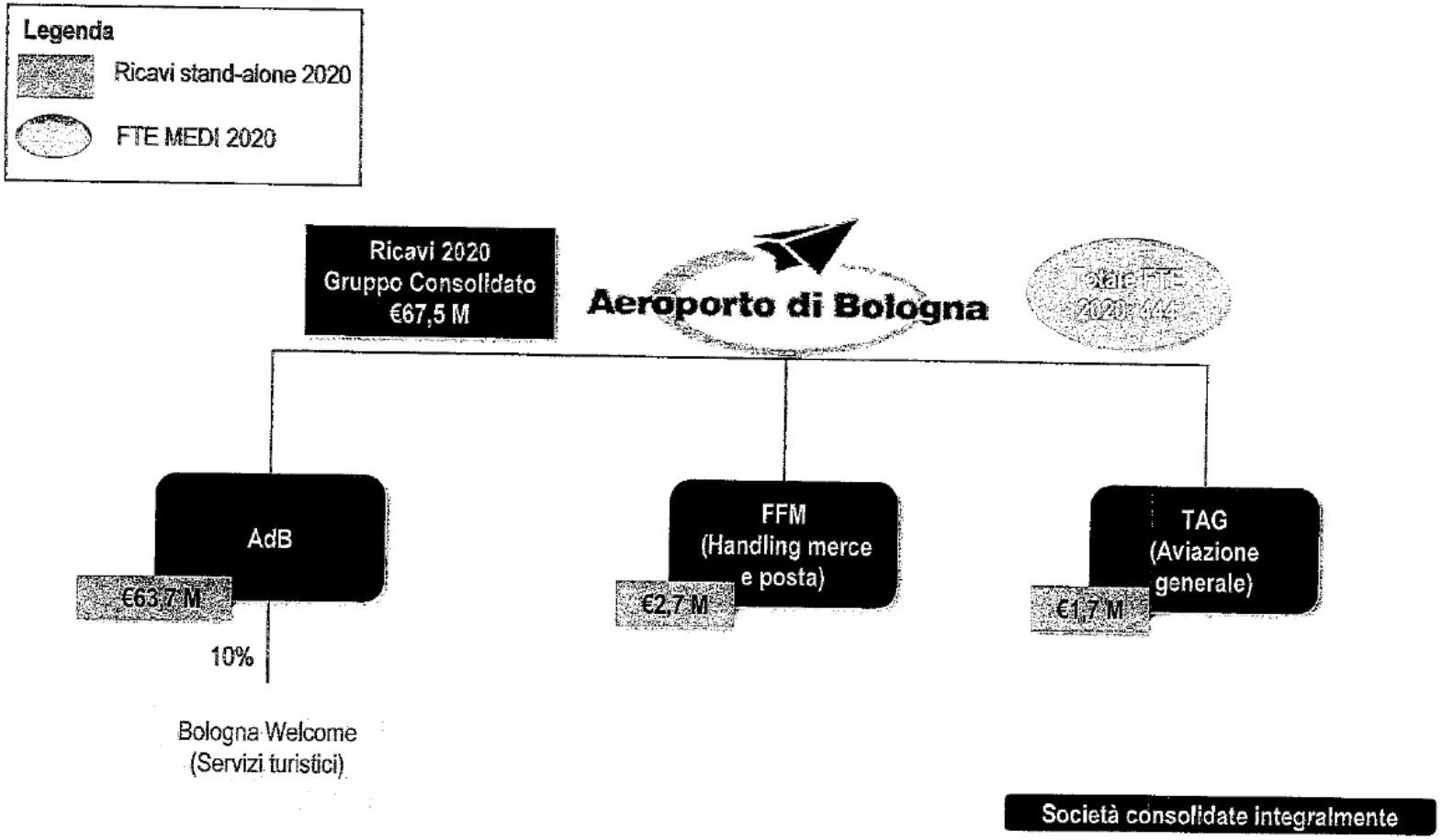
PASSEGGERI
2.506.258 PAX
-73,4% vs FY 2019

RICAVI
€67,5 mln
-46,1% vs FY 2019

EBITDA
(€3,9 mln)
-48,9 mln€ vs FY 2019

RISULTATO NETTO
(€13,6 mln)
vs €20,9 mln nel 2019

STRUTTURA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2020



Nota: fino al mese di luglio 2020 AdB ha detenuto il 24% di Ravenna Terminal Passeggeri Srl 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 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 2020.

CONTO ECONOMICO DI GRUPPO

in migliaia di euro	per il periodo chiuso al 31.12.2020	per il periodo chiuso al 31.12.2019	%
Ricavi	67.490	125.135	(46,1%)
Costi	(71.412)	(80.198)	(11,0%)
Margine Operativo Lordo ❶	**(3.922)**	**44.937**	**n.s.**
Ammortamento diritti di concessione	(6.688)	(6.243)	7,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.409)	(1.576)	(10,6%)
Ammortamento attività materiali	(2.531)	(2.750)	(8,0%)
Ammortamenti e svalutazioni ❷	**(10.628)**	**(10.569)**	**0,6%**
Rischi su crediti	(508)	1	n.s.
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.306)	(2.893)	(20,3%)
Altri fondi rischi e oneri	(30)	(409)	(92,7%)
Accantonamenti per rischi ed oneri ❷	**(2.844)**	**(3.301)**	**(13,9%)**
Totale Costi	**(84.884)**	**(94.068)**	**(9,8%)**
Risultato operativo	**(17.394)**	**31.067**	**n.s.**
Proventi finanziari ❸	198	150	32,0%
Oneri finanziari	(1.218)	(1.125)	8,3%
Risultato ante imposte	**(18.414)**	**30.092**	**n.s.**
Imposte dell'esercizio ❹	4.824	(9.240)	n.s.
Utile (perdita) d'esercizio ❺	**(13.590)**	**20.852**	**n.s.**
Utile (perdita) di terzi			
Utile (perdita) di gruppo	(13.590)	20.852	n.s.

❶ **Il Margine Operativo Lordo** evidenzia una diminuzione di 48,9 mln di Euro.

❷ I costi di struttura complessivamente diminuiscono del 2,9%. Mentre gli **ammortamenti** segnano un **leggero incremento (+0,6%)**, gli **accantonamenti per rischi ed oneri diminuiscono** del **13,9%.** Tale calo è da attribuirsi ad un minor accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali, in conseguenza della revisione della programmazione degli interventi con slittamento temporale di alcuni di essi e per l'assenza di accantonamenti al fondo arretrati lavoro dipendente in seguito alla sottoscrizione del CCNL dei gestori aeroportuali nel gennaio 2020.

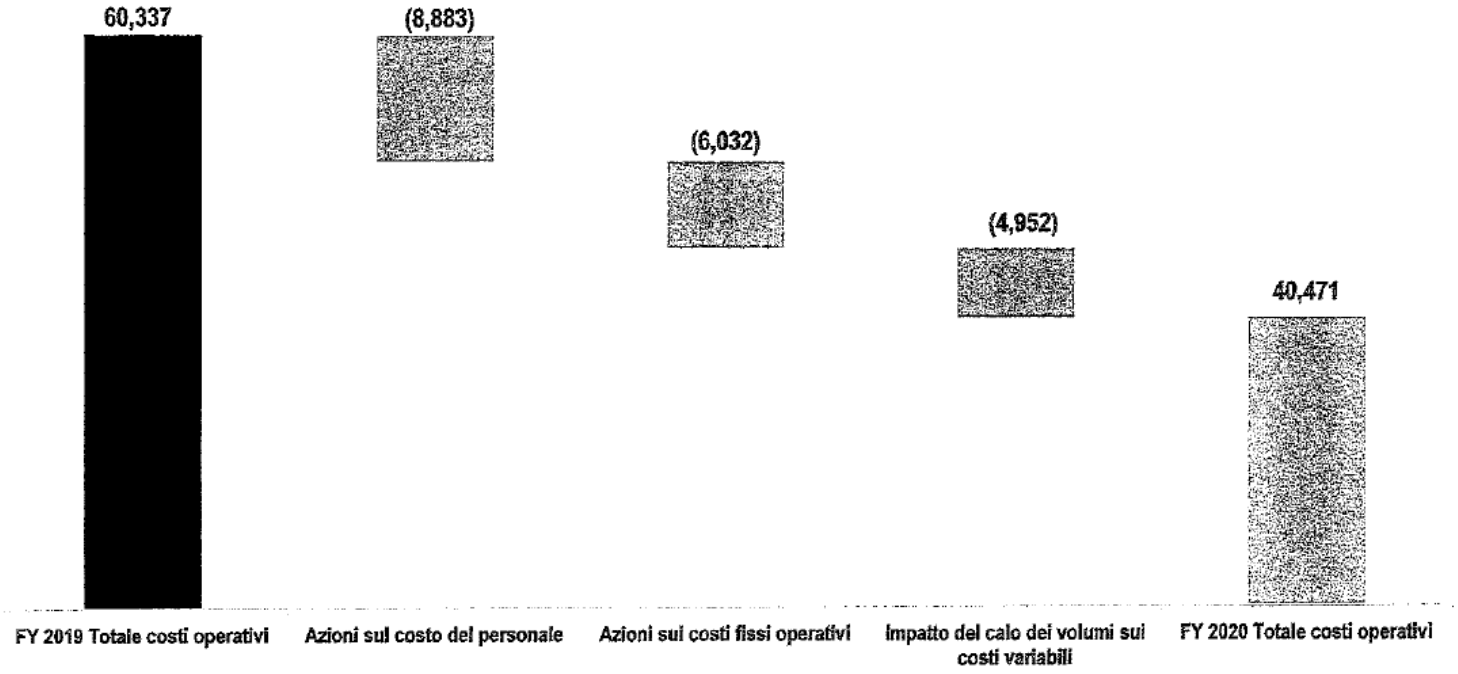
❸ Nel 2020 il risultato della **gestione finanziaria** è pressoché in linea con quello del 2019 (-1 milione di Euro in entrambi gli esercizi). Nel dettaglio diminuisce il peso degli interessi passivi da attualizzazione dei fondi e crescono gli interessi passivi bancari per effetto del maggior indebitamento complessivo dovuto a due operazioni di finanziamento nell'ambito del programma Garanzia Italia (da €25M con Unicredit e da €33,9M con Intesa Sanpaolo).

❹ Per quanto riguarda le imposte sul reddito dell'esercizio, la voce rappresenta una componente positiva di conto economico per 4,8 milioni di Euro, contro un costo di 9,2 milioni del 2019 principalmente per la **rilevazione di imposte anticipate, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo, che migliorano il risultato dell'esercizio.** Si segnala inoltre la rilevazione di una sopravvenienza attiva conseguente all'esclusione dell'obbligo di versamento del saldo Irap del 2019 per 0,4 milioni di Euro.

❺ Il **risultato netto** si attesta a -13,6 mln di Euro contro i 20,9 mln di Euro riportati nel 2019.

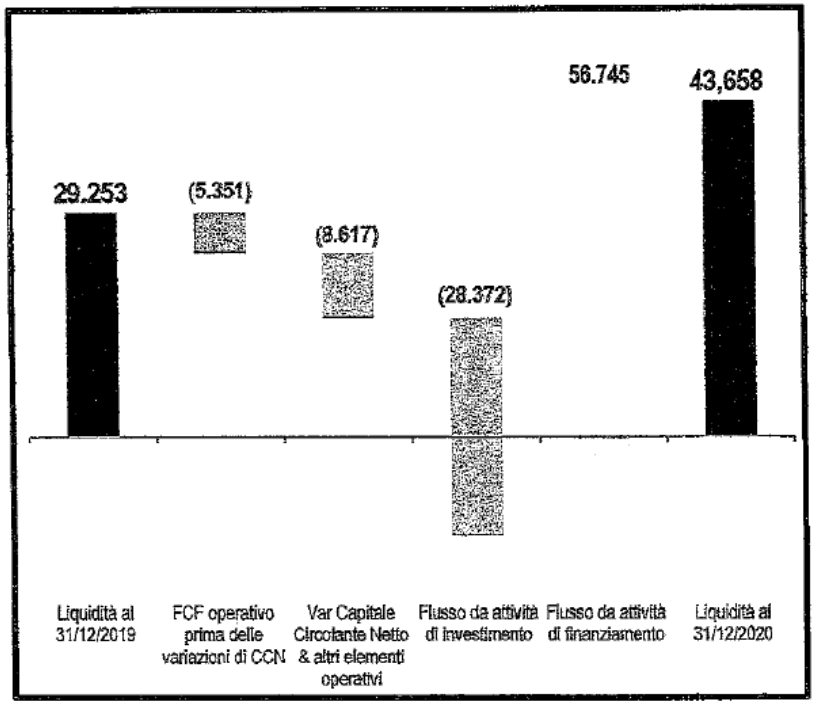
ANDAMENTO DEI COSTI OPERATIVI DELLA CAPOGRUPPO – FOCUS SULLE AZIONI DI CONTENIMENTO DEI COSTI

COSTI OPERATIVI DELLA CAPOGRUPPO ('000 €)
2019 vs 2020

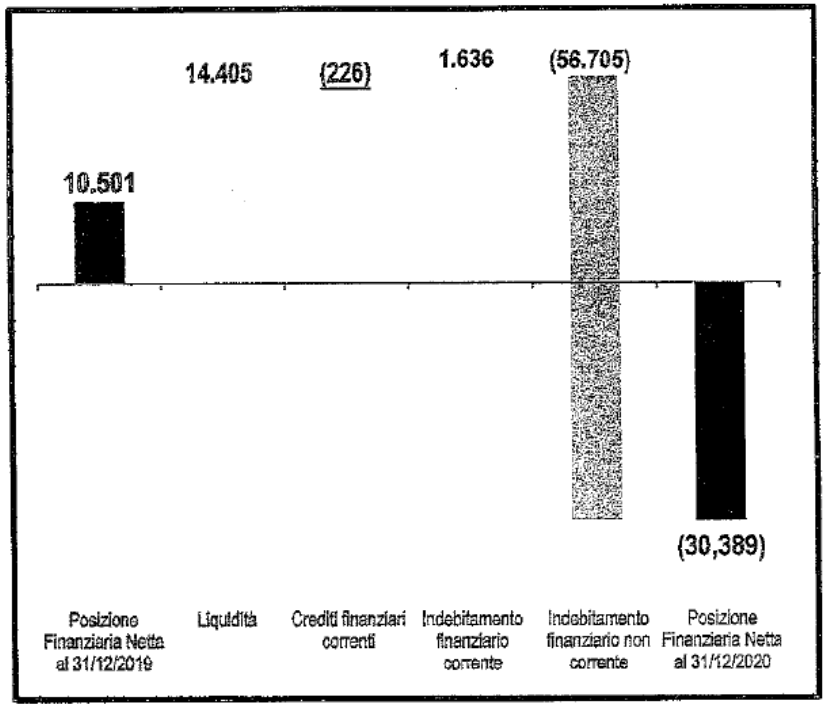


FLUSSI FINANZIARI E POSIZIONE FINANZIARIA NETTA DI GRUPPO

FLUSSI FINANZIARI 2020 ('000 €)



POSIZIONE FINANZIARIA NETTA ('000 €)



- Sia le **attività operative che quelle di investimento** hanno **assorbito liquidità per un totale di circa 42,3 milioni di euro**. Tuttavia, grazie ad un **flusso di cassa positivo di circa 56,7 milioni di euro da attività di finanziamento**, la **liquidità** è **aumentata di 14,4 milioni di euro.**

- La **Posizione Finanziaria Netta** del Gruppo al 31 dicembre 2020 **è negativa per 30,4 milioni di Euro.**

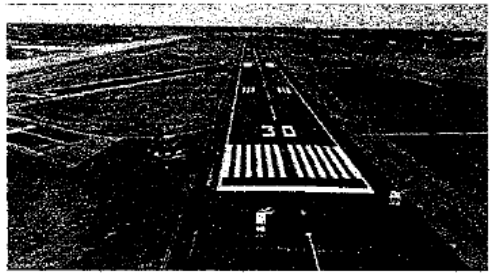
PRINCIPALI INTERVENTI DEL 2020

AMPLIAMENTO TERMINAL E PARCHEGGIO MULTIPIANO

In attesa dell'approvazione del progetto esecutivo da parte di Enac.

Progetto esecutivo del parcheggio multipiano approvato da ENAC.

LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA PISTA DI VOLO



Effettuati lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo, realizzati tra l'11 e il 21 settembre (con chiusura dello scalo).

SOPRAELEVAZIONE PARCHEGGIO EXPRESS

A fine 2020 si sono conclusi i lavori per la sopraelevazione del parcheggio Express in prossimità dell'aerostazione.

Tra gli altri investimenti si segnalano:

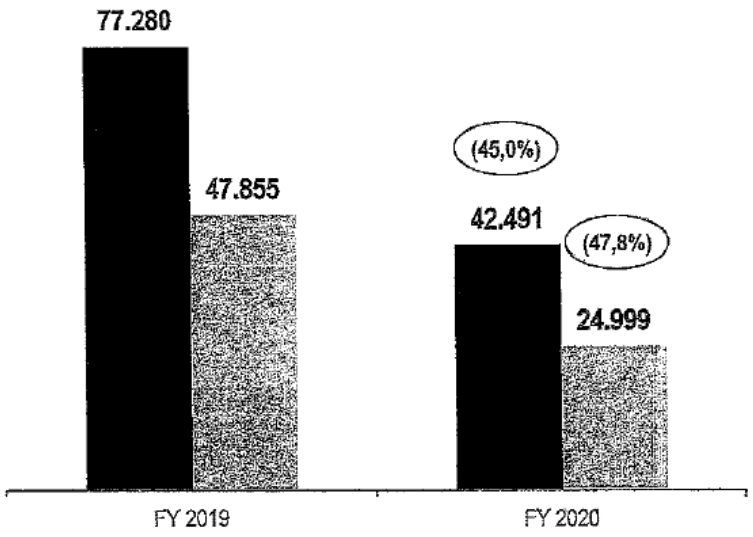
- Completamento di un **nuovo impianto di ventilazione al Parcheggio P2**.
- Installazione di 3 nuovi **ABC (Automatic Border Control) gate** per la lettura dei passaporti dei passeggeri in partenza.
- Fornitura e installazione di **macchine radiogene di standard 3** e connesso **ampliamento dell'impianto BHS** in fase di completamento.
- Acquisto di **termo scanner** per la misurazione della temperatura a coloro che hanno accesso al terminal.
- Esecuzione di alcuni **interventi di efficientamento energetico** al fine di ridurre i consumi presso gli uffici e l'aerostazione.
- Acquisto di un **nuovo impianto TVCC lato air side** per il monitoraggio del sedime aeroportuale.
- Acquisto di **nuovi monitor** destinati al miglioramento e all'ampliamento **dell'informativa al pubblico**.

Interventi su infrastrutture per 33,3 mln €

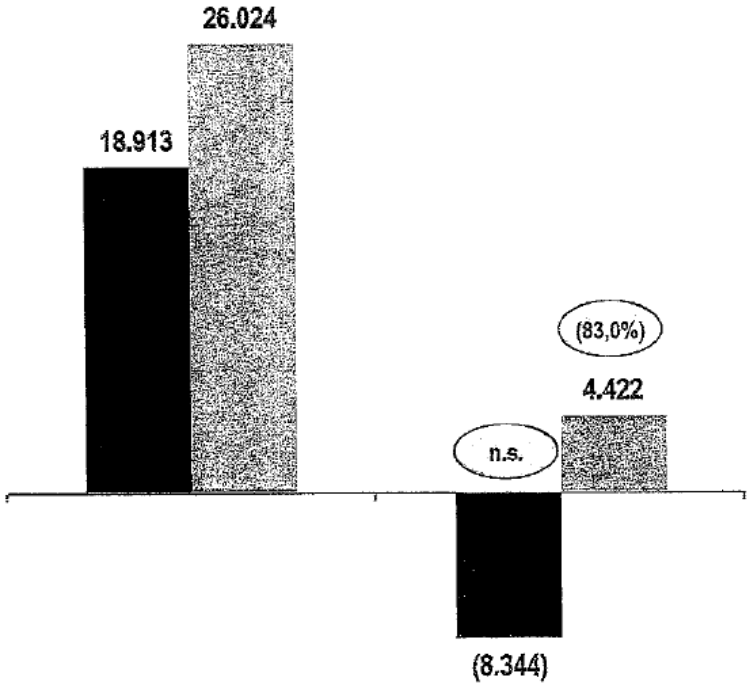
Investimenti: 29,0 mln €
Fondo di Rinnovo: 4,3 mln €

CONTRIBUTO DELLE SBU ALLA MARGINALITÀ COMPLESSIVA DEL GRUPPO

RICAVI PER BUSINESS UNIT (€k) FY 2020/2019



EBITDA PER BUSINESS UNIT (€k) FY 2020/2019

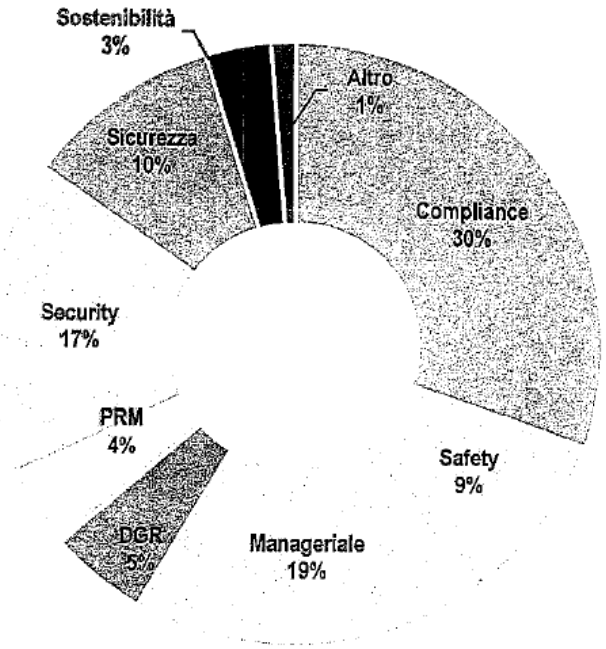


■ Aviation ▒ Non Aviation (Var% FY 2020/2019)

IL PERSONALE

- La grave crisi economico-finanziaria che ha colpito il Gruppo a seguito dello scoppio della pandemia ha reso necessario ricorrere al sostegno della Cassa Integrazione Straordinaria per i dipendenti di AdB e FFM, **preservando** così **la maggior parte dei dipendenti in forza a fine 2019** (*).
- **Dirigenti e membri del CdA della Capogruppo hanno concordato una riduzione del 10% della propria retribuzione lorda a favore del Piano Welfare aziendale** per gli altri dipendenti, ampiamente diversificato in ambito servizi, previdenza complementare, sostegno del reddito, sanità integrativa e formazione ed istruzione.
- Nel 2020 sono state erogate **13.403 ore di formazione** di cui oltre 7.300 di formazione obbligatoria.

Ore di formazione 2020 per argomento



Rispetto alle **pari opportunità di genere:**

- Forte presenza femminile in tutti i settori, ad eccezione di quello operaio a causa della specificità delle mansioni.
- AdB garantisce il rispetto delle pari opportunità anche in termini retributivi. In particolare, *a fronte di un **gap retributivo uomo-donna del 16,3% media europea**, in **AdB** si registra una sostanziale parità di trattamento economico, con un gender pay gap di appena lo **0,7%**.*

(*) Il numero dei dipendenti AdB è diminuito nel 2020 a causa delle cessazioni di contratti a termine e di somministrazione dovute alla decisa contrazione dei volumi di traffico passeggeri a seguito della pandemia; le variazioni più importanti si sono verificate nei settori operativi (security, PRM, info, parcheggi).

Rispetto dell'Ambiente come elemento chiave dello sviluppo, attraverso **l'accurata gestione degli impatti e la sinergia col territorio e i suoi Rappresentanti.**

IMPATTO ACUSTICO

Monitoraggio del rumore e confronto attivo col territorio e i cittadini, con **forte orientamento alla gestione della *annoyance* attraverso iniziative rivolte al contenimento del disturbo complessivo.**

Postazione centraline	LVA(*) [dB(A)] 31/12/2019	LVA(*) [dB(A)] 31/12/2020
P1	65,6	63,8
P4	62,0	58,5
P5	55,1	52,2
P6	63,5	58,9
P7	56,3	51,0
P8	52,6	48,6
P9	55,1	50,0

(*) LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", in base ai dati di LVA relativi alle tre settimane a maggior traffico

GESTIONE ENERGETICA E DELLE EMISSIONI CLIMALTERANTI

- Investimenti sull'efficientamento energetico con interventi sulle infrastrutture esistenti atti a ridurre progressivamente i consumi da fonti non rinnovabili.

	u.m.	2018	2019	2020
Consumo totale	Gj	**107.156**	**107.053**	**88.193**
Di cui da fonti non rinnovabili		87.859	88.649	73.137
Di cui da fonti rinnovabili		19.297	18.404	15.056

Nel 2020, a fronte della drastica riduzione del traffico aereo, AdB ha implementato delle **modifiche di gestione degli impianti tecnologici che hanno contribuito in maniera sensibile alla contrazione dei consumi energetici.** In particolare, AdB è intervenuta parzializzando e riducendo gli orari di accensione degli impianti di illuminazione e climatizzazione.

OCCUPAZIONE E PIL GENERATI SUL TERRITORIO DA BLQ

Anche nell'ambito di un'emergenza sanitaria senza precedenti come quella causata dal Covid-19, che ha imposto importanti restrizioni al trasporto aereo e allo spostamento dei passeggeri, **la rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera si conferma elemento cardine per la crescita e la competitività del territorio.**

2019
9,4 mln di passeggeri

2020
2,5 mln di passeggeri

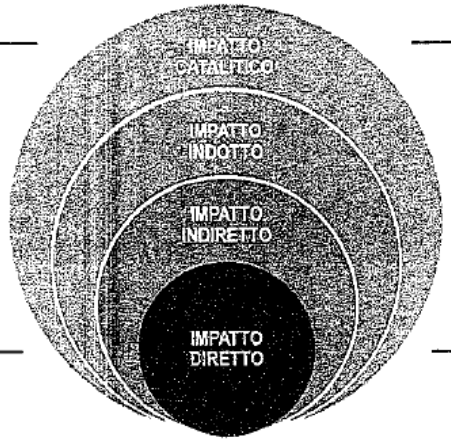
24.335 occupati
1.672 mln € PIL

5.744 occupati
153 mln € PIL

21.087 occupati
1.041 mln € PIL

7.138 occupati
428 mln € PIL

8.205 occupati
460 mln € PIL



*

1.728 occupati
46 mln € PIL

2.147 occupati
129 mln € PIL

6.343 occupati **
313 mln € PIL

2.468 occupati
138 mln € PIL

Fonte: stima effettuata attraverso un calcolatore ("Economic Impact Online Calculator") elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTAS nel 2015.
* L'impatto catalitico risulta al momento difficilmente quantificabile in presenza di un evento straordinario come la pandemia in corso.
** Il dato sugli occupati è un calcolo teorico che, in questa situazione straordinaria, non corrisponde all'occupazione reale in quanto gli effetti della pandemia vengono mitigati temporaneamente dalla presenza di strumenti quali la Cassa Integrazione e il blocco dei licenziamenti.

Bilancio 2020
Assemblea degli Azionisti

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.
Via Triumvirato, 84 - 40132 – Bologna
www.bologna-airport.it

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. Allegato C/d n. 70248/45450 d rep

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2021

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Bilancio al 31.12.2020**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.611.321** azioni ordinarie, di cui n° **31.611.321** ammesse al voto, pari al **87,503776%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776

Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 14
Teste: 1 Azionisti. :14

ELENCO PARTECIPANTI

NOMINATIVO PARTECIPANTE DELEGANTI E RAPPRESENTATI	Parziale	Totale	RISULTATI ALLE VOTAZIONI Ordinaria 1 2 3 4 5	
COMPUTERSHARE SPA RAPPR. DESIGNATO IN QUALITÀ DI SUBDELEGATO SPA135-NOVIES (ST.TREVISAN) IN PERSONA DI CLAUDIO CATTANEO	0			
- PER DELEGA DI				
DNCA INVEST BEYOND INF AND TRANS AGENTE:BP2S LUXEMBOURG	149.008		F F C F F	
BRONTE CAPITAL CALLISTO FUND LLC C/O CORPORATION SERVICE COMPANY RICHIEDENTE:MORGAN STANLEY AND CO. LLC	21.818		F F F F F	
BRONTE CAPITAL MANAGEMENT PTY LTD AS TRUSTEE FOR BRONTE CAPITAL AMALTHEA FUND RICHIEDENTE:MORGAN STANLEY AND	32.512		F F F F F	
BRONTE CAYMAN MASTER FUND LTD C/O DMS CORPORATE SERVICES LTD. RICHIEDENTE:MORGAN STANLEY AND CO. LLC	34.774		F F F F F	
CASSINI PARTNERS L.P RICHIEDENTE:MORGAN STANLEY AND CO. LLC	47.086		F F F F F	
ISHARES VII PLC	3.329		F F C F F	
		288.527		
COMPUTERSHARE SPA RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITÀ DI DELEGATO 135-NOVIES TUF IN PERSONA DI CLAUDIO CATTANEO	0			
- PER DELEGA DI				
SAGAT SPA - SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO S.P	1.183.643		F F F F F	
2I AEROPORTI SPA RICHIEDENTE:PASCOTTO LAURA	2.425.700		F F F F F	
C.C.I.A.A. DI BOLOGNA	14.124.377		F F F F F	
		17.733.720		
COMPUTERSHARE SPA RAPPRESENTANTE DESIGNATO IN QUALITÀ DI DELEGATO 135-UNDECIES TUF IN PERSONA DI CLAUDIO CATTANEO	0			
- PER DELEGA DI				
ATLANTIA S.P.A. RICHIEDENTE:MEDIOBANCA SPA	10.613.628		F F F F F	
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA RICHIEDENTE:MEROLA VIRGINIO	836.201		F F F F F	
COMUNE DI BOLOGNA RICHIEDENTE:MEROLA VIRGINIO	1.400.590		F F F F F	
REGIONE EMILIA ROMAGNA RICHIEDENTE:BONACCINI STEFANO	735.655		F F F F F	
MISSONI ELETTRA	3.000		F F F F F	
		13.589.074		

Legenda:
1 Bilancio al 31.12.2020
2 Destinazione risultato d'esercizio
3 Voto consultivo sui compensi corrisposti
4 Nomina di un amministratore
5 Autorizzazione ai sensi dell'art. 2390 C.C.

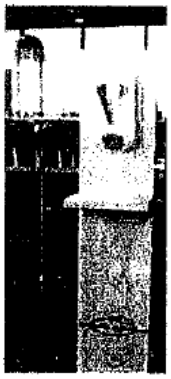
F: Favorevole; C: Contrario; A: Astenuto; 1: Lista 1; 2: Lista 2; -: Non Votante; X: Assente alla votazione; N: Voti non computati; R: Voti revocati; Q: Voti esclusi dal quorum

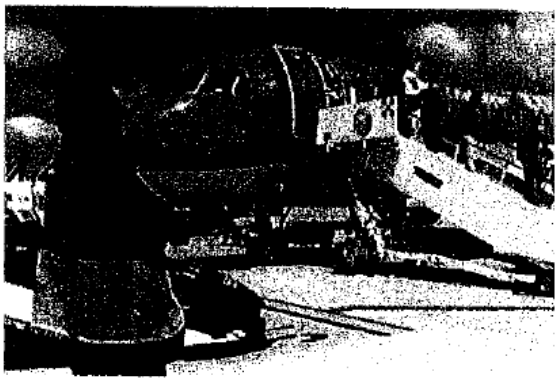
Allegato D) del. 70/49/45450 del 29

Bilancio 2020

Aeroporto di Bologna

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





WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

Bilancio Consolidato

Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e

Bilancio Esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.

Al 31 Dicembre 2020

SOMMARIO

Lettera del Presidente	3
Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	6
Consiglio di Amministrazione	7
Collegio Sindacale	8
Società di revisione	8
Relazione sulla gestione al 31 Dicembre 2020	9
Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020	66
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	67
• Conto Economico consolidato	68
• Conto Economico Complessivo consolidato	69
• Rendiconto finanziario consolidato	70
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	71
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Dicembre 2020	72
Bilancio d'esercizio Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa al 31 Dicembre 2020	140
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	141
• Conto Economico	142
• Conto Economico Complessivo	143
• Rendiconto finanziario	144
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	145
Note esplicative ai Prospetti contabili al 31 Dicembre 2020	146

Signori Azionisti,

dopo diversi anni di ininterrotta crescita e un **2019** che ha rappresentato per l'aeroporto di Bologna un **anno record** di crescita del traffico e dei risultati reddituali, il **2020** si è invece caratterizzato come **"annus horribilis"** nella storia del nostro aeroporto e del nostro settore.

Il progressivo diffondersi dell'epidemia da Covid-19 fin dai primi mesi dell'anno e le conseguenti misure di contenimento del contagio messe in atto dai Governi con restrizioni alla mobilità delle persone hanno, in poco tempo, determinato il sostanziale azzeramento del traffico sullo scalo di Bologna portandolo finanche e per lungo tempo ad un solo volo passeggeri giornaliero per Roma nel periodo, marzo-maggio 2020, in cui il nostro aeroporto è stato tra i pochi scali italiani aperti e operativi, per espressa disposizione del DM n. 112 del 12 marzo 2020. D'altro lato, sia in quel periodo che nei mesi successivi sono stati effettuati numerosi voli charter cargo per l'importazione di materiale sanitario; l'aeroporto di Bologna ha garantito, quindi, un servizio pubblico fondamentale.

A poco più di un anno dall'esplodere della pandemia possiamo affermare che quest'ultima è lontana dal rappresentare una semplice "battuta d'arresto" in quanto si è ben presto manifestata in tutta la sua gravità come la peggior crisi del trasporto aereo. Il settore del turismo, del trasporto aereo e, quindi, il nostro settore sono tra i più colpiti e l'impatto complessivo che la pandemia produrrà sull'economia mondiale fino al momento di soluzione della crisi non è stimabile vista la perdurante incertezza sulla sua durata.

Ad oggi ed in questa sede possiamo però presentarne gli effetti sui risultati di traffico ed economici del 2020 e sulla struttura patrimoniale-finanziaria della Società e del Gruppo AdB al 31 dicembre 2020: in un anno in cui il traffico passeggeri mondiale ed europeo è tornato a livelli registrati oltre 20 anni fa, con un calo del traffico rispetto al 2019 rispettivamente del 65,9% e del 69,9%, ed il traffico italiano del 72,6%, l'aeroporto di Bologna ha registrato **2.506.258 passeggeri** con un **decremento del 73,4% rispetto ai 9.405.920 passeggeri del 2019**; dato che ha riportato lo scalo ai livelli di traffico del 1997. L'andamento del **traffico cargo** è stato meno negativo: il calo dell'11,2% rispetto al 2019 conferma che trattasi di un comparto in cui la crisi pandemica ha avuto minor impatto, anche rispetto al dato complessivamente rilevato a livello nazionale pari ad un calo del 23,7% a comprova di una maggiore resilienza del settore delle merci rispetto al segmento passeggeri.

I valori suesposti consentono di ben apprezzare la magnitudo dell'impatto della pandemia sul business del Gruppo AdB rendendo, invero, scarsamente significativo qualsiasi confronto sia con l'annualità precedente, sia con gli indicatori-obiettivo, ad esempio di **qualità dei servizi** tanto che, come disposto da Enac, nel secondo trimestre 2020 sono state sospese le indagini di *customer satisfaction* e non si è proceduto alla pubblicazione della Carta dei Servizi 2020.

I risultati **economici** del Gruppo evidenziano di conseguenza scostamenti negativi molto significativi rispetto al 2019: **ricavi consolidati** da 125 milioni a 67 milioni di Euro (-46% che diventa **-65%** se si considerano i ricavi rettificati dai ricavi per servizi di costruzione che sono collegati alla crescita degli investimenti realizzati), **EBITDA consolidato** da +45 milioni a **-4 milioni** di Euro e **risultato di esercizio** da un utile di 21 milioni ad una **perdita consolidata di 13,6 milioni di Euro**. Le principali differenze tra i due esercizi sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguente alla pandemia Covid-19 mitigata, solo in parte, dalle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi.

Per questo motivo più che commentare i dati economici dell'esercizio 2020 preme in questa sede rappresentare le azioni poste in essere dal Gruppo per contenere, per quanto possibile, gli effetti del crollo del traffico aereo tenendo conto che la rapidità con cui la situazione si è evoluta ed aggravata ha reso necessari tempi di reazione e risposta molto stretti in uno scenario di rapido deterioramento e scarsissima visibilità sul futuro. Gli sforzi si sono concentrati *in primis* sulle **misure a tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e dei passeggeri** attraverso la minimizzazione dei contatti tra le persone consentita anche da un massiccio piano di *smart working* per i dipendenti non operativi, dal distanziamento interpersonale e dall'attivazione di tutte le misure igienico-sanitarie volte alla prevenzione della diffusione del virus tra i lavoratori dell'intera comunità aeroportuale. A conferma dell'impegno del Gruppo nell'adozione delle misure volte a ridurre al massimo il rischio di contagio, l'Aeroporto di Bologna è stato il primo aeroporto in Europa e tra i primi al mondo a ricevere da ACI World (ACI = Airport Council International), **l'Airport Health Accreditation**. Il Gruppo si è inoltre focalizzato sul **contenimento dei costi** attraverso l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i lavoratori della Capogruppo e della controllata FFM, la rinegoziazione dei contratti con i fornitori, la chiusura di alcune aree operative per conseguire risparmi di utenze e servizi vari, l'eliminazione o lo slittamento di attività non strategiche e/o rimandabili. Anche sul fronte degli investimenti sono state svolte valutazioni ed analisi per debita identificazione di nuove priorità e fasi del piano interventi per necessario allineamento agli scenari di settore, attualizzati; ciò al fine di concordare con Enac un ottimale e sostenibile percorso di sviluppo alla luce del nuovo contesto di traffico. Parallelamente, peraltro, nel corso del 2020 il Gruppo ha portato avanti con energia e responsabilità ampia parte degli impegni già presi, realizzando un ingente volume di **investimenti** per **33 milioni di Euro** di interventi complessivi, rispetto ai 19 milioni di Euro del 2019. Tra i tanti investimenti realizzati si ricordano i **lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo** che hanno comportato la chiusura dello scalo per dieci giorni nel mese di settembre, durante i quali sono stati anticipati anche alcuni lavori programmati nel 2022 al fine di prepararsi alla ripresa sfruttando al massimo il periodo di scarso traffico. Al contempo, il Gruppo ha lavorato attivamente per cercare di garantire condizioni temporanee di particolare *favor* in un'ottica di salvaguardia della filiera delle attività commerciali e di servizio ai passeggeri, altresì rinnovando strutture e condizioni contrattuali a supporto della futura ripresa.

La **forte pressione sulla liquidità** determinata dalla drastica riduzione degli incassi a seguito del calo dell'attività nonché dalle dilazioni concesse a clienti in forte difficoltà finanziaria, è stata affrontata ricercando **nuove fonti di finanziamento** finalizzate nel mese di luglio con l'accensione di due mutui con garanzia SACE per complessivi 58,9 milioni di Euro.

Verso la fine di quest'anno eccezionale così difficile sono giunti i primi segnali che hanno consentito di guardare nuovamente al futuro con fiducia: da un lato la disponibilità, auspichiamo sempre crescente, dei vaccini COVID-19 grazie all'immane sforzo tecnologico e finanziario messo in campo a livello mondiale e alla collaborazione pubblico-privato, dall'altro la notizia positiva per il nostro settore e il nostro aeroporto del provvedimento a favore degli aeroporti all'interno della Legge di Bilancio 2021, grazie anche ad un importante e mai cessato sforzo di "sensibilizzazione" portato avanti da Assaeroporti e dalle diverse società di gestione, con il contributo prezioso delle istituzioni del nostro territorio, parimenti ad altri del Paese, nel portare le necessarie istanze all'attenzione del Governo nazionale.

Con la consapevolezza che il Gruppo sta gestendo questa crisi con la massima attenzione e responsabilità e che le azioni già messe in atto e quelle di prossima attivazione, delle quali si tratterà approfonditamente nel prosieguo, unitamente alla solidità del Gruppo consentiranno di ripartire con rinnovata forza, quando la crisi sarà finalmente alle spalle, sono a porgere il mio personale ringraziamento a tutti coloro che, a partire dai dipendenti del nostro Gruppo, nei rispettivi ruoli e responsabilità e ad ogni livello aziendale, hanno dato il loro contributo nell'affrontare con resilienza, energia e competenza le enormi sfide che la pandemia ha posto sul nostro cammino.

Per concludere, il bilancio della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta **una perdita di esercizio di Euro 13.963.340,73** che il Consiglio di Amministrazione propone di portare a nuovo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

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 31 dicembre 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)
Giovanni Cavallaro	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.
(**) In data 12 ottobre 2020 il Consiglio di Amministrazione ha cooptato in sostituzione del Consigliere Gennarino Tozzi, che ha rassegnato le dimissioni in data 17 luglio 2020, il consigliere Giovanni Cavallaro.
(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 di Bologna Spa per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2020

Indice

PREMESSA 12

1 STRATEGIE E RISULTATI 15

1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI 15

1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA 17

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI 18

1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO 20

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE 22

2.1 *STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION* 22

2.1.1 *STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION:* DATI DI TRAFFICO 22

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI 27

2.2 *STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION* 28

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI 28

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE 30

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI 30

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI 33

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE 36

3.4 PRINCIPALI INDICI 37

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI 38

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI 38

3.5.2 GLI INVESTIMENTI 39

3.6 IL PERSONALE 40

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE 42

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI 43

4.1 L'AMBIENTE 43

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO 44

4.3 LA QUALITA' 44

5. IL QUADRO NORMATIVO 45

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA 45

5.2 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV 45

5.3 LA NORMATIVA DI EMERGENZA SANITARIA (PANDEMIA COVID-19) E LE RICADUTE SULLE GESTIONI AEROPORTUALI 46

5.4 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE 48
5.5 FONDO ANTINCENDI 48
5.6 ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI DA DESTINARE ALL'INPS 49
5.7 NORMATIVA SUL CD. "TERMINAL VALUE" 49
5.8 DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO 49
5.9 PRIVACY COMPLIANCE 50
5.10 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA 50
5.11 IRESA 51
5.12 BREXIT 51

6 IL CONTENZIOSO 51

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE 54

8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO 58

8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO 58
8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO 59
8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO 60

9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO 61

10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE 62

11 GARANZIE PRESTATE 62

12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO 63

13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI 63

14 REGIME DI OPT-OUT 63

15 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE 63

PREMESSA

Signori Azionisti,
la presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche "Gruppo Aeroporto" o "Aeroporto", o "Ad8") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 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 drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046.
Il 2020 è stato fortemente impattato dalla pandemia da Covid-19 che ha 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 31 Dicembre 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.

Fino al mese di luglio 2020 AdB ha detenuto il 24% di Ravenna Terminal Passeggeri Srl 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..

I valori presenti nelle tabelle di questa Relazione sulla Gestione sono espressi in migliaia di Euro e nei commenti espressi in milioni di Euro se non diversamente indicato. Si precisa inoltre che, ove non diversamente indicato, la fonte dei dati è il risultato di elaborazioni della Capogruppo.

Descrizione del Business

Le attività prestate dai gestori aeroportuali possono essere distinte in *aviation* e *non aviation*. La prima categoria comprende principalmente attività di gestione, manutenzione e sviluppo degli aeroporti, nell'ambito della quale si collocano i controlli di sicurezza e di vigilanza, oltre alla fornitura di servizi aeronautici ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali e all'attività di marketing per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci. La seconda comprende principalmente attività di sviluppo delle potenzialità immobiliari e commerciali degli aeroporti.

Coerentemente con la tipologia delle attività prestate, il Gruppo gestisce lo scalo attraverso le seguenti *Strategic Business Unit (SBU):*

- *Strategic Business Unit Aviation*
- *Strategic Business Unit Non Aviation.*

SBU Aviation

Le principali attività prestate nell'ambito della *SBU Aviation* riguardano la gestione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali ed in particolare consistono:

- nella messa a disposizione in efficienza ai clienti e operatori di tutte le infrastrutture, sia *land side* (*terminal*, smistamento bagagli, parcheggi auto, viabilità, magazzini merci) sia *air side* (pista e piazzali aeromobili);
- nella prestazione dei servizi di sicurezza e ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM);
- nell'informativa al pubblico e agli utenti aeroportuali;
- nello svolgimento di attività di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, finalizzate al rinnovamento o ampliamento delle infrastrutture, ivi inclusi gli impianti e le attrezzature, anche al fine di renderli conformi a quanto previsto dalla normativa vigente.

Le attività sono remunerate dalle compagnie aeree, dagli operatori aeroportuali e dai passeggeri attraverso il pagamento dei diritti aeroportuali, che possono essere distinti in:

- <u>diritti di imbarco passeggeri</u>: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in funzione del numero di passeggeri in partenza, tenendo conto della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori;

- diritti di approdo e partenza: questi diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e decolli e sono calcolati sulla base del peso massimo autorizzato al decollo dell'aeromobile e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale);
- diritti di sosta e ricovero degli aeromobili, calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo e della durata della sosta;
- tasse di imbarco e sbarco merci dovute in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili;
- diritti di rifornimento (c.d.*fueling*), dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili.

Ulteriori fonti di ricavo della *SBU Aviation* sono principalmente:
- corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli;
- corrispettivi per PRM: che includono i diritti pagati per i servizi ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);
- corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi riguardano esclusivamente i servizi di scongelamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale;
- corrispettivi collegati alle attività di handling cargo, handling aviazione generale e attività ad essi collegati quali sdoganamento e *fueling*.

SBU Non Aviation

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

Parcheggi

Nel corso del 2020 la gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si è sviluppata su circa 5.000 posti auto, in leggera flessione rispetto al 2019 a causa dei lavori di sopraelevazione del Parcheggio Express che hanno reso temporaneamente indisponibili i relativi stalli. I posti auto di cui dispone lo scalo risultano concentrati in tre aree di sosta: la prima area in prossimità del terminal, la seconda area localizzata in prossimità del sedime aeroportuale e la terza collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione, quest'ultima temporaneamente chiusa, tenuto conto della forte riduzione della domanda per effetto dell'emergenza Covid-19. La 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. La drastica riduzione del traffico del 2020 ha reso l'offerta di posti auto molto superiore alla domanda con conseguente chiusura dei parcheggi più remoti al fine di perseguire una riduzione dei costi pur mantenendo i servizi minimi essenziali dello scalo.

Retail
Il retail presso l'aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.400 mq e 41 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate al duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU. Nel 2020 a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico la maggior parte dei subconcessionari ha chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo graduali a partire dal mese di luglio.

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. Visto il quasi completo azzeramento del traffico nella primavera 2020 MBL è stata chiusa per alcuni mesi. 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 16 marchi specializzati, con un totale di 489 posti auto a disposizione della propria flotta. Il servizio rent a car è stato garantito per tutta l'annualità nonostante il quasi completo azzeramento del traffico in alcuni mesi dell'anno.

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 2020 è stato caratterizzato a livello mondiale dall'evento pandemico ingenerato dal proliferare 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, dopo una breve tregua estiva, continueranno a pesare anche nel 2021. A tal riguardo, l'esito delle campagne di vaccinazione gioca un ruolo fondamentale sulle prospettive di ripresa nel medio termine. Tuttavia, se da un lato le recenti approvazioni dei primi vaccini hanno sollevato la speranza di un'inversione di tendenza nel decorso della pandemia entro la fine del 2021, dall'altro nuove ondate e varianti del virus pongono ulteriori preoccupazioni per il futuro.

Nonostante i mercati finanziari rimangano sensibili agli sviluppi della pandemia, negli ultimi mesi l'ottimismo degli operatori, tanto all'estero quanto in Italia, è stato notevolmente rafforzato dalle eccezionali misure di stimolo introdotte da governi e banche centrali in tutte le principali economie, nonché dal risolversi dell'incertezza legata alle elezioni presidenziali negli Stati Uniti. Tra gli altri, il differenziale di rendimento tra i titoli pubblici italiani e tedeschi sulla scadenza decennale permane su livelli inferiori a quelli osservati prima dell'emergenza sanitaria.

In questo contesto, secondo il Fondo Monetario Internazionale, l'economia globale è prevista crescere del 5,5% nel 2021 e del 4,2% nel 2022. La previsione per il 2021 è stata rivista al rialzo di 0,3 punti percentuali rispetto alla previsione precedente, proprio in considerazione del proseguimento delle campagne di vaccinazione e dell'ulteriore sostegno politico ed economico-finanziario in alcune grandi economie.

Nell'area Euro, dove, secondo stime OCSE, il PIL nel 2020 è calato del 7,5% rispetto al 2019 (-4,2% su scala globale), gli effetti della pandemia sull'attività economica e sui prezzi si prefigurano più protratti di quanto precedentemente ipotizzato: secondo le previsioni della stessa istituzione infatti il rimbalzo previsto per il 2021 è appena del 3,6%, al di sotto della media mondiale (+4,2%). Il Consiglio direttivo della Banca centrale europea ha pertanto ampliato e prolungato lo stimolo monetario, per assicurare condizioni di finanziamento favorevoli a tutti i settori per tutto il tempo che sarà necessario a garantire il pieno sostegno all'economia e all'inflazione.

In Italia la crescita superiore alle attese nel terzo trimestre ha evidenziato una forte capacità di ripresa dell'economia. La seconda ondata pandemica, come negli altri Paesi dell'area, ha tuttavia determinato una nuova contrazione del prodotto interno lordo nel quarto trimestre: sulla base degli indicatori disponibili, secondo Banca d'Italia tale flessione è attualmente valutabile nell'ordine del 3,5%, con un calo dell'attività più pronunciato nei servizi e marginale nella manifattura.

La variazione dei prezzi al consumo è rimasta negativa, rispecchiando l'andamento dei prezzi nei settori dei servizi più colpiti dalla crisi, la cui dinamica continua a risentire della debolezza della domanda. Le aspettative di inflazione degli analisti e delle imprese prefigurano ancora valori molto contenuti nei prossimi dodici mesi.

La Banca d'Italia ha confermato la previsione dello scorso luglio relativamente alla caduta del PIL per il 2020, stimata essere di poco inferiore al 10%, ma ha aggiornato le tempistiche e la magnitudo della ripresa. Alla base del nuovo esercizio di proiezione con orizzonte temporale 2021-2023, si ipotizza (i) che l'emergenza sanitaria ritorni gradualmente sotto controllo nella prima metà del 2021 e venga del tutto superata entro il 2022, (ii) che il deciso sostegno della politica di bilancio prosegua, rafforzato dall'utilizzo dei fondi disponibili nell'ambito della New Generation EU, ed, infine, (iii) che la politica monetaria garantisca il mantenimento di condizioni finanziarie favorevoli in tutto il periodo, come prefigurato dal Consiglio direttivo della BCE.

Sulla base di tali ipotesi il PIL tornerebbe dunque a crescere in misura significativa dalla primavera, con un'espansione pari al 3,5% nel 2021, al 3,8% nel 2022 e al 2,3% nel 2023, quando si sarebbero recuperati i livelli precedenti la crisi pandemica. Gli investimenti riprenderebbero a crescere a ritmi sostenuti, beneficiando delle misure di stimolo, e sarebbe considerevole la ripresa delle esportazioni; quella dei consumi sarebbe invece più graduale, con un riassorbimento solo parziale della maggiore propensione al risparmio osservata dall'insorgere dell'epidemia. L'inflazione rimarrebbe bassa anche nel corso di quest'anno, per poi salire solo gradualmente nel biennio 2022-23. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Gennaio 2021*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale del 2020 ha complessivamente registrato una diminuzione del 65,9%. Nel corso del terzo trimestre dell'anno si è osservata una nuova brusca frenata della ripresa del traffico a causa della recrudescenza dei contagi dall'autunno, che ha richiesto l'adozione di misure restrittive alla circolazione da parte dei governi.
Il traffico merci evidenzia invece un andamento decisamente meno negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 10,6% rispetto al 2019 *(Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Dicembre 2020).*

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa è stato complessivamente pari al 69,9% nel 2020, risultato di un traffico pressochè azzerato tra fine marzo e metà giugno e una successiva parziale ripresa durante i mesi estivi, bloccata però nell'ultimo trimestre dell'anno a causa delle nuove ondate di contagi registrate in tutti i Paesi del continente. 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 2020 in diminuzione del 16% rispetto allo scorso anno *(Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Dicembre 2020).*

Coerentemente a quanto osservato in Europa, anche il traffico italiano, dopo il quasi totale azzeramento durante i mesi del lockdown, ha parzialmente recuperato nel periodo estivo, subendo tuttavia un nuovo rallentamento a partire da metà settembre a causa del rinnovato aumento del numero dei contagi. Il 2020 si è pertanto concluso con un calo del traffico passeggeri pari al 72,6%.
Il traffico merci in Italia ha fatto registrare invece una contrazione più contenuta (-24,4% via aerea e -43,0% via superficie) rispetto al 2019 *(Fonte: Assaeroporti, Dicembre 2020).*

L'Aeroporto di Bologna ha chiuso l'anno con 2.506.258 passeggeri complessivi, pari ad un decremento del 73,4% sul 2019, dato in linea con il trend nazionale, nonostante tra l'11 e il 21 settembre scorso lo scalo non abbia potuto operare voli per l'esecuzione di importanti lavori sulla pista di volo. Alla fine di dicembre lo scalo bolognese si posiziona all'ottavo posto in Italia per numero di passeggeri.

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

L'andamento del Gruppo AdB nel corso del 2020 è stato inevitabilmente e fortemente condizionato dagli effetti della pandemia Covid-19 che, come verrà esposto nel prosieguo, ha causato non solo il quasi azzeramento del traffico passeggeri nel secondo trimestre dell'anno, con conseguente chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali del terminal, ma anche importanti ripercussioni successivamente alla riapertura degli spostamenti, con un traffico che ha visto solo una ripresa molto parziale durante il periodo estivo e poi un successivo ulteriore brusco rallentamento negli ultimi mesi del 2020.

Anche durante il periodo di lockdown 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 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.

Tra queste la misurazione della temperatura corporea al terminal e negli uffici, l'installazione di erogatori di gel igienizzante, l'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, la suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, la sanificazione intensiva delle aree anche tramite un sistema a frammentazione molecolare, l'installazione di plexiglass, l'adozione del sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza per abbattere l'interazione frontale fra il personale addetto ai controlli ed i passeggeri e la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone. Nei confronti dei dipendenti 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 luglio inoltre è stata avviata la campagna di screening per valutare la diffusione degli anticorpi del coronavirus attraverso test sierologici gratuiti per tutti i dipendenti del Gruppo Aeroporto di Bologna, a cui si è aggiunta la collaborazione con l'AUSL di Bologna al fine di offrire la possibilità ai dipendenti di effettuare tamponi direttamente presso il presidio sanitario in Aeroporto. A partire dal 27 gennaio 2021, inoltre, il Gruppo ha attivato un servizio temporaneo di tamponi a pagamento per i passeggeri in partenza per Amsterdam in quanto una disposizione del Governo dei Paesi Bassi prevede che i passeggeri debbano presentarsi all'imbarco con gli esiti negativi di un tampone rapido antigenico anti-Covid effettuato nelle quattro ore precedenti la partenza del volo. I tamponi rapidi antigenici vengono effettuati da una società privata in una struttura collocata nelle immediate vicinanze dell'ingresso principale al piano terra del Terminal passeggeri. Il Gruppo sta lavorando all'attivazione di un servizio più ampio, che possa fornire anche tamponi molecolari da effettuare 72 prima dell'imbarco, su richiesta di altri Paesi europei ed extraeuropei. Prosegue intanto il servizio di tamponi molecolari per tutti i passeggeri in arrivo dal Regno Unito, come previsto dalla normativa italiana ed effettuati dalla Ausl di Bologna senza costi per i passeggeri.

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 Europa e tra i primi al mondo, l'Airport Health Accreditation.

Con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, il Gruppo ha avviato un piano di smaltimento delle ferie arretrate e successivamente è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti oltre all'attivazione di misure di riduzione dei costi esterni di gestione.
Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato in questa fase critica con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo 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 ha deliberato la non distribuzione dei dividendi agli azionisti e la destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 interamente a riserva. Nel mese di luglio, inoltre, la Capogruppo ha concluso con primari istituti bancari due operazioni di finanziamento per un totale di 58,9 milioni di Euro, con l'obiettivo di dotare il Gruppo di risorse adeguate alle proprie esigenze finanziarie, connesse all'incremento del circolante e al sostegno del piano industriale.

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 2020 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 del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei controlli di sicurezza e dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali.
Inoltre il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

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

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

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

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

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

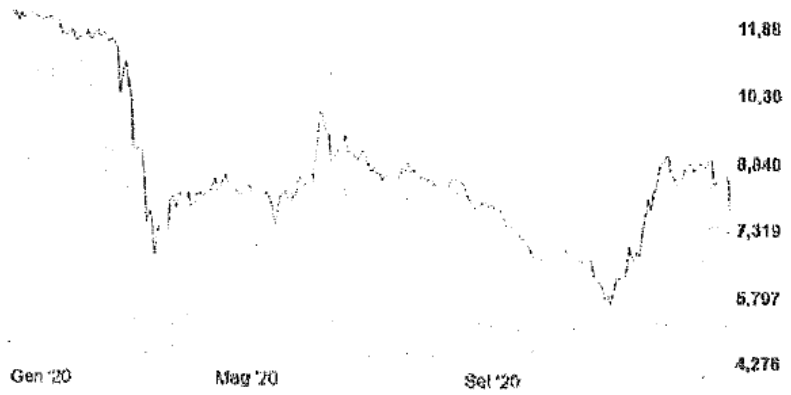
1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

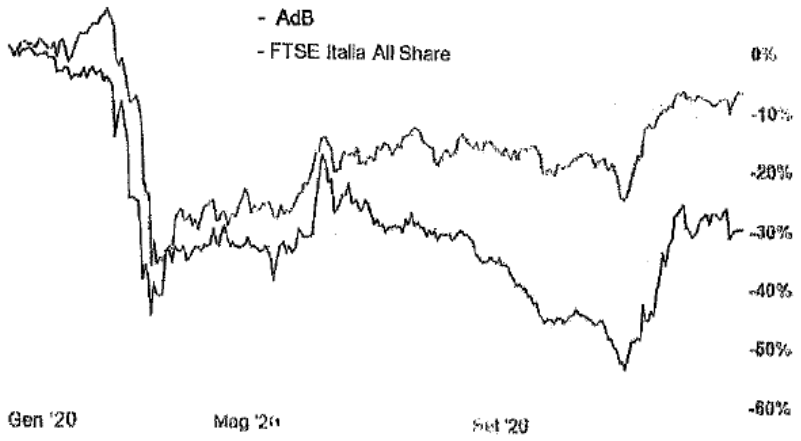
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2020 fino al 31 dicembre 2020;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 dicembre 2020 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,48 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 306,3 milioni di Euro.

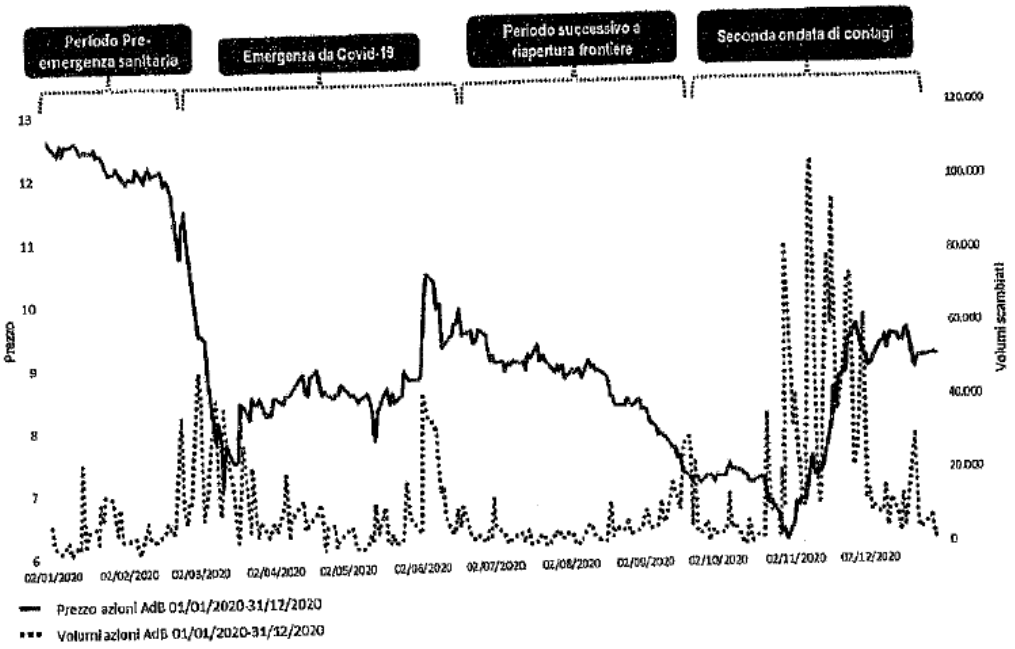
Andamento titolo AdB (01/01/2020-31/12/2020)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2020-31/12/2020)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2020-31/12/2020)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso del 2020 è stato influenzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19. In particolare si riconoscono quattro 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 giugno 2020, quando inizia il terzo periodo durato fino alla fine dell'estate. Proprio in coincidenza con l'arrivo dell'autunno, infatti, si è registrato in tutta Europa un nuovo progressivo incremento dei contagi con conseguenti restrizioni alla circolazione delle persone e chiusura delle frontiere: dalla fine di settembre a fine anno si riconosce dunque una quarta ed ultima fase.

Nel primo periodo dell'anno 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 del numero di azioni scambiate ha contribuito ad un materiale rialzo del prezzo sfiorando i 10,00 Euro ad azione.
Tuttavia, a partire dalla seconda metà del mese di giugno, la quotazione del titolo intraprende un trend discendente che porta il prezzo dell'azione a raggiungere in data 30 ottobre 2020 il minimo storico dalla quotazione (Euro 5,58).
Nel mese di novembre, in corrispondenza ad un significativo aumento dei volumi giornalieri con picchi compresi tra le 80 mila e le 100 mila azioni, si osserva un nuovo rimbalzo del prezzo che supera quota 9 euro ad azione, stabilizzandosi infine nel mese di dicembre sugli 8,5 euro.

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 da e per Roma Fiumicino.

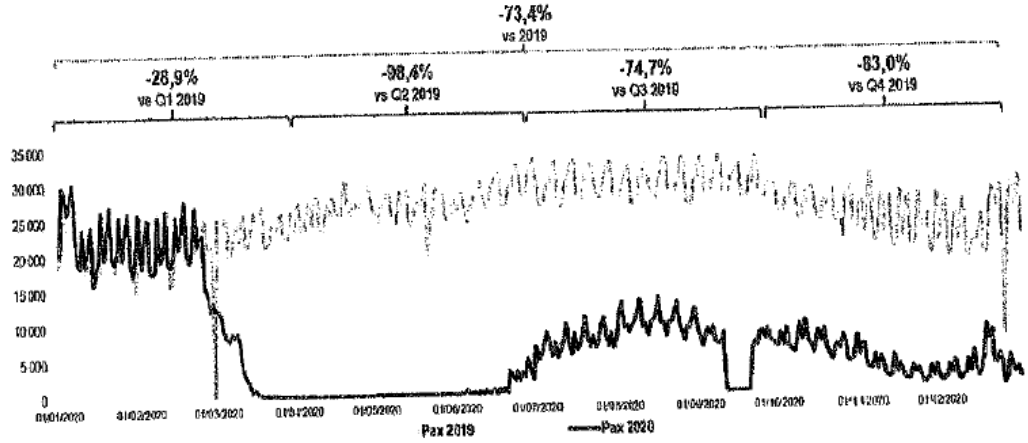
Con la riapertura, dapprima degli spostamenti all'interno dei confini nazionali ad inizio giugno, e dalla seconda metà del mese delle frontiere con l'estero (principalmente area UE e Paesi Schengen), si è assistito ad una graduale, seppur modesta, ripresa dei volumi di traffico, rafforzatasi tra il mese di luglio e la prima metà di agosto, con particolare riferimento alla componente domestica.

Coerentemente a quanto osservato sia in ambito europeo, sia presso gli altri aeroporti nazionali, tuttavia, il recupero del traffico ha subito un rallentamento a partire dalla seconda metà di agosto, con coefficienti di riempimento degli aeromobili in diminuzione rispetto alle settimane precedenti.

La chiusura dello scalo per lavori programmati della pista di volo, dall'11 al 21 settembre e il nuovo aumento dei contagi con l'arrivo dall'autunno, con ripetuti appelli a limitare i viaggi e nuove restrizioni agli spostamenti interstatali ed interregionali, hanno bruscamente interrotto la timida ripresa avviata durante il periodo estivo. Il quarto trimestre ha visto dunque una riduzione del traffico passeggeri sullo scalo pari a circa l'83% rispetto allo stesso periodo del 2019.

L'Aeroporto di Bologna ha quindi chiuso il 2020 con 2.506.258 passeggeri, con un decremento pari al 73,4% rispetto al 2019, dato che ha riportato lo scalo ai livelli di traffico del 1997. I movimenti sono stati pari a 30.139, in riduzione del 60,9% rispetto al 2019, con un load factor medio in calo dall'81,5% del 2019 al 60,5% del 2020.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Dicembre 2020



Dati comprensivi di transiti. Aviazione Generale esclusa.

	Gennaio – Dicembre 2020	Gennaio – Dicembre 2019	Var %
Passeggeri	2.506.258	9.405.920	(73,4%)
Movimenti	30.139	77.126	(60,9%)
Tonnellaggio	2.038.026	5.086.505	(59,9%)
Merce	43.377.968	48.832.550	(11,2%)

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 e, successivamente, nel corso degli ultimi quattro mesi dell'anno ha interessato tutte le componenti di traffico.

Solo durante il periodo estivo, con la riapertura delle frontiere, si è osservata in generale una ripresa più rapida del segmento low cost rispetto al traffico di linea.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Dicembre 2020	% sul totale	Gennaio - Dicembre 2019	% sul totale	Var %
Linea	851.146	*34,0%*	3.765.104	*40,0%*	*(77,4%)*
Low cost	1.628.630	*65,0%*	5.497.081	*58,4%*	*(70,4%)*
Charter	17.805	*0,7%*	121.033	*1,3%*	*(85,5%)*
Transiti	4.197	*0,2%*	14.090	*0,1%*	*(70,2%)*
Totale Aviazione Commerciale	**2.501.578**	***99,8%***	**9.397.908**	***99,9%***	***(73,4%)***
Aviazione Generale	4.680	*0,2%*	8.612	*0,1%*	*(45,7%)*
Totale complessivo	**2.506.258**	***100,0%***	**9.405.920**	***100,0%***	***(73,4%)***

I collegamenti riattivati nel periodo estivo e nella prima metà dell'autunno, inoltre, hanno mostrato nel complesso una miglior performance delle destinazioni nazionali rispetto alle mete internazionali, sia in termini assoluti, come testimoniano le principali tratte servite, sia per quanto concerne il fattore di riempimento.
Complessivamente, nel 2020 il traffico internazionale ha sofferto maggiormente dello scoppio e della diffusione della pandemia 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 – Dicembre 2020	% sul totale	Gennaio - Dicembre 2019	% sul totale	Var %
Nazionale	803.289	32,1%	1.957.731	20,8%	(59,0%)
Internazionale	1.698.289	67,8%	7.439.577	79,1%	(77,2%)
Totale Aviazione Commerciale	**2.501.578**	**99,8%**	**9.397.308**	**99,9%**	**(73,4%)**
Aviazione Generale	4.680	0,2%	8.612	0,1%	(45,7%)
Totale complessivo	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**	**(73,4%)**

Nel 2020 il 32,1% del traffico passeggeri dello scalo è stato domestico, incidenza in netto aumento rispetto al 2019. La Spagna con l'11,9% si conferma il secondo Paese per numero di passeggeri trasportati. Seguono il Regno Unito con l'8,2% e la Germania con il 7,5%.

Traffico passeggeri per Paese	2020	% sul totale	2019	% sul totale	*Var %*
Italia	803.289	32,1%	1.957.731	20,8%	(59,0%)
Spagna	298.863	11,9%	1.301.254	13,8%	(77,1%)
Regno Unito	206.012	8,2%	904.859	9,6%	(77,2%)
Germania	188.983	7,5%	890.293	9,5%	(78,8%)
Francia	123.012	4,9%	507.613	5,4%	(75,8%)
Romania	110.935	4,4%	478.390	5,1%	(76,8%)
Olanda	90.746	3,6%	336.994	3,6%	(73,1%)
Albania	67.575	2,7%	165.821	1,8%	(59,2%)
Marocco	64.617	2,6%	195.246	2,1%	(66,9%)
Turchia	63.741	2,5%	303.726	3,2%	(79,0%)
Altri Paesi	488.485	19,5%	2.362.993	25,1%	(79,3%)
Totale complessivo	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**	**(73,4%)**

Nel 2020 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 107 destinazioni, in calo rispetto al 2019 a causa degli effetti della pandemia.

Destinazioni raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna	*2020*	*2019*	*Variazione*
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	107	120	(13)

Nonostante il materiale calo dei passeggeri in tutte le principali destinazioni collegate con lo scalo di Bologna per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, rimane da sottolineare la solidità del mix di traffico: le prime tratte rappresentano infatti sia *hub* di compagnie aeree tradizionali, sia destinazioni *point to point* dei vettori *low cost*.

Nonostante le restrizioni che tuttora condizionano gli spostamenti internazionali, nel 2020 cinque tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Madrid con oltre 80 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio-Dicembre 2020	Gennaio-Dicembre 2019	Var %
Catania	165.934	397.194	(58,2%)
Palermo	120.118	276.883	(56,6%)
Roma FCO	100.312	288.345	(65,2%)
Madrid	84.265	312.296	(73,0%)
Barcellona	74.816	389.343	(80,8%)
Londra LHR	73.110	307.990	(76,3%)
Parigi CDG	72.080	298.900	(75,9%)
Brindisi	69.369	189.762	(63,4%)
Cagliari	68.565	135.176	(49,3%)
Tirana	67.575	165.821	(59,2%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Il network composto dalle principali compagnie aeree presenti sullo scalo risulta in diminuzione a causa del contesto configuratosi in seguito allo scoppio della pandemia ad inizio 2020.

L'evoluzione dell'offerta	*2020*	*2019*	*Variazione*
Compagnie aeree	44	57	(13)

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 53,8% del traffico totale, per effetto di una riduzione dei passeggeri inferiore rispetto alla media degli altri vettori. Al secondo posto si conferma Wizz Air, con una quota che cresce dal 5,4% del 2019 al 6,2% del 2020, davanti ad Alitalia, terza con una quota in leggera diminuzione rispetto allo scorso anno. A seguire le grandi compagnie di linea Air France, British Airways, KLM e Lufthansa, tutte con un totale passeggeri compreso tra le 60 e 80 mila unità. Tra le prime dieci si trovano infine Turkish Airlines ed Emirates a conferma, anche in questo contesto profondamente mutato, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

Traffico passeggeri per compagnia	2020	% sul totale	2019	% sul totale	*Var %*
Ryanair	1.349.138	53,8%	4.317.628	45,9%	(68,8%)
Wizz Air	154.366	6,2%	507.595	5,4%	(69,6%)
Alitalia	113.649	4,5%	439.373	4,7%	(74,1%)
Air France	79.863	3,2%	313.319	3,3%	(74,5%)
British Airways	73.397	2,9%	308.163	3,3%	(76,2%)
KLM Royal Dutch Airlines	66.535	2,7%	226.232	2,4%	(70,6%)
Lufthansa	63.464	2,5%	310.707	3,3%	(79,6%)
Air Nostrum	47.334	1,9%	169.328	1,8%	(72,0%)
Turkish Airlines	44.119	1,8%	199.708	2,1%	(77,9%)
Emirates	41.600	1,7%	177.225	1,9%	(76,5%)
Altri	472.793	18,9%	2.436.642	25,9%	(80,6%)
Totale complessivo	**2.506.258**	**100,0%**	**9.405.920**	**100,0%**	**(73,4%)**

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Dicembre 2020	Gennaio-Dicembre 2019	Var %
Merce via aerea di cui	34.673.841	38.050.148	(8,9%)
Merce	34.673.545	38.027.623	(8,8%)
Posta	296	22.525	(98,7%)
Merce via superficie	8.704.127	10.782.402	(19,3%)
Totale	**43.377.968**	**48.832.550**	**(11,2%)**

Relativamente al **traffico merci**, nel 2020 si è registrato un traffico pari a 43.377.968 Kg, in calo dell'11,2% rispetto al 2019, ascrivibile in gran parte alla chiusura delle attività durante il c.d. *lockdown*, nonché alla stagnazione delle attività produttive nei mesi successivi. Il cargo si conferma tuttavia la componente di traffico che meglio ha reagito alla crisi pandemica, anche rispetto al dato complessivamente rilevato a livello nazionale e pari ad un calo del 23,7%.

Per quanto riguarda il traffico cargo via superficie, dopo una tenuta di tutti i principali vettori fino al mese di marzo incluso, da aprile in poi si è registrato un forte peggioramento causato dapprima dalla chiusura e successivamente da una lenta ripresa delle attività produttive, acceleratasi solo nel corso degli ultimi mesi dell'anno.

Relativamente al traffico via aerea, l'importante flessione della componente cargo legata ai movimenti operati dai vettori di linea è stata in parte controbilanciata dai numerosi voli charter cargo dedicati all'importazione di materiale sanitario, nonché dal traffico *courier*, sostenuto dallo sviluppo dell'e-commerce.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi da Passeggeri	14.800	60.500	(45.700)	-75,5%
Ricavi da Vettori	11.963	25.777	(13.814)	-53,6%
Ricavi da Operatori aeroportuali	1.856	3.510	(1.654)	-47,1%
Incentivi al traffico	(7.164)	(25.895)	18.731	-72,3%
Ricavi per Servizi di Costruzione	19.632	12.715	6.917	54,4%
Altri Ricavi	1.523	1.552	(29)	-1,9%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(119)	(879)	760	-86,5%
Totale Ricavi SBU AVIATION	**42.491**	**77.280**	**(34.789)**	**-45,0%**

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 normativa ed i provvedimenti attuativi – ivi inclusi i Modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – dispongono che le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell'aeroporto dall'altro.

La riduzione dei ricavi del 2020 rispetto al 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 da Covid-19, a cui si aggiunge un calo della tariffa media. Risultano invece in crescita i ricavi per servizi di costruzione per i maggiori investimenti in diritti di concessione realizzati nell'esercizio e si ha un impatto positivo derivante da minori ricavi portati a fondo svalutazione crediti rispetto all'esercizio precedente nel quale era stato svalutato il credito maturato nel 2019 verso un vettore dell'area balcanica.
Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla Strategic Business Unit Aviation registrano una contrazione del 45% rispetto al 2019.
In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-75,5%): i ricavi da passeggeri si riducono in misura leggermente superiore al calo del traffico passeggeri (-73,4%) 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 (-53,6%): 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 (-47,1%): 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 di questa voce rispetto al 2019 (-72,3%) è legato alla riduzione del traffico;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'incremento (+54,4%) è da collegare a maggiori investimenti rispetto allo scorso anno, in particolare sulla pista di volo dall'11 al 21 settembre con anticipo anche di parte dei lavori previsti per il 2022.

2.2 *STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION*

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Retail e Pubblicità	4.732	15.620	(10.888)	-69,7%
Parcheggi	4.583	16.818	(12.235)	-72,7%
Real Estate	2.167	2.450	(283)	-11,6%
Servizi ai passeggeri	1.887	6.206	(4.319)	-69,6%
Ricavi per Servizi di Costruzione	9.783	3.705	6.078	164,0%
Altri Ricavi	1.857	3.056	(1.199)	-39,2%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(10)	0	(10)	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	**24.999**	**47.855**	**(22.856)**	**-47,8%**

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo pari al 47,8%, 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 (-69,7%) 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 e dalla chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali (negozi e ristoranti) inizialmente decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020 e successivamente prolungata da molti subconcessionari vista la forte riduzione del traffico. A ciò si aggiunge, a partire dal mese di maggio il nuovo schema contrattuale dei clienti retail che prevede un azzeramento dei canoni fissi e la corresponsione della sola parte variabile legata al fatturato. 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 non si è concluso entro la fine del 2020 a causa del nuovo aggravarsi della pandemia a partire dal mese di ottobre.

Parcheggi

Nel 2020 i ricavi da parcheggi ed accessi viari hanno registrato una contrazione del 72,7% rispetto allo scorso anno, per effetto di un sostanziale azzeramento dei volumi di traffico a partire dagli ultimi giorni di marzo. A partire dal 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. Nel mese di settembre, a causa della chiusura dello scalo per dieci giorni per lavori di manutenzione straordinaria della pista, e dal mese di ottobre, a causa dell'inasprimento della pandemia, i ricavi hanno subito una ulteriore contrazione.

Real Estate

I ricavi real estate sono in leggero calo rispetto al 2019 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

I servizi ai passeggeri vedono una contrazione del 69,6% 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 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. Anche dopo la ripresa dei voli e la riapertura della sala dal 1° luglio si registra una contrazione importante dei ricavi dovuta al calo del traffico, con particolare effetto sui vettori di linea, ai 10 giorni di chiusura nel mese di settembre per la manutenzione straordinaria della pista di volo, alla drastica riduzione dei viaggi di lavoro e delle fiere e alle difficoltà finanziarie di diverse compagnie aeree.

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 mai state sospese 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 (+164%) è da collegare ai maggiori investimenti destinati alla *business unit* rispetto allo scorso anno.

Altri ricavi: la contrazione degli altri ricavi (-39,2%) è dovuta principalmente a minori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali vista la minore operatività, al minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri e a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	21.548	63.274	(41.726)	-65,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	15.426	44.295	(28.869)	-65,2%
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420	12.995	79,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.101	1.146	(45)	-3,9%
RICAVI	**67.490**	**125.135**	**(57.645)**	**-46,1%**
Materiali di consumo e merci	(1.359)	(2.305)	946	-41,0%
Costi per servizi	(15.387)	(20.920)	5.533	-26,4%
Costi per servizi di costruzione	(28.015)	(15.639)	(12.376)	79,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.422)	(8.614)	5.192	-60,3%
Oneri diversi di gestione	(2.942)	(3.260)	318	-9,8%
Costo del personale	(20.287)	(29.460)	9.173	-31,1%
COSTI	**(71.412)**	**(80.198)**	**8.786**	**-11,0%**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(3.922)**	**44.937**	**(48.859)**	**n.s.**
Ammortamento diritti di concessione	(6.688)	(6.243)	(445)	7,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.409)	(1.576)	167	-10,6%
Ammortamento attività materiali	(2.531)	(2.750)	219	-8,0%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	**(10.628)**	**(10.569)**	**(59)**	**0,6%**
Accantonamento rischi su crediti	(508)	1	(509)	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.306)	(2.893)	587	-20,3%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(30)	(409)	379	-92,7%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	**(2.844)**	**(3.301)**	**457**	**-13,9%**
TOTALE COSTI	**(84.884)**	**(94.068)**	**9.184**	**-9,8%**
RISULTATO OPERATIVO	**(17.394)**	**31.067**	**(48.461)**	**n.s.**
Proventi finanziari	198	150	48	32,0%
Oneri finanziari	(1.218)	(1.125)	(93)	8,3%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**(18.414)**	**30.092**	**(48.506)**	**n.s.**
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	**4.824**	**(9.240)**	**14.064**	**n.s.**
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(13.590)**	**20.852**	**(34.442)**	**n.s.**
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	**0**	**0**	**0**	**0**
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	**(13.590)**	**20.852**	**(34.442)**	**n.s.**

Il 2020 si chiude con una perdita consolidata di **13,6 milioni di Euro** rispetto all'utile di **20,9 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 46,1% per quanto dettagliato nei paragrafi di commento alla SBU aviation e non aviation e qui riepilogati:
- i **ricavi per servizi aeronautici** calano del 65,9% principalmente per la contrazione del traffico e, in modo residuale, per l'aggiornamento tariffario con calo della tariffa media;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono del 65,2% per effetto della riduzione del traffico, delle chiusure della quasi totalità degli esercizi commerciali dall'inizio della pandemia fino a fine giugno con riaperture solo graduali a partire da luglio, e non completate entro la fine dell'anno, e della riduzione dei canoni fissi accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza, come evidenziato dall'andamento di tutte le componenti di questa categoria nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** aumentano del 79,1% per maggiori investimenti realizzati sia nel settore aviation che in quello non aviation;

- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 3,9% rispetto al 2019 è dovuto principalmente a minori ricavi da conduzione aree aeroportuali, come conseguenza del risparmio nei costi che partecipano al calcolo del riaddebito, a minori indennizzi e rimborsi e a minori vendite di certificati di efficienza energetica. Il calo è quasi completamente compensato da maggiori ricavi su credito da Terminal Value sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

I costi si riducono complessivamente dell'11% rispetto al 2019 a seguito della contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una riduzione (-41,0%) prevalentemente dovuta al minore acquisto di carburante aeromobili legati al calo del traffico. D'altro lato si evidenzia un aumento dell'acquisto di beni di consumo legati all'emergenza Covid-19 (dispositivi di protezione individuale, pannelli per distanziamento sociale, segnaletica informativa per la gestione dei flussi, ecc.);
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-26,4%) rispetto al 2019 in particolare grazie:
  - alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico quali il servizio PRM e il servizio MBL;
  - al contenimento dei costi delle utenze conseguente al minore utilizzo di alcune aree del terminal;
  - a minori costi per manutenzioni, sviluppo e promozione, prestazioni professionali e consulenze e alla rimodulazione o sospensione di alcuni contratti di servizi (es. pulizie, vigilanza, navette per il trasporto di parcheggi passeggeri e staff ai parcheggi remoti);
- ✓ i **costi per servizi di costruzione** crescono del 79,1% per maggiori investimenti realizzati sulle infrastrutture aeroportuali (diritti di concessione);
- ✓ la contrazione del 60,3% 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 e a minori oneri relativi agli affitti di aree adibite a parcheggio;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in calo rispetto al 2019 (-9,8%) principalmente per effetto di minori oneri tributari.

Per i commenti sull'andamento del **costo del lavoro** che evidenzia un risparmio del 31,1%, si rimanda all'apposita sezione della presente relazione.

Complessivamente il 2020 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) negativo di 3,9 milioni di Euro** contro un margine positivo di 44,9 milioni di Euro del 2019, per effetto di una contrazione dei ricavi, strettamente correlata all'andamento del traffico, a fronte 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 dello 0,6% per l'incremento delle immobilizzazioni conseguente ai nuovi investimenti in diritti di concessione e beni in proprietà, incremento controbilanciato parzialmente dalla revisione del piano degli ammortamenti dei diritti di concessione a seguito della nuova scadenza della concessione aeroportuale che è stata prorogata di due anni dalla legge n.77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l'articolo 202, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34. Per effetto di questo provvedimento le aliquote costanti di ammortamento in base alla durata della concessione aeroportuale sono state rideterminate tenuto conto dello slittamento al 2046 della scadenza della concessione ed applicate dal secondo semestre 2020 al valore contabile residuo dei diritti di concessione al 30 giugno 2020.

Gli **accantonamenti** evidenziano una diminuzione del 13,9% 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 e per l'assenza di accantonamenti al fondo arretrati lavoro dipendente per la sottoscrizione del CCNL dei gestori aeroportuali nel gennaio 2020.

La contrazione dei costi complessivi del 9,8% a fronte di una riduzione dei ricavi del 46,1% determina un calo del **Risultato Operativo (EBIT)** che passa da +31,1 milioni di Euro del 2019 a **-17,4 milioni di Euro** del 2020.

La **gestione finanziaria** evidenzia un risultato sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (da -0,97 a -1 milioni di Euro). Gli interessi passivi bancari aumentano per effetto del maggior indebitamento dovuto a due operazioni di finanziamento, rispettivamente di 25 milioni di Euro da parte di Unicredit e 33,9 milioni di Euro da parte di Intesa Sanpaolo, finalizzate nel luglio 2020 dalla Capogruppo e costituite da mutui assistiti dalle garanzie rilasciate da SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** 2020 evidenzia una **perdita di 18,4 milioni di Euro** contro un risultato positivo di 30,1 milioni del 2019 con una contrazione di 48,5 milioni di Euro.

Per quanto riguarda le **imposte sul reddito dell'esercizio**, la voce rappresenta una componente positiva di conto economico per 4,8 milioni di Euro contro un costo di 9,2 milioni dell'esercizio per:

- la rilevazione di imposte anticipate, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo, che migliorano il risultato dell'esercizio per 4,8 milioni di Euro, iscritte assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentire il progressivo assorbimento. Nel complesso, per effetto dell'assorbimento di altre imposte anticipate del periodo per 0,4 milioni di Euro la voce "imposte differite" concorre positivamente al risultato d'esercizio per 4,5 milioni di Euro;
- la rilevazione di una sopravvenienza attiva conseguente all'esclusione dell'obbligo di versamento del saldo Irap del 2019 per 0,4 milioni di Euro.

Il **risultato netto** dell'esercizio, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto a una **perdita di 13,6 milioni di Euro** a confronto con l'utile netto dell'esercizio 2019 di 20,9 milioni di Euro con una contrazione complessiva di 34,4 milioni di Euro.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi da credito da Terminal Value sugli interventi del fondo di rinnovo (*) viene indicato nella tabella seguente:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	21.548	63.274	(41.726)	-65,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	15.426	44.295	(28.869)	-65,2%
Altri ricavi e proventi della gestione	785	1.065	(280)	-26,3%
RICAVI RETTIFICATI	**37.759**	**108.634**	**(70.875)**	**-65,2%**
Materiali di consumo e merci	(1.359)	(2.305)	946	-41,0%
Costi per servizi	(15.387)	(20.920)	5.533	-26,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.422)	(8.614)	5.192	-60,3%
Oneri diversi di gestione	(2.942)	(3.260)	318	-9,8%
Costo del personale	(20.287)	(29.460)	9.173	-31,1%
COSTI RETTIFICATI	**(43.397)**	**(64.559)**	**21.162**	**-32,8%**
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	**(5.638)**	**44.075**	**(49.713)**	**n.s.**
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420	12.995	79,1%
Costi per servizi di costruzione	(28.015)	(15.639)	(12.376)	79,1%
Margine Servizi di Costruzione	**1.400**	**781**	**619**	**79,3%**
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	316	81	235	290,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**(3.922)**	**44.937**	**(48.859)**	**n.s.**

(*) per approfondimento sul Terminal Value si rimanda alla nota sui principi contabili del Bilancio alla voce attività immateriali

Come esposto nella tabella, escludendo i ricavi e i costi per servizi di costruzione e i ricavi per credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo, a fronte di una contrazione dei ricavi del 65,2% il calo più contenuto dei costi, -32,8%, determina un **margine operativo lordo rettificato negativo** di 5,6 milioni di Euro, rispetto al 44,1 milioni di Euro del 2019.

Si riporta nella seguente tabella l'andamento per trimestri del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del credito da Terminal Value sul Fondo di rinnovo, per evidenziare l'incidenza del drastico calo di traffico e di redditività dovuto allo sviluppo pandemico ed al conseguente forte calo della domanda e dell'offerta di voli da parte delle compagnie aeree.

	1° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	2° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	3° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019	4° TRIMESTRE 2020	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.395.671	-28,9%	39.630	-98,4%	691.237	-74,7%	379.720	-83,0%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)								
RICAVI RETTIFICATI	18.054	-22,8%	8.029	-89,3%	9.186	-70,7%	7.490	-70,8%
Ricavi per servizi aeronautici	9.906	-26,1%	1.532	-90,9%	5.355	-71,3%	4.755	-66,9%
Ricavi per servizi non aeronautici	8.029	-18,0%	1.391	-87,7%	3.487	-71,9%	2.519	-76,7%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	-37,5%	106	-66,2%	344	32,8%	216	-28,5%
COSTI RETTIFICATI	-13.987	-8,2%	-8.371	-49,0%	-10.168	-35,7%	-10.871	-36,4%
Costo del personale	-6.538	-8,5%	-4.045	-48,2%	-4.692	-33,0%	-5.012	-33,2%
Altri costi operativi	-7.449	-7,9%	-4.326	-49,8%	-5.476	-37,8%	-5.859	-38,9%
MOL RETTIFICATO	4.067	-50,1%	-5.342	n.s.	-982	n.s.	-3.381	n.s.
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	22,5%	-35,4%	-176,4%	n.s.	-10,7%	n.s.	-45,1%	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 degli esercizi 2020 e 2019:

In migliaia di Euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	(5.351)	45.153	(50.504)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(13.968)	34.991	(48.959)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(28.372)	(254)	(28.118)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	56.745	(21.246)	77.991
Variazione finale di cassa	14.405	13.491	914
Disponibilità liquide inizio periodo	29.253	15.762	13.491
Variazione finale di cassa	14.405	13.491	914
Disponibilità liquide fine periodo	43.658	29.253	14.405

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha assorbito cassa per 5,4 milioni di Euro contro flussi in entrata per 45,2 milioni del periodo di confronto. La riduzione pari a 50,5 milioni di Euro è dovuta essenzialmente al risultato economico negativo del periodo.

Il capitale circolante ha assorbito risorse per altri 8,6 milioni di Euro; tale variazione, pur essendo inferiore rispetto a quella dello stesso periodo 2019 (-10,1 milioni di Euro) ha determinato un assorbimento del **flusso di cassa delle attività operative nette per 14 milioni di Euro** contro un flusso positivo di 35 milioni del 2019.

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

- pagamento delle imposte (2,3 mln), inferiore al 2019 (7,3 mln) principalmente per effetto della perdita fiscale dell'esercizio e dalle misure di sostegno governative a fonte della crisi Covid-19 quali l'azzeramento del saldo Irap 2019;
- alle maggiori uscite per utilizzo dei fondi (5,9 milioni di Euro contro 2 milioni di Euro nel 2019).

Le variazioni dei crediti e debiti sostanzialmente si compensano per effetto della riduzione:

- dei debiti e delle passività operative vista la contrazione dei debiti commerciali e verso il personale per i minori costi del periodo, dell'addizionale ai diritti di imbarco per il calo del traffico e del debito verso Enac per il canone di concessione in quanto anch'esso proporzionale al traffico e
- dei crediti per la contrazione delle attività.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato di **28,4 milioni di Euro** di investimenti quasi esclusivamente infrastrutturali contro un flusso di cassa leggermente negativo (0,3 milioni di Euro) del 2019 per la scadenza di impieghi temporanei di liquidità per 16,9 milioni di Euro e minori investimenti effettuati nel periodo di confronto.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato **positivo per 56,7 milioni di Euro** contro un flusso negativo di 21,2 milioni del 2019 per:

- l'accensione di due finanziamenti a medio-lungo termine di 58,9 milioni di Euro da parte della Capogruppo oltre all'accensione di un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro rimborsato una volta ottenuta l'erogazione dei due mutui suddetti;
- l'adesione della Capogruppo alla moratoria proposta dall'Istituto di Credito con sospensione del pagamento della rata del mutuo in scadenza a giugno 2020 e prolungamento della durata del finanziamento già in essere da giugno a dicembre 2024. Conseguentemente nel 2020 il rimborso delle rate dei mutui ammonta a 1,8 milioni di Euro contro 4,4 milioni del 2019;
- 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 31 dicembre 2019.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 14,4 milioni di Euro** contro un aumento di liquidità nel 2019 di 13,5 milioni di Euro.
Al netto dei finanziamenti accesi nel mese di luglio la variazione finale complessiva di cassa sarebbe stata negativa per 44,5 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo per il 2020 a confronto con il 2019.

In migliaia di euro		per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
A	Cassa	33	26	7
B	Altre disponibilità liquide	43.625	29.227	14.398
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
D	**Liquidità (A+B+C)**	**43.658**	**29.253**	**14.405**
E	**Crediti finanziari correnti**	**275**	**501**	**(226)**
F	Debiti bancari correnti	(33)	(28)	(5)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.064)	(3.059)	(5)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.440)	(3.086)	1.646
I	**Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)**	**(4.537)**	**(6.173)**	**1.636**
J	**Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)**	**39.396**	**23.581**	**15.815**
K	Debiti bancari non correnti	(68.759)	(11.643)	(57.116)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.026)	(1.437)	411
N	**Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)**	**(69.785)**	**(13.080)**	**(56.705)**
O	**Posizione (indebitamento) finanziaria netta (J+N)**	**(30.389)**	**10.501**	**(40.890)**

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 31 dicembre 2020 è di **30,4 milioni** di Euro rispetto a una posizione finanziaria netta positiva di 10,5 milioni del 31 dicembre 2019 (-40,9 milioni).
In generale il 2020 è stato caratterizzato da un assorbimento straordinario di liquidità per la crisi conseguente alla diffusione mondiale del Covid-19 e al conseguente drastico calo del traffico e dei correlati ricavi. A ciò si aggiunge l'assorbimento di cassa per effetto del pagamento degli investimenti effettuati nel periodo che sono stati maggiori rispetto all'esercizio di confronto (oltre 11 milioni di Euro).
D'altro lato, per far fronte alle maggiori esigenze di cassa, il Gruppo ha aumentato il proprio indebitamento per l'accensione dei finanziamenti garantiti SACE di 58,9 milioni di Euro da parte della Capogruppo.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Di seguito si mostra la struttura patrimoniale del Gruppo classificata sulla base delle "fonti" e degli "impieghi" per il biennio 2019-2020:

IMPIEGHI	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione Assoluta	Var. %
-Crediti commerciali	6.279	15.464	(9.185)	-59,4%
-Crediti tributari	1.299	189	1.110	587,3%
- Altri Crediti	2.494	5.014	(2.520)	-50,3%
-Rimanenze di magazzino	676	622	54	8,7%
Subtotale	**10.748**	**21.289**	**(10.541)**	**-49,5%**
-Debiti commerciali	(13.612)	(18.537)	4.925	-26,6%
-Debiti tributari	(511)	(3.598)	3.087	-85,8%
-Altri debiti	(22.923)	(27.514)	4.591	-16,7%
Subtotale	**(37.046)**	**(49.649)**	**12.603**	**-25,4%**
Capitale circolante netto operativo	**(26.298)**	**(28.360)**	**2.062**	**-7,3%**
Immobilizzazioni	217.457	198.143	19.314	9,7%
-Imposte differite attive	10.732	6.190	4.542	73,4%
-Altre attività non correnti	13.262	13.624	(362)	-2,7%
Totale Immobilizzazioni	**241.451**	**217.957**	**23.494**	**10,8%**
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.567)	(19.229)	1.662	-8,6%
- Fondo imposte differite	(2.618)	(2.558)	(60)	2,3%
-Altre passività non correnti	(41)	(136)	95	-69,9%
Subtotale	**(20.226)**	**(21.923)**	**1.697**	**-7,7%**
Capitale fisso operativo	**221.225**	**196.034**	**25.191**	**12,9%**
Totale Impieghi	**194.927**	**167.674**	**27.253**	**16,3%**

FONTI	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione Assoluta	Variazione %
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	**(30.389)**	**10.501**	**(40.890)**	**-389,4%**
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(87.814)	(67.009)	(20.805)	31,0%
-Risultato dell'esercizio	13.590	(20.852)	34.442	-165,2%
Patrimonio Netto di Gruppo	**(164.538)**	**(178.175)**	**13.637**	**-7,7%**
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	**(164.538)**	**(178.175)**	**13.637**	**-7,7%**
Totale fonti	**(194.927)**	**(167.674)**	**(27.253)**	**16,3%**

La struttura patrimoniale del Gruppo al 31 dicembre 2020 evidenzia un **capitale circolante netto operativo** negativo per **26,3 milioni** di Euro contro 28,4 milioni alla chiusura dell'esercizio 2019: tale differenza è dovuta alla maggior riduzione dei debiti commerciali e operativi rispetto alla contrazione dei crediti e delle altre attività correnti. Il calo dei debiti è dovuto principalmente alla riduzione dei debiti tributari per effetto della perdita fiscale del periodo, dei debiti operativi e del debito per addizionale sui diritti d'imbarco per la diminuzione del fatturato aviation.

Il **capitale fisso operativo** si attesta a **221,2 milioni di Euro** con una crescita di 25 milioni rispetto al 31 dicembre 2019 dovuta prevalentemente ai maggiori investimenti effettuati nell'esercizio oltre alla crescita delle imposte differite attive in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali dell'esercizio in esame.

Il **capitale investito netto** è pari a **194,9 milioni di Euro** in aumento di 27,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2019.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 31 dicembre 2020 è pari a 30,4 milioni di Euro mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a 164,5 **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 PRINCIPALI INDICI

Di seguito si mostrano i principali indici di bilancio consolidato nel biennio.

PRINCIPALI INDICI		2020	2019
ROE	Risultato Netto/ Patrimonio Netto Medio	n.s.	11,9%
ROI	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto Medio	n.s.	18,1%
ROS	Risultato Operativo Rettificato/ Ricavi rettificati	n.s.	27,8%
ROCE	Risultato Operativo Rettificato/ Capitale Investito Netto	n.s.	18,0%
ROD finanziario	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Debiti verso le banche	0,9%	3,0%
Indice di onerosità dell'indebitamento	Oneri finanziari da indebitamento finanziario/ Margine Operativo Lordo Rettificato	n.s.	1,0%
Quoziente di disponibilità	Attivita' correnti e destinate alla vendita / Passività Correnti	1,27	0,85
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrim.netto+Pass.non correnti)/ Attività non correnti	1,05	0,96
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,56	0,66

I giorni medi di incasso da clienti e di pagamento dei fornitori sono esposti nella tabella seguente:

DSO e DPO	2020	2019	Variazione
Giorni medi di incasso clienti	88	40	48
Giorni medi pagamento fornitori	96	93	3

I giorni medi di incasso dei crediti raddoppiano quale conseguenza delle difficoltà finanziarie dei clienti sia del settore aviation che non aviation sia delle dilazioni di pagamento concesse per aiutare la filiera del trasporto aereo in forte difficoltà.
Nessuna modifica sostanziale, al contrario, nei giorni medi di pagamento dei fornitori a dimostrazione dell'impegno del Gruppo a far fronte regolarmente alle proprie obbligazioni di pagamento anche in un contesto di forte stress sulla liquidità.

3.5 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E GLI INVESTIMENTI

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel corso del 2020 è stato profuso particolare impegno al fine di condurre innanzi le procedure per l'approvazione finale del Masterplan al 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 di lungo periodo 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 ha costituito un passaggio amministrativo essenziale per il processo di sviluppo dell'Aeroporto di Bologna ed è stato 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 state notificate ai controinteressati 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) ed a tale step procedimentale è altresì seguito il procedimento amministrativo preordinato all'approvazione finale da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che è stata ottenuta recentemente con provvedimento che approva in via definitiva ai sensi e per gli effetti dell'art.1 punto 6 del D.L. 28 giugno 1995 n.251 coordinato con la legge di conversione 3 agosto 1995 n.351, e dichiara la pubblica utilità del "Master Plan al 2030". Per effetto di quanto stabilito e giusta delega n. 48137 del 14/05/2020, il gestore aeroportuale è pertanto legittimato ad operare per tutte le attività attuative delle opere previste nel Piano di Sviluppo, compresa l'acquisizione delle aree di espansione del sedime aeroportuale. Il provvedimento è stato oggetto di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 26 del 5 marzo 2021. Avverso il provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 (sessanta) giorni e al Capo dello Stato entro 120 (centoventi) giorni decorrenti dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Nell'ambito dei rischi relativi all'attuazione dei piani di investimento è sinteticamente descritto il progetto ulteriormente avviato nel corso del 2020 al fine di rivalutare priorità e fasi degli sviluppi infrastrutturali di cui al Masterplan summenzionato al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati al 31 dicembre 2020 è pari a **29 milioni di Euro** contro 17,4 milioni del 2019. In particolare, 9,3 milioni di Euro sono relativi ad investimenti legati all'esecuzione del Masterplan, 4 milioni di Euro all'acquisizione di un compendio immobiliare adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo e 15,5 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale, dei quali 8,1 milioni di Euro sono relativi ai lavori di riqualifica di un tratto della pista di volo.

Oltre all'acquisto immobiliare predetto, con finalità di ampliamento del sedime, di seguito si evidenziano i principali interventi conclusi nell'anno:

- **Sopraelevazione del Parcheggio Express**: si sono conclusi a fine anno i lavori per la sopraelevazione del parcheggio Express in prossimità dell'aerostazione.
- Completamento di un nuovo **impianto di ventilazione** al Parcheggio P2.
- **Installazione di ulteriori tre ABC** (Automatic Border Control) gate per la lettura dei passaporti dei passeggeri in partenza.
- **Fornitura e installazione di macchine radiogene** di standard 3 previste dalla normativa e connesso ampliamento dell'impianto BHS in fase di completamento.
- **Acquisto di termo scanner** per la misurazione della temperatura agli accessi al terminal.
- Esecuzione di alcuni **interventi di efficientamento energetico** al fine di ridurre i consumi presso gli uffici e l'aerostazione.
- **Nuovo impianto TVCC** lato air side per il monitoraggio del sedime aeroportuale.
- **Nuovi monitor** destinati al miglioramento e all'ampliamento dell'informativa al pubblico.
- **Mezzi** aeroportuali di trasporto, carico e scarico passeggeri, bagagli e merci.

Sono inoltre stati realizzati **importanti lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo.**

In particolare, i lavori effettuati hanno riguardato la:

- riqualifica strutturale e funzionale della pavimentazione flessibile della Pista di Volo 12/30;
- riqualifica strutturale e funzionale dei raccordi C,D,E;
- riqualifica di un tratto di smaltimento delle acque meteoriche;
- rimozione e successivo riposizionamento degli impianti di segnalazione visivi.

Tra i principali interventi avviati ma ancora in corso al 31 dicembre si segnalano:

- **Ampliamento terminal**: in attesa dell'approvazione del progetto esecutivo da parte di Enac.
- **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.
- **Ampliamento parcheggio aeromobili III° lotto**: è in corso la fase di gara relativa all'affidamento dei lavori di realizzazione del piazzale.
- **Ampliamento uffici area check in**: è in fase conclusiva l'ampliamento dell'area check-in;
- **Realizzazione di un nuovo edificio cargo** con relative pertinenze per un operatore specializzato.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 31 dicembre 2020 è pari a **4,3 milioni di Euro**, di cui 3,3 milioni relativi agli interventi in air side per i lavori di ripristino di un tratto della pista di volo, della via di rullaggio, dei raccordi e della strada di servizio. Tra gli interventi land side si evidenzia il completamento di lavori su viabilità, percorsi pedonali e camminamenti, mentre relativamente agli impianti, i monitor per l'informativa al pubblico.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio Equivalenti Full Time	**444**	**492**	**-48**	**-10%**
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	35	33	2	6%
Impiegati	316	354	(38)	-11%
Operai	84	96	(12)	-13%

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Organico medio	**492**	**543**	**-51**	**-9%**
Dirigenti	9	9	0	0%
Quadri	35	33	2	6%
Impiegati	360	402	(42)	-10%
Operai	88	99	(11)	-11%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 48 equivalenti full-time rispetto al 2019 è dovuta al mancato rinnovo dei contratti a termine a causa della riduzione del traffico.

Il costo

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	20.287	29.460	(9.173)	-31,1%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione del 31,1% 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 il Gruppo ha agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza dal marzo per AdB e a seguire per la controllata FFM, il Gruppo ha avviato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti.

A partire dal 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. L'utilizzo della Cassa Integrazione nelle aree operative è stato poi incrementato negli ultimi mesi dell'anno in corrispondenza di una ulteriore contrazione dei volumi di traffico.

Le relazioni sindacali

In data 19 marzo è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i dipendenti AdB, la quale è entrata in vigore a partire dal 21 marzo per la durata di 12 mesi con parere favorevole della Regione Emilia Romagna. Nell'accordo è previsto un sistema di rotazione che viene applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità.
AdB ha ottenuto l'integrazione al reddito per i propri lavoratori posti in CIGS dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha previsto la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei 12 mesi precedenti la CIGS.
In data 31 marzo è stato firmato con le OO.SS. un accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anche per i dipendenti della società controllata FFM.

Durante tutta la fase di emergenza Covid AdB ha mantenuto rapporti costanti con le OO.SS. e con gli RLS attraverso l'istituzione di un Comitato Regolamentazione, così come previsto dal Protocollo Nazionale del 24 aprile 2020, composto dall'Amministratore Delegato, i Dirigenti delle principali funzioni coinvolte, il medico competente, l'RSPP e gli RLS (con la funzione anche di RSU). Si sono tenuti incontri di aggiornamento periodici sulle misure di protezione e prevenzione dal contagio di volta in volta adottate per fronteggiare l'emergenza. E' stato inoltre istituito un "Comitato di Sicurezza di Sito" a cui partecipano anche gli RSPP e gli RLS delle tre società di handling presenti sullo scalo.

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

Infine sono stati rinnovati due importanti accordi con le RSU: la proroga fino alla fine del 2022 dell'accordo sulla Monogenitorialità e Banca Ore Solidale, volto ad agevolare nell'orario di lavoro e nella concessione di ferie e permessi i dipendenti mono-affidatari di figli minori, oppure con figli affetti da gravi disabilità e il rinnovo fino a marzo 2021 dell'accordo sulla gestione dell'emergenza neve e delle relative indennità.

Si rimanda alla Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2020 per ulteriori approfondimenti.

La formazione del personale

Il 2020, a causa della pandemia Covid 19, è stato caratterizzato da una forte diminuzione dei costi sostenuti per la formazione.
Tutti i corsi di aula, sia quelli interni che quelli previsti fuori sede, sono stati sospesi a partire da metà marzo e, in ottica di contenimento dei costi, si è proceduto a cancellare le attività formative non obbligatorie.
Si è quindi provveduto ad erogare i corsi in modalità video conferenza per poter garantire quelli obbligatori legati a scadenze di certificazioni e licenze o alla necessità di nuove abilitazioni.

Nel primo bimestre 2020 è partito il progetto BIM (Building Information Modeling) per l'adozione di un nuovo metodo e di uno specifico software per l'ottimizzazione della pianificazione, realizzazione e gestione degli investimenti. il corso è stato sospeso nel mese di marzo ed è poi ripreso e terminato tra settembre ed ottobre.
Sempre nel primo bimestre è stato realizzato il progetto formativo Metodologia Lean 5S per l'ottimizzazione degli standard di lavoro e quindi per il miglioramento delle performance operative, che ha coinvolto due gruppi pilota: i PRM e gli addetti alla manutenzione officina insieme ai loro responsabili.
In ottobre è stato organizzato in presenza un corso di compliance di due giornate sul Processo del Change Management in ambito aeroportuale ai sensi della normativa UE-EASA, con docenza di due esperti esterni, rivolto a diverse direzioni aziendali.
A fine 2020 è stato organizzato un piano formativo finanziato inserito nell'area tematica "Innovazione sostenibile e Green Economy", dedicato ai Management Board per lo sviluppo di progetti di sostenibilità e per valorizzare e diffondere la cultura della sostenibilità dell'Impresa.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' 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 31 dicembre 2020 la società aveva 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.
Dopo diversi anni di ininterrotta crescita, a causa dei pesanti impatti sul traffico aereo della pandemia da Covid-19, nel 2020 FFM ha chiuso con una contrazione del traffico servito del 25% e, conseguentemente, dei risultati economici raggiunti, pur chiudendo l'esercizio con un risultato economico positivo.
L'impatto della pandemia, infatti, ha determinato un effetto negativo anche sul cargo, anche se in misura minore rispetto al traffico passeggeri, impatto in parte compensato dai voli charter cargo assistiti da FFM e dedicati all'importazione di materiale sanitario e di merce varia in base alle richieste del territorio. D'altro lato la controllata ha contenuto i costi operativi principalmente grazie all'utilizzo dello strumento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e grazie ai risparmi sui contratti variabili in funzione del traffico servito.
La società redige il bilancio secondo i principi contabili italiani; di seguito si riportano i principali indicatori del periodo rettificati qualora necessario ai soli fini della redazione del presente bilancio consolidato redatto secondo i principi contabili IAS/IFRS.
Al 31 dicembre 2020 i ricavi ammontano a 2,7 milioni di Euro ed evidenziano una riduzione del 19%; grazie ai risparmi dei costi operativi (-16%) che si attestano a 2,1 milioni di Euro, si determina un Margine Operativo Lordo di 607 mila Euro (-28% sul 2019). Il risultato dell'esercizio 2020 si attesta a 462 mila Euro contro 563 mila del 2019 (-18%).

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 31 dicembre 2020 la società, che ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing riguardante l'area legale e del personale, opera con 11 dipendenti.
L'emergenza sanitaria legata al Covid-19 ha impattato fortemente anche sull'andamento del traffico di Aviazione Generale; nel 2020 TAG ha subito una riduzione delle attività del 33% in termini di movimenti aeromobili e del 47% in termini di passeggeri di Aviazione Generale.
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 subito una riduzione dei ricavi complessivi del 50% cui ha contribuito per il 66% il calo delle vendite di carburante aeromobili. Nonostante la riduzione dei costi, non proporzionale a causa degli alti costi fissi che contraddistinguono il settore, la Società ha chiuso l'esercizio con un risultato di periodo negativo di 88 mila Euro contro un utile di 221 mila nell'esercizio di confronto.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del 2020 con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del Bilancio d'esercizio della Capogruppo al 31 dicembre 2020.

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.
A gennaio 2020 l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto è stato aggiornato per allineamento al nuovo Master Plan aeroportuale 2016-2030 e a mutate esigenze progettuali. In seguito a tale aggiornamento l'impegno della Capogruppo è salito fino ad un massimo di a 9,3 milioni di Euro di investimenti Le opere incluse nell'Accordo consistono nella realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari e con potenziale di assorbimento della CO_2 pari a circa 2300 tonnellate/anno, in interventi di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" e nella progettazione e nel finanziamento di un ramo di pista ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e la città di Bologna.

Nel corso del 2020, a causa della pandemia COVID-19 e alla conseguente drastica diminuzione del traffico aereo, l'Impatto acustico aeroportuale è risultato in forte diminuzione rispetto all'anno precedente. Ciò nonostante il Gruppo ha comunque portato avanti iniziative rivolte alla gestione dell'impatto ambientale. Si rimanda per approfondimenti sui temi dello sviluppo sostenibile, della tutela ambientale, dell'attenzione alle esigenze del territorio e del passeggero e della valorizzazione delle persone alla Dichiarazione Non Finanziaria 2020 pubblicata sul sito della Società.

4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO

Safety Management System (SMS)

Nel corso del 2020 il Safety & Compliance Management System ha svolto in totale 42 *audit* suddivisi tra verifiche interne all'organizzazione, verifiche esterne a soggetti terzi e verifiche sottobordo, coprendo così 25 tra i processi mappati. A partire dal mese di luglio e con cadenza bimestrale, in collaborazione con le aree Qualità e Servizio di Prevenzione e Protezione, sono state svolte verifiche sul rispetto delle misure di prevenzione Covid, secondo quanto previsto dal Protocollo Interno e dal Documento di Governance emesso dal Gestore.

Sono state poi coordinate numerose attività di *change management* di natura operativa ed infrastrutturale ed è stato aggiornato e condiviso l'*hazard log* dello scalo attraverso il coinvolgimento di tutti i *post holder*.

Sono inoltre stati redatti diversi aggiornamenti e pubblicazioni del Manuale di Aeroporto e, compatibilmente con la situazione sanitaria vigente, è stato condotto e consolidato l'obiettivo primario della *safety* dello scalo che consiste in un bilanciamento efficace tra attività di reporting e garanzia, e al tempo stesso, di una cultura *blame/no blame* orientata ad una responsabilizzazione deontologica degli operatori. Infine è stata promossa una politica di *safety promotion* efficace che, seppur influenzata dall'assenza di contatto diretto con il personale, si è comunque distinta per l'utilizzo massiccio di strumenti informatici che hanno garantito una rapida ed efficace diffusione delle informazioni e delle comunicazioni.

Security

Nel corso del 2020 la Capogruppo ha mantenuto una elevata attenzione al processo di security, in un contesto profondamente mutato per effetto della pandemia.

Nell'ottica di monitorare l'applicazione della normativa di riferimento, AdB effettua Controlli di Qualità mensili. L'attività di controllo è svolta tramite il passaggio, attraverso tutte le postazioni di controllo dell'Aeroporto di articoli proibiti e/o titoli non validi all'accesso. Almeno due volte al mese vengono eseguiti Cover Test, che prevedono il passaggio di "Passeggeri Campione" presso le postazioni di controllo utilizzando simulacri di ordigni esplosivi e articoli proibiti. Alla fine di ogni intervento viene redatto il "Report Cover Test di Qualità" finalizzato a mostrare il livello di efficacia, efficienza e qualità delle misure e delle procedure di sicurezza, identificare le deficienze e le non conformità dei servizi di sicurezza e formulare raccomandazioni ed azioni correttive per la riduzione o risoluzione delle eventuali non conformità. I testi di qualità sono proseguiti anche nel 2020 e sono stati sospesi solo nel mese di dicembre, causa il ridotto afflusso di passeggeri

Per ulteriori approfondimenti sui temi della Safety e della Security si rimanda agli appositi paragrafi della Dichiarazione Non Finanziaria 2020.

4.3 LA QUALITA'

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.

Nel mese di settembre sono state riavviate le attività di rilevazione degli indicatori della qualità dei servizi standard del gestore aeroportuale e del programma ASQ, al fine esclusivo di monitorare i flussi di passeggeri e i processi operativi che hanno subito adeguamenti e modifiche per effetto delle esigenze di distanziamento necessario per la gestione dell'emergenza Covid-19. Il Gruppo ritiene che un monitoraggio accurato, nonchè continui approfondimenti relativamente alla propensione e alle aspettative dei passeggeri rispetto al viaggio, ed in particolare, al volo, possano dare informazioni utili ad una pronta ed adeguata ripartenza nel momento in cui la crisi sanitaria sarà risolta o comunque controllata.

5. IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E DINAMICA TARIFFARIA

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. Si dà atto che per diverse ragioni il Contratto non è stato sottoscritto – comunque dandosi in buona fede puntuale applicazione allo stesso nel corso del 2020, necessariamente con interpretazione coerente all'insorgenza dell'evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale; si dà altresì atto che in relazione allo stesso, anche alla luce dell'evento pandemico ancora corrente, sono state avviate interlocuzioni e confronti con Enac.
Al riguardo si informa altresì, che AdB ha proposto un Ricorso Straordinario al Capo dello Stato in relazione alla clausola di cui all'art. 19 dello schema di Contratto di Programma. Analogo ricorso è stato presentato da altre società di gestione italiane. A dicembre 2020, il Consiglio di Stato ha emesso al riguardo parere nel quale si ribadisce la correttezza dei motivi di cesura sollevati in merito a tale clausola illegittima da parte delle società ricorrenti. I giudizi una volta trasposti saranno decisi con DPR (decreto del Presidente della Repubblica). L'attesa è che gli Enti competenti procedano in autotutela alla revisione delle previsioni della succitata clausola con ogni consentita urgenza. Saranno presi contatti con Enac in materia nel corso del 2021.
In data 23 ottobre 2020, si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2021. Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Società, sono applicate a partire dal 1° gennaio 2021.
In data 30 ottobre 2020 ENAC ha comunicato ad ART alcune "anomalie procedurali" rispetto all'iter di realizzazione e di rendicontazione di alcuni interventi per l'esercizio 2019. In seguito a questa comunicazione, AdB ha ricalcolato la dinamica tariffaria 2021 escludendo le spese oggetto di segnalazione, avviando comunque approfondimenti in merito con riserva di controdeduzione. Le nuove tariffe 2021, che risultano sostanzialmente invariate rispetto a quelle presentate in consultazione, sono state inviate ad ART, agli Utenti e sono state rese disponibili sul sito internet della Società.
Nel caso di ulteriori richieste di rettifica della dinamica tariffaria 2021 da parte dell'Autorità la Società procederà a darne immediata comunicazione all'Utenza.

5.2 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV

In data 30 novembre 2020 è stata pubblicato il decreto sottoscritto in data 3 aprile 2020 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze concernente la "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale" (GU Serie Generale n. 297 del 30-11-2020).

Il decreto, in particolare, prevede che:

- gli AVL siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 18 mesi dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.
- i beni e aree e le sole aree siano presi in consegna dai gestori aeroportuali entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, provvedendo a proprie cure e spese alla loro gestione, manutenzione e alimentazione elettrica, con recupero dei relativi costi nelle tariffe aeroportuali.

Con specifico riferimento al profilo tariffario dei beni e delle aree che costituiscono AVL, l'atto stabilisce (art. 2) "[...] Fino alla presa in carico da parte dei suddetti gestori aeroportuali, e comunque fino allo scadere del citato termine, ENAV detiene i sistemi AVL al fine di garantirne la gestione e la manutenzione ed è autorizzata a riversare i relativi costi nella propria tariffa di terminale. 2. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, ENAV è autorizzata a riversare nella tariffa di terminale il valore contabile non ancora ammortizzato dei beni oggetto del presente decreto, secondo un meccanismo di gradualità condiviso con ENAC."
Il provvedimento di retrocessione risulta essere stato adottato all'esito di un lungo iter istruttorio, che ha visto il coinvolgimento di MIT, ENAC ed ENAV, senza alcuna partecipazione dei gestori aeroportuali.

Sulla scorta degli elementi sopra evidenziati AdB, così come altri gestori aeroportuali italiani, ha presentato un ricorso amministrativo per impugnare suddetto decreto amministrativo, evidenziandone i motivi di illegittimità per violazione del diritto di contradditorio e richiedendo che venisse avviata una corretta istruttoria circa lo stato di consistenza degli impianti e dei beni retrocessi. Apposita interlocuzione è stata, in parallelo, avviata con ENAC con l'ausilio altresì di Assaeroporti. Risultano, attualmente, incaricate della questione le articolazioni periferiche locali, ossia le Direzioni aeroportuali ENAC.

5.3 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 già vigenti e rimaste in vigore si citano i principali provvedimenti che interessano il settore aeroportuale e del trasporto aereo, oltre al primo decreto Covid (Decreto Cura Italia D.L.17 marzo 2020 n18):

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 si citano le seguenti tuttora in vigore:

- congedi parentali Covid fino al 31/08 poi sostituiti da congedi per chi ha figli in quarantena;
- blocco dei licenziamenti collettivi o per motivi economici prorogato fino al 31/1/2021;
- congedi straordinari (D.L. 111/2020) fino al 31/12/2020.

In merito alla specifica previsione contenuta nel comma 1 bis dell'articolo 202 del DL 34/2020, convertito con modificazioni dalla Legge 77/2020 che prevede che «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 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 di conversione del presente decreto», AdB ha aggiornato di due anni la durata della propria concessione di gestione totale. Ciò sulla scorta del rango primario della norma in parola e dell'art. 19 della propria convenzione (Atto n. 98 del 12.7.2004 ed atti integrativi), che contiene una clausola di automatico aggiornamento rispetto alla normativa nazionale e comunitaria posteriore applicabile. Detta interpretazione si rappresenta avere avuto carattere di uniformità a livello di società di gestione aeroportuale ed è stata da ultimo altresì confermata con comunicazione Enac in data 19 gennaio 2021.

3) Decreto Agosto n.104 del 14 agosto 2020 con misure a integrazione e modifica dei precedenti decreti relativamente ai vettori aerei.
4) 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.
   Negli ultimi tre mesi AdB e le società controllate hanno aggiornato ulteriormente il DVR e il Protocollo di Regolamentazione anti Covid alla luce dell'evoluzione pandemica e delle ulteriori normative emesse in materia. Sono inoltre stati effettuati degli audit interni per la verifica della corretta applicazione delle misure anti covid ed è stata svolta anche della formazione specifica sui comportamenti corretti da seguire per prevenire i contagi.
   Infine sono riprese le riunioni di coordinamento con gli RSPP delle società di handling presenti nello scalo ed è stato istituito un "Comitato di sito per la sicurezza" su richiesta delle OO.SS. territoriali, al quale partecipano AdB e le società di handling.
5) 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. Con Note ENAC del 25 gennaio e 5 febbraio 2021 il termine del 31 gennaio 2021 previsto per il versamento delle due rate del canone 2020 e del conguaglio del canone di concessione relativo all'anno 2019 è stato ulteriormente prorogato al 30 aprile 2021 con analogo meccanismo di ribaltamento della dilazione ai canoni dei subconcessionari aviation.

5.4 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE

In data 30 dicembre 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (cd. Legge di Bilancio 2021), che entrerà in vigore il 1 gennaio 2021.
Nel corso dell'iter approvativo del disegno di Legge di Bilancio 2021 sono state introdotte due nuove specifiche misure a sostegno del settore aeroportuale:

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

Termini e modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché criteri di determinazione e di erogazione dello stesso verranno definiti – nel rispetto dei criteri delineati nella norma stessa "al fine di evitare sovra-compensazioni" – con decreto del MIT di concerto con il MEF, da adottarsi entro il 31 gennaio 2021, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari; tale decreto ad oggi non è ancora stato emanato.
Quanto all'intervento normativo sugli ammortizzatori sociali, il comma 714 dell'art. 1 della Legge di Bilancio prevede la possibilità di erogazione delle prestazioni integrative del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" anche nel caso di trattamenti di cassa integrazione in deroga che possono essere attivati da tutte le imprese (e quindi anche dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale) ai sensi del comma 300 dell'art. 1 della medesima Legge di Bilancio 2021, per la durata massima di 12 settimane da collocarsi nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021. La norma, dunque consente *pro futuro* (e secondo le scansioni temporali sopra richiamate) di erogare le prestazioni integrative del Fondo del trasporto aereo anche ai trattamenti di cassa integrazione in deroga attivati dalle imprese aeroportuali per la causale Covid-19, superando così un limite ritenuto inderogabile in mancanza di un provvedimento normativo *ad hoc*. Il 26 febbraio u.s. la Capogruppo ha firmato un verbale di accordo con le OO.SS e le RSU che prevede l'applicazione della CIG in deroga dal 22 marzo al 13 giugno 2021.

5.5 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 1º 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 delle 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.

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

Si rinvia al paragrafo *supra* n. 5.3 la trattazione specifica, essendo state apportate alcune modifiche al regime dell'addizionale comunale destinata al finanziamento INPS, ad opera del Decreto Rilancio.

5.7 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.

5.8 DICHIARAZIONE CONSOLIDATA 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 a partire dal 2018 la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario che costituisce una relazione distinta. La dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2020, redatta secondo lo standard di rendicontazione "GRI Standards" è disponibile sul sito internet del Gruppo.

5.9 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, nonché test molecolari e rapidi per lo screening di passeggeri e personale aeroportuale).

5.10 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Con provvedimento del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017, pubblicato sulla G.U. 6 maggio 2017, n. 104, Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa con effetto immediato alla procedura di amministrazione straordinaria e sono stati nominati tre Commissari Straordinari. Il tribunale di Civitavecchia ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. amministrazione straordinaria ("Alitalia SAI in as") con sentenza dell'11 maggio 2017. Successivamente, sulla G.U. 30 maggio 2017, n.124, è stato pubblicato il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 12 maggio 2017 con il quale anche Alitalia Cityliner S.p.A. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ed è stato nominato lo stesso collegio commissariale di Alitalia.
La Capogruppo si è tempestivamente insinuata nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria per il credito maturato sino al 2 maggio 2017 pari a 0,78 milioni di Euro, dei quali 0,66 milioni richiesti in via privilegiata ai sensi dell'art. 1023 n. 1 codice della navigazione e 0,12 milioni in chirografo. 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.

Con Decreto del 9 ottobre 2020 è stata costituita la società Italia Trasporto Aereo SpA con capitale sociale inziale pari a venti milioni di Euro, interamente versati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Allo stato attuale non sono ancora stati emessi i successivi decreti attuativi che dovrebbero trasferire gli assets di Alitalia SAI in a.s. in capo alla neocostituita società.

5.11 IRESA

Dal 1° gennaio 2020 il Gruppo addebita ai vettori, per conto della regione Emilia-Romagna, l'**IRESA** – imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili – istituita con L.R. 15/2012, sospesa a tempo indeterminato dalla L. R. 28/2016 e poi con L.R. n.8/2019 modificata in vari punti tra cui la decorrenza e la base imponibile del tributo; quest'ultima è calcolata in base al peso massimo al decollo (MTOW), al livello delle emissioni sonore dell'aeromobile e 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, 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. La destinazione del gettito è 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.

5.12 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 (c.d. Decreto Brexit).
L'articolo 17-ter, nell'introdurre disposizioni in materia di tariffe aeroportuali, prevedeva che si continuassero 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 o, in mancanza, fino al 30/03/2020. 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 regolava il recesso britannico prevedendo un periodo transitorio dal 1° febbraio al 31 dicembre 2020, nel quale, tutto è rimasto 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 hanno mantenuto la propria vigenza nel Regno Unito e solo dal 1° gennaio 2021 il Regno Unito non è più parte del territorio doganale e fiscale (IVA e accise) dell'Unione Europea.
AdB ha comunicato l'applicazione delle tariffe extra UE ai collegamenti per la UK, a decorrere dalla stagione estiva IATA 2021, con inizio quindi il 28 marzo 2021.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali – fondamentalmente in termini economici – contenziosi e/o quelli che hanno avuto i più rilevanti sviluppi 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) di cui si è svolta, nel mese di ottobre 2020, la fase di precisazione delle conclusioni. Parallelamente prosegue l'attività di promozione di confronto e interlocuzione 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 esplichi 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.
La Società, si è costituita in giudizio, contestando fermamente il fondamento giuridico e stigmatizzando la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione. La prima udienza, del relativo procedimento, si è regolarmente tenuta il giorno 24 febbraio 2021 ed all'esito della stessa il giudizio è stato rinviato all'udienza del 11 novembre 2021.

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. Adb 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.
In data 16 settembre 2020 è stato notificato alla Società decreto ingiuntivo non provvisoriamente esecutivo per il pagamento di una quota del corrispettivo a dire di controparte maturato in relazione all'incarico affidato. La Capogruppo ha attivato azione legale in opposizione al decreto per contestare fermamente il fondamento giuridico delle pretese di controparte, non essendo ancora determinatesi le condizioni tutte per il pagamento della fattura di cui in controversia. Al momento risulta fissata prima udienza per il 24 marzo 2021.

Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART

In data 15 ottobre 2020 la Capogruppo ha notificato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al MIT ed al MEF, il ricorso presentato al TAR Piemonte per richiedere l'annullamento della delibera n. 163 del 16 luglio 2020, con cui sono stati varati i nuovi Modelli di regolazione tariffaria applicabili agli aeroporti nazionali. I nuovi modelli sono affetti, a parere della Scrivente e di altre società di gestione aeroportuale, da vari vizi di illegittimità oltre che di manifesta ingiustizia, trovandosi, peraltro, ad essere stati varati senza tenere in minima considerazione, né prevedendo alcuna misura correttiva, gli effetti e le gravissime ripercussioni che la pandemia mondiale da virus COVID-19 ha ingenerato e continua a provocare sul comparto aereo. Il ricorso è stato in seguito ritualmente depositato ed il relativo procedimento iscritto al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte con R.G. 783/2020.

Azione avanti l'AGA proposto in relazione al Decreto 3 aprile 2020 in materia di beni Enav, tra cui gli impianti "AVL"

La Capogruppo ha provveduto a notificare in data 27 gennaio 2021 un ricorso al TAR Emilia-Romagna per l'annullamento del Decreto 3 aprile 2020, adottato dal Direttore Generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U.R.I. – Serie Generale n. 297 del 30 novembre 2020 e avente ad oggetto: "Retrocessione al demanio dello Stato dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e successiva riassegnazione ad ENAC, ai sensi del combinato disposto degli articoli 692 e 693 del Codice della Navigazione, per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale"; nonché della nota ENAC prot. n. 114427 del 7 ottobre 2019 e di ogni atto presupposto, consequenziale e/o connesso al sopra richiamato decreto interministeriale. Il ricorso è stato iscritto a ruolo ed ha assunto n. RG. 98/2021.

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria da Covid-19 sta determinando impatti significativi sul settore aeroportuale: secondo i dati pubblicati da ACI Europe, nel corso del 2020 in Europa sono stati registrati circa 728 milioni di passeggeri, ovvero 1,7 miliardi in meno rispetto al 2019, risultati che hanno riportato i livelli di traffico al 1995. Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 non avverrà prima del 2024-25, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività.

I risultati economici del Gruppo AdB sono fortemente condizionati dal traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, dalle condizioni sanitarie nazionali ed internazionali, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori e dalle alleanze tra gli stessi oltre che dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi.
Tali fattori – a seconda di quella che sarà la loro esatta evoluzione, in concreto – potranno comportare effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo e, tenuto conto della pervasività e delle incertezze derivanti dall'evoluzione della pandemia, tutti i rischi di seguito riportati possono risentire di queste tematica.

Il **rischio liquidità**, in un contesto di crisi così accentuata e prolungata e tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità per coprire il fabbisogno determinato dal piano interventi e, al contempo, per coprire la nuova esigenza di finanziamento anche del ciclo del Capitale Circolante Netto fino al termine della crisi. Pur mantenendosi al momento inalterato l'impegno di sviluppare le infrastrutture aeroportuali esistenti, il piano interventi è attualmente oggetto di rivalutazione in chiave strategica e con confronto con Enac con individuazione di nuove priorità e fasi implementative in seguito alla drastica riduzione del traffico ed il Gruppo ha in corso interlocuzioni con potenziali finanziatori. 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 2020ha 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 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. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

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

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 dicembre 2020 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 27% 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 e la drastica riduzione complessiva a livello annuale ha modificato il peso percentuale dei primi dieci clienti sul fatturato totale, attenuandone la concentrazione, come si evince dalle percentuali suesposte.
Il rischio di credito 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 31 dicembre 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 31 dicembre 2020, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 53,8%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono così impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che in futuro il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Alla luce dell'attuale crisi dell'Industria del trasporto aereo l'eventuale ridistribuzione 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 attivo 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, indi approvando e pubblicando in data 13 ottobre 2020 una nuova e straordinaria Policy per sviluppo di traffico da applicarsi per un'annualità a partire dalla stagione IATA winter 2020-21, con obiettivi di recovery quanto più pronto possibile 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 anche nei successivi mesi del 2020, la Capogruppo ha acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili.
Ulteriori attività negoziali sono quindi state condotte, ulteriormente, per ridefinire gli accordi e contratti con gli operatori ed i subconcessionari aeroportuali alla luce delle prospettive attualizzate e con logiche di progressivo incremento dei corrispettivi in linea con la graduale ripresa del traffico presso lo scalo.
Alla data di redazione del presente documento alcuni subconcessionari non hanno ancora riaperto i punti vendita.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

La Capogruppo effettua gli investimenti nell'ambito dell'aeroporto in sua gestione totale sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui driver principale è l'andamento del traffico aereo.

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. Un ulteriore e straordinario rischio profilatosi aggiuntivamente nel 2020 anche a tale riguardo è il cd. rischio pandemico, per gli impatti tutti (lato capacità e performance dell'organizzazione della società aeroportuale, possibili rallentamenti ulteriori dei procedimenti, rischio indisponibilità finanziaria, etc. etc.). L'impatto negativo sugli andamenti del traffico aereo determinato dalla pandemia da Covid-19 potrebbe inoltre determinare la Capogruppo, laddove Enac assenta a tali ipotesi, a sviluppare il piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento dell'ampliamento dell'aerostazione, al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria. Le proposte valutate al riguardo dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB in materia, saranno oggetto di istruttoria in confronto con l'Ente Nazionale Civile e, una volta da esso assentite, saranno oggetto di pronta comunicazione 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 di garantire la sostenibilità economica delle proprie attività, hanno posto negli ultimi anni particolare attenzione al contenimento del costo del lavoro, essendo caratterizzate da un'occupazione di natura *labour intensive*, nonché all'efficienza delle proprie operations, anche a discapito della qualità delle attività svolte. Le difficili condizioni di mercato in cui tali soggetti operano sono state poi ulteriormente esacerbate dalla crisi scoppiata in seguito alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha coinvolto tutto il settore aereo, rendendo ancor più precaria una condizione economico-finanziaria già fragile. Questa situazione potrebbe pertanto compromettere la qualità e la continuità dei servizi offerti al passeggero dagli handler sullo scalo di Bologna. La Capogruppo sta operando per definire un contingency plan finalizzato a garantire una continuità dei servizi, anche in caso di difficoltà da parte degli operatori aeroportuali che attualmente li svolgono.

Rischi relativi al quadro normativo

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

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

In riferimento al rischio di non recuperabilità del valore di carico dei Diritti di Concessione iscritti tra le attività immateriali consolidate, al 31 dicembre 2020 per 198 milioni di Euro, ai sensi dello IAS 36, il Gruppo ha effettuato il test di impairment sulle più recenti proiezioni dei flussi finanziari approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo e basate su assunzioni ritenute ragionevoli e dimostrabili al fine di rappresentare la migliore stima delle condizioni economiche future che l'attuale situazione di incertezza, in particolare sulla durata della crisi, consente.

Il test di impairment non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31 dicembre 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).

Sul tema della verificabilità della recuperabilità del valore delle attività si rimanda anche alla nota 4 – altre attività finanziarie non correnti e alla nota 8 – crediti commerciali.

Stagionalità dei ricavi

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

8 ANDAMENTO DELLA CAPOGRUPPO

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale della Capogruppo nel biennio in esame rimandando al commento esposto nel capitolo 3 vista la prevalenza dei valori della stessa sul Gruppo.

8.1 I RISULTATI ECONOMICI DELLA CAPOGRUPPO

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	18.209	57.764	(39.555)	-68,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	14.965	43.721	(28.756)	-65,8%
Ricavi per servizi di costruzione	29.377	16.420	12.957	78,9%
Altri ricavi e proventi della gestione	1.184	1.274	(90)	-7,1%
Ricavi	**63.735**	**119.179**	**(55.444)**	**-46,5%**
Materiali di consumo e merci	(914)	(1.084)	170	-15,7%
Costi per servizi	(14.119)	(19.453)	5.334	-27,4%
Costi per servizi di costruzione	(27.978)	(15.639)	(12.339)	78,9%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.346)	(8.523)	5.177	-60,7%
Oneri diversi di gestione	(2.898)	(3.200)	302	-9,4%
Costo del personale	(19.192)	(28.076)	8.884	-31,6%
Costi	**(68.447)**	**(75.975)**	**7.528**	**-9,9%**
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	**(4.712)**	**43.204**	**(47.916)**	**n.s.**
Ammortamento / svalutazione diritti di concessione	(6.498)	(6.045)	(453)	7,5%
Ammortamento altre attività immateriali	(1.397)	(1.561)	164	-10,5%
Ammortamento attività materiali	(2.449)	(2.637)	188	-7,1%
Ammortamenti e svalutazioni	**(10.344)**	**(10.243)**	**(101)**	**1,0%**
Accantonamento rischi su crediti	(502)	5	(507)	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.309)	(2.814)	505	-17,9%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(2)	(267)	265	-99,3%
Accantonamenti per rischi ed oneri	**(2.813)**	**(3.076)**	**263**	**-8,6%**
Totale Costi	**(81.604)**	**(89.294)**	**7.690**	**-8,6%**
Risultato Operativo	**(17.869)**	**29.885**	**(47.754)**	**n.s.**
Proventi finanziari	167	129	38	29,5%
Oneri finanziari	(1.192)	(1.089)	(103)	9,5%
Risultato ante imposte	**(18.894)**	**28.925**	**(47.819)**	**n.s.**
Imposte dell'esercizio	**4.931**	**(8.857)**	**13.788**	**n.s.**
Utile (perdita) d'esercizio	**(13.963)**	**20.068**	**(34.031)**	**n.s.**

Nel biennio l'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e dei ricavi per credito da Terminal Value sul Fondo di rinnovo (*) è stato il seguente:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Var. ass.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	18.209	57.764	(39.555)	-68,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	14.965	43.721	(28.756)	-65,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	868	1.194	(326)	-27,3%
Ricavi rettificati	**34.042**	**102.679**	**(68.637)**	**-66,8%**
Materiali di consumo e merci	(914)	(1.084)	170	-15,7%
Costi per servizi	(14.119)	(19.453)	5.334	-27,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(3.346)	(8.523)	5.177	-60,7%
Oneri diversi di gestione	(2.898)	(3.200)	302	-9,4%
Costo del personale	(19.192)	(28.076)	8.884	-31,6%
Costi rettificati	**(40.469)**	**(60.336)**	**19.867**	**-32,9%**
Margine Operativo Lordo Rettificato (EBITDA rettificato)	**(6.427)**	**42.343**	**(48.770)**	**n.s.**
Ricavi per servizi di costruzione	29.377	16.420	12.957	78,9%
Costi per servizi di costruzione	(27.978)	(15.639)	(12.339)	78,9%
Margine Servizi di Costruzione	**1.399**	**781**	**618**	**79,1%**
Ricavi per credito da Terminal Value su Fondi di Rinnovo	316	80	236	295,0%
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	**(4.712)**	**43.204**	**(47.916)**	**n.s.**

(*) per approfondimenti sul Terminal Value si rimanda al commento sui principi contabili alla voce attività immateriali della nota

8.2 I FLUSSI FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO

	In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
A	Cassa	22	22	0
B	Altre disponibilità liquide	37.969	24.587	13.382
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
D	**Liquidità (A+B+C)**	**37.991**	**24.609**	**13.382**
E	**Crediti finanziari correnti**	**275**	**1**	**274**
F	Debiti bancari correnti	(30)	(27)	(3)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(2.545)	(2.544)	(1)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.437)	(3.065)	1.628
I	**Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)**	**(4.012)**	**(5.636)**	**1.624**
J	**Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)**	**34.254**	**18.974**	**15.280**
K	Debiti bancari non correnti	(66.536)	(8.903)	(57.633)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.026)	(1.434)	408
N	**Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)**	**(67.562)**	**(10.337)**	**(57.225)**
O	**Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J+N)**	**(33.308)**	**8.637**	**(41.945)**

8.3 LA STRUTTURA PATRIMONIALE DELLA CAPOGRUPPO

IMPIEGHI	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Var. Ass.	Var. %
-Crediti commerciali	5.687	14.707	(9.020)	-61,3%
-Crediti tributari	1.116	29	1.087	3748,3%
- Altri Crediti	2.527	4.868	(2.341)	-48,1%
-Rimanenze di magazzino	649	585	64	10,9%
Subtotale	**9.979**	**20.189**	**(10.210)**	**-50,6%**
-Debiti commerciali	(12.859)	(18.051)	5.192	-28,8%
-Debiti tributari	(480)	(3.506)	3.026	-86,3%
-Altri debiti	(22.576)	(27.140)	4.564	-16,8%
Subtotale	**(35.915)**	**(48.697)**	**12.782**	**-26,2%**
Capitale circolante netto operativo	**(25.936)**	**(28.508)**	**2.572**	**-9,0%**
Immobilizzazioni	212.292	192.895	19.397	10,1%
-Imposte differite attive	10.428	5.963	4.465	74,9%
-Altre attività non correnti	15.336	15.648	(312)	-2,0%
Totale Immobilizzazioni	**238.056**	**214.506**	**23.550**	**11,0%**
- Fondi rischi, oneri e TFR	(16.780)	(18.479)	1.699	-9,2%
- Fondo Imposte differite	(2.073)	(2.069)	(4)	0,2%
-Altre passività non correnti	(41)	(160)	119	-74,4%
Subtotale	**(18.894)**	**(20.708)**	**1.814**	**-8,8%**
Capitale fisso operativo	**219.162**	**193.798**	**25.364**	**13,1%**
Totale Impieghi	**193.226**	**165.290**	**27.936**	**16,9%**

FONTI	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Var. Ass.	Var. %
Posizione finanziaria netta	**(33.308)**	**8.637**	**(41.945)**	**-485,6%**
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	0	0,0%
-Riserve	(83.567)	(63.545)	(20.022)	31,5%
-Risultato dell'esercizio	13.963	(20.068)	34.031	-169,6%
Totale Patrimonio Netto	**(159.918)**	**(173.927)**	**14.009**	**-8,1%**
Totale Fonti	**(193.226)**	**(165.290)**	**(27.936)**	**16,9%**

9 PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO NETTO

Si riportano di seguito i prospetti di riconciliazione tra Patrimonio Netto e Risultato netto della Capogruppo e Patrimonio Netto e Risultato netto consolidato:

In migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2020	Risultato Netto 31.12.2020
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	159.918	(13.963)
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	2.071	(88)
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	5.695	462
Patrimonio netto e risultato aggregato	***167.684***	**(13.590)**
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	0	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	***164.538***	**(13.590)**
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	**164.538**	**(13.590)**

In migliaia di Euro	Patrimonio Netto 31.12.2019	Risultato Netto 31.12.2019
Patrimonio netto e risultato di Aeroporto G. Marconi S.p.A.	173.927	20.068
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna s.r.l.	2.160	221
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.p.A.	5.237	563
Patrimonio netto e risultato aggregato	***181.324***	***20.852***
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	(3.193)	0
Eliminazione e svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	111	0
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	0	0
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	(1)	0
Eliminazione costi relativi al conferimento capitalizzati ad incremento della partecipazione in FFM	(66)	0
Patrimonio e risultato consolidato	***178.175***	***20.852***
Patrimonio netto e risultato netto di terzi	0	0
PATRIMONIO E RISULTATO NETTO DI GRUPPO	**178.175**	**20.852**

10 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
  - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto e
  - dall'esercizio 2019, i ricavi da credito da Terminal Value su Fondo di Rinnovo intendendo con tale posta il corrispettivo, pari al valore attuale del credito per Terminal Value, che il gestore aeroportuale ha il diritto di vedersi riconoscere al termine della concessione dal gestore subentrante per gli interventi di rinnovo sui beni in concessione che, a tale data, non risultino completamente ammortizzati applicando le regole della contabilità regolatoria (art.703 cod. navigazione così come modificato dall'art.15 – quinquies, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172).
- **Posizione Finanziaria Netta:** la composizione della Posizione Finanziaria Netta è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

11 GARANZIE PRESTATE

Nella seguente tabella è riportata la situazione riepilogativa delle garanzie prestate dal Gruppo nel biennio in esame.

In migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019	Var.	Var.
Fidejussioni	8.093	6.700	1.393	21%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.751	3.267	(516)	-16%
Totale garanzie prestate	**21.717**	**20.839**	**878**	**0**

Al 31 dicembre 2020, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 21,7 milioni di Euro e si riferiscono a:
- fideiussioni di cui le principali:

- a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,6 milioni di Euro);
- 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, sottoscritto e versato dalla Capogruppo per il valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover. L'accordo di Pegno di Strumenti Finanziari Partecipativi è stato sottoscritto in data 30 settembre 2016;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,7 milioni di Euro.

12 INFORMATIVA SULLE AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO

Ai sensi dell'articolo 2428, comma n. 2, n. 3 e n. 4, del Codice Civile si dà atto che Adb e il Gruppo non possiedono azioni proprie alla data del 31 dicembre 2020.

13 AZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI E SINDACI

Sulla base delle comunicazioni effettuate ai sensi di legge, gli Amministratori ed i Sindaci di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, che alla data del 31 dicembre 2020 possiedono direttamente e/o indirettamente azioni della società sono:

- l'amministratore esecutivo Nazareno Ventola n° 2.750 azioni.

14 REGIME DI OPT-OUT

In data 13 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, ai sensi degli articoli 70, comma 8 e 71, comma 1-bis, del Regolamento Emittenti ha deliberato di aderire al regime di opt-out previsto dai predetti articoli avvalendosi della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi previsti dall'Allegato 3B del Regolamento Emittenti in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

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

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

Andamento del traffico

La pandemia da Covid-19 continua a negativamente condizionare il traffico dell'Aeroporto di Bologna, così come sta avvenendo per tutti gli scali italiani ed europei.

I passeggeri complessivi del mese di gennaio sono stati poco meno di 80 mila (77.679), con un decremento dell'89,0% rispetto allo stesso mese del 2020, periodo ancora non toccato dall'emergenza Covid-19. E' continuato anche a febbraio 2021 il forte calo del traffico, con poco più di 60 mila passeggeri (60.618), con un decremento dell'89,7% rispetto a febbraio 2020, ultimo mese di traffico "normale" prima dell'emergenza da Covid-19. Nel dettaglio, i passeggeri di febbraio su voli nazionali si sono fermati a quota 22.307 (-81,7%), mentre quelli su voli internazionali sono stati 38.311 (-91,8%). I movimenti aerei sono stati 859 (-83,4%), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 2.755 tonnellate, con un decremento dell'1,5% su febbraio 2020.

Il traffico passeggeri, dunque, continua a soffrire, con i voli internazionali particolarmente penalizzati dalle limitazioni anti-Covid (divieto di ingresso in alcuni Paesi, tamponi, quarantene, ecc.), ma la frenata è significativa anche nei voli nazionali, in considerazione del permanere del divieto di spostamento tra le regioni se non per motivi di lavoro, salute e necessità.
Nei primi due mesi dell'anno i passeggeri complessivi sono stati 138.297 (-89,3%), con 2.003 movimenti (-81,4%) e 5.735 tonnellate di merce trasportata (+1,1%). Il settore cargo, quindi, si conferma quello che al momento sta reagendo meglio alla crisi pandemica.

Anche il mese di marzo sarà fortemente influenzato dall'evoluzione dei contagi e dalle perduranti misure restrittive e limitazioni delle libertà di movimento; a dimostrazione di ciò, alla data del presente bilancio ed a seguito del DPCM del 2 marzo e dell'Ordinanza Regionale dell'Emilia-Romagna n°25 del 3 marzo 2020, i Comuni della Città Metropolitana di Bologna e della Provincia di Modena sono entrati in Zona Rossa dal 4 marzo e fino al 21 marzo p.v..

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

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

Da analisi sull'evoluzione della pandemia e sul relativo impatto sul trasporto aereo, alcuni studi di settore ipotizzano, nei prossimi anni, una ripresa non graduale e lineare del traffico, quanto piuttosto un andamento più altalenante dei volumi, che potrebbero risentire di una situazione disomogenea nella diffusione dei contagi nei singoli paesi e di una altrettanto disomogenea positiva incidenza delle campagne vaccinali. Allo stato attuale vi è una generale convergenza su un'ipotesi di recupero completo del traffico pre-Covid19 non prima del 2024-25.

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

Gli investimenti dedicati alla capacità delle infrastrutture aeroportuali aeronautiche saranno supportati dal meccanismo di regolamentazione tariffaria in essere nel settore aeroportuale italiano e sulla base delle nuove priorità realizzative e delle fasi progettuali intermedie che, con approccio improntato alla sostenibilità, saranno rivalutate in stretto confronto con ENAC. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, c.d. Master Plan al 2030, sarà gradualmente implementato con risorse finanziarie in parte già disponibili e con risorse finanziarie che saranno ulteriormente reperite nei prossimi anni, con interlocuzioni già avviate con possibili finanziatori.
L'impatto negativo sugli andamenti del traffico aereo determinato dalla pandemia da Covid-19 potrebbe inoltre determinare la Capogruppo, laddove Enac assenta a tali ipotesi, a sviluppare il piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento dell'ampliamento dell'aerostazione, al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria. Le proposte valutate al riguardo dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB in materia, saranno oggetto di istruttoria in confronto con l'Ente Nazionale Civile e, una volta da esso assentite, saranno oggetto di pronta comunicazione al mercato.

Per il 2021 corrente, gli stessi studi di settore stimano un andamento del traffico passeggeri fortemente condizionato dall'efficacia e dalla pervasività dei piani di vaccinazione. ACI Europe stima per il 2021 un possibile recupero che varia dal 36% al 44% dei volumi annuali di traffico pre-Covid19, con una leggera ripresa stimata in avvio solo a partire dal secondo semestre dell'anno.

Anche per AdB le prospettive per il 2021 sono di forte incertezza e condizionate dall'effettiva distribuzione ed efficacia dei vaccini, dalle misure di restrizione alla mobilità che saranno adottate in corso d'anno e dagli impatti economici e psicologici complessivi determinati dalla pandemia (es. propensione al viaggio, possibilità di spesa, etc.).

Il 2021 sarà inoltre influenzato dalla capacità di resilienza e di ripresa dei vari stakeholder (vettori, subconcessionari, handler, etc.).
Il comparto non aviation continuerà a risentire negativamente della crisi per effetto della debole ripresa dei volumi di traffico su cui si fonda la componente variabile dei contratti, nel frattempo ridefiniti con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito, e per la mancata apertura di alcuni punti vendita sullo scalo.
Il Gruppo manterrà in atto, per quanto possibile, le misure di contenimento costi, tenendo conto dell'esigenza di mantenere la piena operatività dello scalo pur con minori volumi di traffico.

Dal punto di vista della sostenibilità sociale, e del correlato impatto sui costi del personale, la Capogruppo, anche oltre il 20 marzo, data di termine della CIGS impiegata dal 21 marzo 2020, potrà contare su CIG in deroga dal 22 marzo al 13 giugno 2021. Ad oggi non si hanno ulteriori previsioni su quali ammortizzatori sociali si potranno applicare dopo il 13 giugno, ma saranno valutate tutte le opzioni possibili in stretta collaborazione con Assaeroporti e con le OO.SS./RSU al fine di trovare le migliori soluzioni previste dalla normativa, peraltro in continua evoluzione.

Nel 2021 AdB sarà impegnata negli investimenti con aggiornata priorità altresì volti a permettere una migliore gestione dei limiti della capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, beneficiando nelle fasi delle loro realizzazione dei minori volumi di traffico gestiti, in un'ottica proattiva rivolta al miglioramento della qualità del servizio.

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

Il 2021 sarà quindi un difficile anno di transizione in cui saranno prioritarie resilienza e adattabilità per essere pronti a cogliere tutte le opportunità per una ripresa sostenibile.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 marzo 2021

Bilancio Consolidato per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 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

In migliaia di euro	Note	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Diritti di concessione		198.470	176.184
Altre attività immateriali		1.569	2.276
Attività immateriali	1	**200.039**	**178.460**
Terreni, immobili, impianti e macchinari		12.686	14.951
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	**17.418**	**19.683**
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.946	12.586
Imposte differite attive	5	10.792	6.190
Altre attività non correnti	6	272	994
Altre attività non correnti		**23.994**	**19.814**
ATTIVITA' NON CORRENTI		**241.451**	**217.957**
Rimanenze di magazzino	7	676	622
Crediti commerciali	8	6.279	15.464
Altre attività correnti	9	3.793	5.203
Attività finanziarie correnti	10	275	501
Cassa e altre disponibilità liquide	11	43.658	29.253
ATTIVITA' CORRENTI		**54.681**	**51.043**
TOTALE ATTIVITA'		**296.132**	**269,000**

In migliaia di euro	Note	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		87.814	67.009
Risultato dell'esercizio		(13.590)	20.852
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	**164.538**	**178.175**
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		**0**	**0**
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	**164.538**	**178.175**
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.251	4.257
Imposte differite passive	14	2.618	2.558
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.316	9.524
Fondi per rischi e oneri	16	1.399	1.390
Passività finanziarie non correnti	17	69.785	13.080
Altri debiti non correnti		41	136
PASSIVITA' NON CORRENTI		**88.410**	**30.945**
Debiti commerciali	18	13.612	18.537
Altre passività	19	23.434	31.112
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.578	4.040
Fondi per rischi e oneri	16	23	18
Passività finanziarie correnti	17	4.537	6.173
PASSIVITA' CORRENTI		**43.184**	**59.880**
TOTALE PASSIVITÀ		**131.594**	**90.825**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		**296.132**	**269.000**

Conto Economico Consolidato

In migliaia di euro	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Ricavi per servizi aeronautici		21.548	68.274
Ricavi per servizi non aeronautici		15.426	44.295
Ricavi per servizi di costruzione		29.415	16.420
Altri ricavi e proventi della gestione		1.101	1.146
Ricavi	20	**67.490**	**125.135**
Materiali di consumo e merci		(1.359)	(2.305)
Costi per servizi		(15.387)	(20.920)
Costi per servizi di costruzione		(28.015)	(15.639)
Canoni, noleggi e altri costi		(3.422)	(8.614)
Oneri diversi di gestione		(2.942)	(3.260)
Costo del personale		(20.287)	(29.460)
Costi	21	**(71.412)**	**(80.198)**
Ammortamento diritti di concessione		(6.688)	(6.243)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.409)	(1.576)
Ammortamento attività materiali		(2.531)	(2.750)
Ammortamenti e svalutazioni	22	**(10.628)**	**(10.569)**
Accantonamento rischi su crediti		(508)	1
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.306)	(2.893)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(30)	(409)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	**(2.844)**	**(3.301)**
Totale Costi		**(84.884)**	**(94.068)**
Risultato operativo		**(17.394)**	**31.067**
Proventi finanziari	24	198	150
Oneri finanziari	24	(1.218)	(1.125)
Risultato ante imposte		**(18.414)**	**30.092**
Imposte dell'esercizio	25	4.824	(9.240)
Utile (perdita) d'esercizio		**(13.590)**	**20.852**
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		(13.590)	20.852
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,38)	0,57
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,38)	0,57

Conto Economico Complessivo Consolidato

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Utile (perdita) di esercizio (A)	(13.590)	20.852
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(66)	(220)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	18	53
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	(48)	(167)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(48)	(167)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(13.638)	20.685
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(13.638)	20.685

Rendiconto Finanziario Consolidato

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(18.414)	30.092
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.400)	(781)
+ Ammortamenti	10.628	10.569
+ Accantonamento fondi	2.844	3.301
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	465	686
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	555	289
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(171)	879
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	142	118
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	**(5.351)**	**45.153**
Variazione rimanenze di magazzino	(54)	(28)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	10.029	(2.070)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	2.172	(470)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(4.925)	(474)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(6.672)	2.805
Interessi pagati	(827)	(443)
Interessi incassati	80	159
Imposte pagate	(2.252)	(7.299)
TFR e altri fondi del personale pagati	(244)	(334)
Utilizzo fondi	(5.924)	(2.008)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	**(13.968)**	**34.991**
Acquisto di attività materiali	(1.025)	(2.480)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	3	16
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(27.557)	(14.690)
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	207	16.900
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	**(28.372)**	**(254)**
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	(16.220)
Finanziamenti ricevuti	63.900	3.000
Finanziamenti rimborsati	(6.793)	(7.447)
Pagamento quota capitale leasing	(362)	(579)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	**56.745**	**(21.246)**
Variazione finale di cassa	**14.405**	**13.491**
Disponibilità liquide inizio periodo	**29.253**	**15.762**
Variazione finale di cassa	**14.405**	**13.491**
Disponibilità liquide fine periodo	**43.658**	**29.253**

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

In migliaia di euro	Capitale sociale	Riserva Sovrapprezzo Azioni	Riserva legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(perdite) attuariali	Utili/ (perdite) portate a nuovo	Risultato d'esercizio del Gruppo	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
Patrimonio netto al 31.12.2018	**90.314**	**25.683**	**6.310**	**36.437**	**(3.272)**	**(621)**	**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	(16.220)	0	(16.220)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(167)	0	20.852	20.685	0	20.685
Patrimonio netto al 31.12.2019	**90.314**	**25.683**	**7.170**	**37.029**	**(3.272)**	**(788)**	**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
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(48)	0	(13.590)	(13.638)	0	(13.638)
Patrimonio netto al 31.12.2020	**90.314**	**25.683**	**8.179**	**56.655**	**(3.272)**	**(1.036)**	**1.604**	**(13.590)**	**164.538**	**0**	**164.538**

Note esplicative al Bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2020

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 (di seguito "il bilancio consolidato del Gruppo" o "bilancio consolidato").
Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti da Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

Nel 2020 l'andamento del Gruppo è stato 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 (- 73,4% di traffico passeggeri rispetto al 2019) che, come illustrato ampiamente nella Relazione sulla Gestione, sono crollati comportando una complessiva contrazione dei ricavi per servizi aeronautici del 65,9% e dei servizi non aeronautici del 65,2%. Le ripercussioni sono state molto significative su tutte le voci di bilancio tanto che le principali differenze tra i due esercizi a confronto sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 mitigate dalle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi.

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

- forte riduzione dei crediti commerciali e non commerciali, questi ultimi per la parallela riduzione dell'addizionale ai diritti di imbarco conseguente alla forte riduzione del traffico dell'anno in esame;
- importante incremento delle imposte anticipate per l'iscrizione del beneficio fiscale derivante dalla perdita Ires dell'esercizio che si ritiene recuperabile negli esercizi futuri;

- rilevante assorbimento della liquidità conseguente alla riduzione delle attività conseguenti ai minori incassi del periodo;
- aumento dell'indebitamento 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 31 dicembre 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 perdita dell'esercizio in quanto gli utili dell'esercizio 2019 sono stati prudenzialmente destinati a riserva in tutte le società del Gruppo.

Pur in presenza della peggior contrazione del traffico aereo finora registrata e, di conseguenza, dei ricavi e dei risultati dell'esercizio altresì in presenza di un contesto economico e finanziario senza precedenti, tenuto conto di tutte le informazioni attualmente disponibili sul futuro, il Gruppo ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto le misure già messe in atto e le ulteriori in via di attuazione consentiranno nel medio periodo di superare questa crisi che, pur se di portata ed impatto dirompente, deve comunque ritenersi di carattere eccezionale e durata temporanea e ciò anche grazie all'individuazione di idonei vaccini, già ampiamente somministrati in alcuni Paesi, con positivo impatto e mitigazione delle criticità sanitarie e correlate, ed altresì grazie alle altre misure di sostegno disposte a livello governativo ed europeo.
Il Gruppo ha basato questa valutazione su diversi elementi esposti più in dettaglio nel prosieguo ed ha tenuto in considerazione gli effetti esistenti e ragionevolmente ipotizzabili dell'epidemia su tutte le attività aziendali. Le informazioni disponibili sul futuro, ottenute ad una data successiva alla chiusura dell'esercizio e sino alla data in cui il bilancio è approvato, sono:

- piano economico-finanziario 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 25 gennaio 2021 i cui parametri di crescita del traffico su tale orizzonte temporale sono basati sulle stime dei principali studi di settore;
- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: la Capogruppo ha avviato con ENAC un percorso di sviluppo infrastrutturale dei piani pluriennali secondo nuove priorità e fasi esecutive al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga (CIG in deroga) già applicabile dal 22 marzo al 13 giugno 2021 ed altre misure tuttora in corso di definizione, tra le quali quella disposta dall'art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 che stanzia un fondo di 450 milioni di Euro destinato alla compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali e di 50 milioni di Euro destinati alle società di handling (rif. paragrafo Relazione sulla Gestione);
- le altre misure di riduzione dei costi interni (es. blocco del reclutamento di nuovo personale, piano di smaltimento delle ferie arretrate, azzeramento straordinari, etc.) ed esterni con particolare riferimento alle forniture non strategiche ed anche tramite rinegoziazioni con i fornitori;
- disponibilità liquide sufficienti a coprire le esigenze di cassa di almeno dodici mesi dall'approvazione del bilancio in esame, considerando prudenzialmente una situazione di crisi e di traffico molto contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per tutto il 2021 e, anche se in misura minore, 2022 e 2023;
- contatti, alcuni già in corso ed altri previsti per il 2021, con altri finanziatori per eventuali ulteriori necessità di accesso al credito;
- ulteriori azioni attivabili per preservare la liquidità (es. eventuale ulteriore rimodulazione del piano investimenti).

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

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

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

Espressione di conformità agli IAS/IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il bilancio consolidato del Gruppo è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005 (Delibere Consob n. 15519 e 15520 del 27 luglio 2006).

Nel 2014 il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato 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 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

La pubblicazione del bilancio consolidato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2021.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Gruppo ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabili e 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;
- 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 quanto:

- 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; o

- 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 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 della società 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 e 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 attribuiti 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.

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

		% Possesso	
SOCIETA' CONTROLLATE *(in migliaia di Euro)*	Capitale Sociale	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

Relativamente alla società Ravenna Terminal Passeggeri Srl nella quale Adb deteneva una quota del 24%, l'Assemblea dei Soci della collegata 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 al 31 dicembre 2020 in quanto il valore della partecipazione è stato integralmente svalutato nei precedenti esercizi.

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni in società collegate e joint-venture

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

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.
L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).
Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.
La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.
La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della capogruppo. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze similari.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.
Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta
Operazioni e saldi
Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.
Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.
Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali
Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.
La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.
Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *Impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.
Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.
Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha effettuato diversi approfondimenti della normativa sul Terminal Value sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico a seguito dei quali ha applicato tale normativa a partire dal bilancio annuale 2019.

A partire dal 1° gennaio 2019, di conseguenza, un credito è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti. Per quanto riguarda i diritti di concessione già iscritti al 31 dicembre 2018 e che avranno Terminal Value al 2046, tale valore rimane acquisito alla categoria delle immobilizzazioni immateriali "diritti di concessione", ma non entra nel piano ammortamenti per coincidere al 31 dicembre 2046 con il valore netto contabile residuo dei diritti di concessione.

Inoltre, la normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessone.

Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Infine, sempre relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

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

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.
I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.
Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

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

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.
Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.
Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spesate nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.
La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.
Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

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

Perdite di valore delle attività non finanziarie

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

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

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

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

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

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

Diritti di Concessione

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

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

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

L'*impairment* test avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (*C.G.U.*) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla *C.G.U.*.
Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.
Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

Attività finanziarie
L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.
L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

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

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.
E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.
Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.
Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".
Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".
Il Gruppo non detiene e non ha detenuto nel corso dell'esercizio 2019 e del 2018 strumenti finanziari derivati.

Finanziamenti e crediti

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

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

Fair value

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

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

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

(a) nel mercato principale dell'attività o passività; o

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perdita di valore su attività finanziarie
L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di *impairment* delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese ad ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è quindi più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.
I test di *impairment* devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.
Il Gruppo applica l'approccio semplificato della *Provision Matrix* e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo una matrice per lo stanziamento basata sull'esperienza storica relativamente alle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

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

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

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate
Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.
Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.
Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

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

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.
I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.
Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.
Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare AdB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.
La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

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

Cassa e disponibilità liquide

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

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.
La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.
L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".
Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.
I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

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

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

Finanziamenti

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

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

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

Garanzie finanziarie passive

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

Cancellazione passività finanziarie

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

Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:

1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;

3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

Il Gruppo ha identificato le seguenti *revenue stream*:
1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

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

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.
Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali e in ottemperanza all'IFRS 15.

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

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

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

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

Imposte sul reddito

Imposte correnti
Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.
Si evidenzia che, per il triennio 2018-2020, la Capogruppo predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituto a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo. Al 31 dicembre 2020 solo FFM ha un debito Ires verso la controllante per effetto del risultato positivo di periodo.

Imposte differite

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- IRES 24%
- Addizionale IRES del 3,5% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale per i periodi d'imposta 2019-2020-2021)
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale)

- IRAP 3,9%.

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

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

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

Utile per azione

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

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

Il Gruppo rileva una passività a fronte della distribuzione ai suoi azionisti di disponibilità liquide o di attività diverse dalle disponibilità liquide quando la distribuzione è adeguatamente autorizzata e non è più a discrezione della società. In base al diritto societario vigente in Europa, una distribuzione è autorizzata quando è approvata dagli azionisti. L'ammontare corrispondente è rilevato direttamente nel patrimonio netto.
Le distribuzioni di attività diverse dalle disponibilità liquide sono valutate al *fair value* delle attività da distribuire; le rideterminazioni del *fair value* sono rilevate direttamente nel patrimonio netto.
Nel momento in cui si procede al regolamento del dividendo pagabile, l'eventuale differenza tra il valore contabile delle attività distribuite e il valore contabile del dividendo pagabile viene rilevata nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Rendiconto Finanziario

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

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

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

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 è stato approvato il 9 ottobre 2020 ed è applicabile con decorrenza 1° giugno 2020.

Nel mese di gennaio 2021 sono stati approvati gli 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.

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 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 2023.

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.

In data 12 febbraio 2021 sono stati emanati dallo IASB gli emendamenti allo IAS 1 *Presentation of financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies* e allo IAS 8 *Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates* che saranno applicabili con decorrenza 1° gennaio 2023.

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 erroneo 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 è 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.

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

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

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

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

Le attività di settore sono quelle impiegate dal settore nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.
Le attività di settore presentate sono valutate utilizzando gli stessi criteri contabili adottati per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2020
Ricavi	42.491	24.999	0	67.490
Costi	(50.835)	(20.577)	0	(71.412)
Margine Operativo Lordo	**(8.344)**	**4.422**	**0**	**(3.922)**
Ammortamenti e svalutazioni	(6.904)	(3.724)	0	(10.628)
Accantonamenti	(2.307)	(537)	0	(2.844)
Risultato operativo	**(17.555)**	**161**	**0**	**(17.394)**
Proventi finanziari	0	0	198	198
Oneri finanziari	0	0	(1.218)	(1.218)
Risultato ante imposte	**(17.555)**	**161**	**(1.020)**	**(18.414)**
Imposte dell'esercizio	0	0	4.824	4.824
Utile (perdita) d'esercizio	**(17.555)**	**161**	**3.804**	**(13.590)**
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(13.590)

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Ricavi	77.280	47.855	0	125.135
Costi	(58.367)	(21.831)	0	(80.198)
Margine Operativo Lordo	**18.913**	**26.024**	**0**	**44.937**
Ammortamenti e svalutazioni	(7.159)	(3.410)	0	(10.569)
Accantonamenti	(2.863)	(438)	0	(3.301)
Risultato operativo	**8.891**	**22.176**	**0**	**31.067**
Proventi finanziari	0	0	150	150
Oneri finanziari	0	0	(1.125)	(1.125)
Risultato ante imposte	**8.891**	**22.176**	**(975)**	**30.092**
Imposte dell'esercizio	0	0	(9.240)	(9.240)
Utile (perdita) d'esercizio	**8.891**	**22.176**	**(10.215)**	**20.852**
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	20.852

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020 Aviation	al 31.12.2020 Non Aviation	al 31.12.2020 Altro	Consolidato al 31.12.2020
Attività non correnti	**176.938**	**40.608**	**23.905**	**241.451**
Attività immateriali	**173.029**	**27.010**	**0**	**200.039**
Diritti di concessione	172.260	26.210	0	198.470
Altre attività immateriali	769	800	0	1.569
Attività materiali	**3.847**	**13.571**	**0**	**17.418**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.847	8.839	0	12.686
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	**62**	**27**	**23.905**	**23.994**
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.946	12.946
Imposte differite attive	0	0	10.732	10.732
Altre attività non correnti	62	27	183	272
Attività correnti	**6.567**	**2.524**	**45.590**	**54.681**
Rimanenze di magazzino	360	316	0	676
Crediti commerciali	4.380	1.899	0	6.279
Altre attività correnti	1.827	309	1.657	3.793
Attività finanziarie correnti	0	0	275	275
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	43.658	43.658
Totale attività	**183.505**	**43.132**	**69.495**	**296.132**

In migliaia di euro	al 31.12.2019 Aviation	al 31.12.2019 Non Aviation	al 31.12.2019 Altro	Consolidato al 31.12.2019
Attività non correnti	**166.914**	**31.413**	**19.630**	**217.957**
Attività immateriali	**161.791**	**16.669**	**0**	**178.460**
Diritti di concessione	160.645	15.539	0	176.184
Altre attività immateriali	1.146	1.130	0	2.276
Attività materiali	**5.017**	**14.666**	**0**	**19.683**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	5.017	9.934	0	14.951
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	**106**	**78**	**19.630**	**19.814**
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.586	12.586
Imposte differite attive	0	0	6.190	6.190
Altre attività non correnti	106	78	810	994
Attività correnti	**15.926**	**4.915**	**30.202**	**51.043**
Rimanenze di magazzino	413	209	0	622
Crediti commerciali	11.094	4.370	0	15.464
Altre attività correnti	4.419	336	448	5.203
Attività finanziarie correnti	0	0	501	501
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	29.253	29.253
Totale attività	**182.840**	**36.328**	**49.832**	**269.000**

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

Aviation: comprende attività di natura aeronautica che rappresentano il *core business* dell'attività aeroportuale. Questo aggregato comprende i diritti di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, i diritti di imbarco dei passeggeri, i diritti di imbarco e sbarco merci, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo dei bagagli da stiva. Inoltre, le attività di *handling* merci, sdoganamento *e fueling*. Sono infine ricomprese in questo settore tutte le infrastrutture centralizzate ed i beni di uso esclusivo: le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di *safety, security* o per ragioni di impatto economico. I beni di uso esclusivo rappresentano invece i banchi *check-in*, i *gates* e gli spazi affittati agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.
Non Aviation: rappresenta quelle attività non direttamente connesse al business aeronautico. Queste si esplicitano nelle attività di subconcessione *retail*, ristorazione, autonoleggi e nella gestione dei parcheggi, della Marconi Business Lounge e della pubblicità.
La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida indicate da Enac per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale coerentemente con quanto previsto dall'art. 11 decies della legge 248/05 e l'Atto di Indirizzo del Ministro dei Trasporti del 31 dicembre 2006.
Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali.
Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nell'esercizio 2020 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i clienti esposti nella tabella di seguito a confronto con l'esercizio 2019:

31/12/2020	31/12/2019
RYANAIR LTD	RYANAIR LTD
WIZZ AIR HUNGARY LTD	ALITALIA SAI SPA
ALITALIA SAI SPA	HEINEMANN ITALIA SRL
BRITISH AIRWAYS PLC	WIZZ AIR HUNGARY LTD
EMIRATES	BRITISH AIRWAYS PLC
HEINEMANN ITALIA SRL	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
SOCIETE' AIR FRANCE S.A.	SOCIETE' AIR FRANCE S.A.
GH BOLOGNA SPA	EMIRATES
EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GMBH	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE	TURKISH AIRLINES

Dal confronto si conferma Ryanair come primo cliente del Gruppo, essendo il vettore che ha trasportato il maggior numero di passeggeri nei due esercizi a confronto così come Wizz Air e Alitalia che hanno rispettivamente il secondo e terzo posto nella graduatoria dei passeggeri trasportati da/per Bologna nel 2020. Al quarto e quinto posto si posizionano due compagnie aeree che hanno una posizione inferiore come passeggeri trasportati (rispettivamente 5° e 10° posto) ma al contempo hanno una forte componente cargo. Per effetto della pandemia e della riduzione del traffico che ne è derivata si evidenzia, infine, l'ingresso nei primi 10 clienti dell'hander GH Bologna la fuoriuscita del cliente Vecchia Malga, subconcessionario di alcuni punti Food & Beverage del Terminal che sono stati chiusi per molti mesi.

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÁ

1. Attività Immateriali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Diritti di concessione	198.470	176.184	22.286
Software, licenze e diritti simili	1.027	1.752	(725)
Altre attività immateriali	55	60	(5)
Altre attività immateriali in corso	487	464	23
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**200.039**	**178.460**	**21.579**

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2019			Movimentazione del periodo				al 31.12.2020		
In migliaia di euro	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	217.589	(41.405)	176.184	23.254	(6.679)	711	0	246.554	(48.084)	198.470
Software, licenze e diritti simili	13.591	(11.839)	1.752	675	(1.404)	0	0	14.270	(13.243)	1.027
Altre attività immateriali	250	(190)	60	0	(5)	0	0	250	(195)	55
Altre attività immateriali in corso	464	0	464	23	0	0	0	487	0	487
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**231.894**	**(53.434)**	**178.460**	**23.956**	**(8.088)**	**711**	**0**	**261.561**	**(61.522)**	**200.039**

Al 31 dicembre 2020, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 28,3 milioni di Euro (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel periodo) principalmente dovuto a:

- realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato;
- acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo;
- lavori di riqualifica strutturale e funzionale della pista di volo consistenti nella riqualifica e rifacimento della pavimentazione, della rete di smaltimento delle acque bianche e rifacimento degli impianti AVL;
- lavori di ampliamento e modifica dell'impianto di trattamento dei bagagli in partenza (BHS) per adeguamento al livello di sicurezza "STANDARD 3" così come previsto dal Regolamento UE 2015/1998;
- sopraelevazione del Parcheggio Express.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta 6,7 milioni di euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione, durata prorogata di due anni dall'art 202 del DL del 19/5/2020 convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e, quindi, con scadenza a dicembre 2046.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 680 mila Euro legato principalmente allo sviluppo di alcune piattaforme software e all'ammodernamento del sistema operativo attraverso l'attivazione del modulo a servizio dell'impianto De Icing.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2020.

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 al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.
Alla luce della crisi sanitaria ed economica Covid-19, già in fase di chiusura del bilancio 2019 il Gruppo aveva effettuato un'ulteriore *sensitivity* sul test di *impairment* 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 loss*.
In seguito al perdurare dell'emergenza Covid-19 ed all'aggravarsi delle conseguenze sulle performance del Gruppo, si è manifestata l'esigenza di ripetere i test anche in sede di approvazione della relazione semestrale; anche in quella sede non sono emerse perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2020.
Relativamente all'intera annualità 2020 il Gruppo ha aggiornato il test di impairment al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione, pari a Euro 198 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 (corrispondente al 67% sul totale attività).

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando 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).

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 2021-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 15 febbraio 2021 unitamente alla metodologia relativa al test di *Impairment*.

In considerazione del prolungamento della concessione di gestione aeroportuale dal 2044 al 2046 per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2021-2046, e in conformità all'art.703 del Codice della Navigazione, è stato utilizzato il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto dallo IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa.

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 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 compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value;
valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

Si sintetizzano nel seguito le principali assunzioni alla base delle previsioni economico-finanziarie 2021-2046 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 nel quinquennio 2021-2025 è stato stimato sulla base delle previsioni di traffico elaborate dai principali studi di settore che prevedono un tempo di recupero dei volumi pre-Covid in 4/5 anni. Per il medio-lungo termine sono state effettuate stime del traffico passeggeri leggermente più prudenti rispetto alla crescita prevista nei 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 simulate sulla base di un aggiornamento degli interventi previsti nel Contratto di Programma 2020-2023 con il modello regolatorio attuale e, a partire dal 2024, sulla base di prime simulazioni del nuovo modello regolatorio che entrerà in vigore da luglio 2021 e che è stato applicato agli investimenti previsti nel Masterplan dal 2025 al 2030.

Per i Ricavi Non Aeronautici e gli Altri Ricavi è stato stimato un progressivo recupero in base alla crescita del traffico del periodo 2021-2025 con ipotesi di ritorno ai ricavi registrati nel 2019 entro la fine del periodo. Per il successivo periodo 2026-2046 sono state effettuate previsioni sulla base del trend storici tenendo in considerazione le ipotesi in merito alla crescita del traffico, all'incremento della spesa da parte dei passeggeri e degli spazi commerciali a disposizione.

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*) determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* ("CAPM") con:

- *Risk free rate* italiano pari a 0,75%;
- *Equity market risk premium* pari al 6,5%;
- Beta medio unlevered del *peer* (*panel* di società aeroportuali quotate) pari a 0,73.

Il costo del capitale di terzi è stato calcolato come media ponderata del costo dei finanziamenti esistenti al netto dell'effetto fiscale (24%), pari all'1,59%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 65,1% e 34,9% è stata effettuato sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 53,7%.
È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0% tenuto conto dei seguenti fattori:

- grado di rischiosità insito nelle Previsioni Economico-finanziarie 2021-2046, in particolare considerazione alle previsioni relative ad un arco temporale così ampio quale il periodo 2026-2046;
- 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 6,03%.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

Il Gruppo ha ritenuto opportuno, inoltre, svolgere il test di *impairment* su uno scenario alternativo c.d. *worst* che prevede un recupero più lento dei volumi di traffico pre-Covid-19.
È stato ipotizzato, in particolare, per il 2021 un volume di traffico pari al 2020 (2,5 milioni di passeggeri) al fine di «stressare» la valutazione economico finanziaria in caso di forte rallentamento del traffico anche nel corrente anno. Si è stimato poi un allineamento dei volumi di traffico tra questo scenario e lo scenario base a partire dal 2024. Si è ipotizzato, inoltre, il posticipo di 2 anni nella realizzazione del nuovo parcheggio multipiano, rispetto all'entrata in funzione prevista, nello scenario base, in parte a metà 2023 e in parte a metà 2024.
Anche l'esito di questo test non ha rilevato evidenze di *impairment loss*.

Il Gruppo ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti da variazioni ritenute ragionevolmente possibili dei seguenti parametri ritenuti significativi:

- EBITDA margin: -10%;
- WACC: +2,5%

ed analizzando gli impatti che tale variazione ha in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto ("CIN") e con la voce Attività Immateriali.

Entrambe le *sensitivity* non hanno rilevato evidenze di *impairment loss*.

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 31,0%.

Il valore del WACC che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 8,87%.

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 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.487	3.876	(389)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.716	3.109	(393)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.925	2.147	(222)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	346	1.087	(741)
Investimenti immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	***15.969***	***17.714***	***(1.745)***
Terreni in leasing	1.252	1.732	(480)
Fabbricati e costruzioni laggere e migliorie in leasing	0	2	(2)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	8	11	(3)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	189	224	(35)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	***1.449***	***1.969***	***(520)***
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	**17.418**	**19.683**	**(2.265)**

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 per singola categoria di attività materiale.

In migliaia di euro	31.12.2019			Movimentazione del periodo				al 31.12.2020		
	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	(389)	0	0	8.581	(5.094)	3.487
Macchinari, attrezzature e impianti	15.499	(12.390)	3.109	515	(907)	(84)	83	15.930	(13.214)	2.716
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.060	(7.913)	2.147	485	(690)	(29)	12	10.516	(8.591)	1.925
Immobilizzazioni materiali in corso	1.087	0	1.087	24	0	(765)	0	346	0	346
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*	*1.024*	*(1.986)*	*(878)*	*95*	*42.868*	*(26.899)*	*15.969*
Terreni in leasing	2.136	(404)	1.732	(52)	(374)	(127)	73	1.957	(705)	1.252
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	11	(14)	(5)	5	81	(73)	8
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	323	(99)	224	75	(110)	(13)	13	385	(196)	189
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	*2.547*	*(578)*	*1.969*	*34*	*(500)*	*(158)*	*104*	*2.423*	*(974)*	*1.449*
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	45.269	(25.586)	19.683	1.058	(2.486)	(1.036)	199	45.291	(27.873)	17.418

Al 31 dicembre 2020 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 1 milione di Euro e riguarda, oltre ad arredi, l'acquisto di computer, di ABC (Automatic Border Control) Gate per il controllo dei passaporti e di termoscanner per misurare la temperatura in vari punti del terminal. Si segnala, inoltre, l'acquisto di nuovi mezzi aeroportuali, mezzi di trasporto e carrelli portapallet per la movimentazione delle merci.

Infine, la categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che il Gruppo Adb rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi, di autovetture a uso promiscuo per dipendenti e di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 31 dicembre 2020 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing (rif. Nota 17). Nel 2020 alcuni contratti di leasing sono stati rivisti e il Gruppo ha ottenuto la cancellazione e/o la riduzione di alcuni canoni di noleggio in funzione dei quali ha rideterminato i valori del diritto d'uso al 31 dicembre 2020 senza avvalersi della semplificazione prevista dall'IFRS 16.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà del Gruppo destinati alla realizzazione di investimenti immobiliari; sono stati iscritti inizialmente al costo di acquisto e valutati successivamente con il metodo del costo.
Tali terreni non sono soggetti ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, viene effettuata una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dalla Capogruppo conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 31 dicembre 2020 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2019:

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2020
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

In migliaia di euro	Quota	al 31.12.2020	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 l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2020
Credito da Terminal Value	364	835	(156)	0	1.043
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	25	(274)	0	1.030
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.586	8.760	(500)	0	12.946

Al 31 dicembre 2020 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1 milione di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria. La movimentazione dell'esercizio riguarda:
  - l'incremento del valore attuale del credito da Terminal Value calcolato sui diritti di concessione e sugli interventi realizzati a fondo di rinnovo dell'esercizio 2020 e dei relativi proventi finanziari di competenza dell'esercizio calcolati sul credito iscritto precedentemente per complessivi 835 mila Euro;
  - il decremento per la rettifica del credito da Terminal Value sui valori iscritti al 31 dicembre 2019 per effetto della proroga della durata della concessione (156 mila Euro).

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 31 dicembre 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.
  Relativamente alla valutazione al 31 dicembre 2020 di questo Strumento Finanziario Partecipativo, il Gruppo ha richiesto a Marconi Express Spa un aggiornamento del piano economico-finanziario alla luce della messa in esercizio del People Mover solo a far data dal 18 novembre 2020 e della drastica riduzione dei volumi di traffico derivante dalla pandemia. Alla luce del nuovo piano economico-finanziario, sottoposto a inizio anno al pool di banche finanziatrici che prevede una ridefinizione del piano di ammortamento del debito, resosi necessario a seguito della riduzione dei ricavi causati dalla pandemia, e a seguito delle altre misure anticrisi illustrate da Marconi Express, il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 dicembre 2020.
- 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*.

La movimentazione di questa categoria include, infine, 0,27 milioni di Euro di un altro prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni e scadenza a maggio 2021 riclassificato per l'approssimarsi della scadenza contrattuale alla voce 10 Attività finanziarie correnti, cui si rimanda.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2020
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	6.190	5.959	(1.417)	10.732

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 (4,8 milioni di Euro) allo stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2020 per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo. La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulle previsioni utilizzate ai fini del test di *impairment* approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2021.

Ires	*Imponibile*				*Imposta*			
in migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
1) Altri costi a deducibilità IRES differita	6.671	3.185	(2.310)	7.546	1.743	780	(634)	1.889
2) Fondo svalutazione crediti	1.756	608	(1.394)	970	422	146	(335)	233
3) Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.192	107	(124)	1.175	285	27	(30)	282
4) Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.462	40	(561)	10.941	2.826	10	(195)	2.641
5) Ammort. Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	207	0	(14)	193	51	0	(3)	48
6) Attualizzazione fondo TFR+ altri costi personale	594	140	(55)	679	120	35	(14)	141
7) Ammort. Costi di impianto e ampliamento	19	0	(3)	16	4	0	0	4
8) Perdite fiscali recuperabili	273	20.194	0	20.467	66	4.847	0	4.913
Totale Ires	**22.174**	**24.274**	**(4.461)**	**41.987**	**5.517**	**5.845**	**(1.211)**	**10.151**

Irap	*Imponibile*				*Imposta*			
in migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	444	5	(109)	340	19	0	(5)	14
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	13.608	2.647	(4.312)	11.943	570	111	(181)	500
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	19	0	(3)	16	1	0	0	1
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	135	0	(14)	121	6	0	(1)	5
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	168	82	(41)	209	7	3	(1)	9
Totale Irap	**14.374**	**2.734**	**(4.479)**	**12.629**	**603**	**114**	**(188)**	**529**

Nella tabella seguente, invece, vengono riportati i crediti d'imposta, in capo ad AdB, per la fruizione dei benefici fiscali in relazione agli interventi di riqualifica energetica.

Altri	*Credito d'imposta*			
in migliaia di euro	al 31.12.2019	Increm.ti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2020
Altri Crediti	70	0	(18)	52
Totale "Altri Crediti"	**70**	**0**	**(18)**	**52**

6. Altre attività non correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	89	184	(95)
Depositi cauzionali	89	88	1
Crediti tributari non correnti	94	722	(628)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	272	994	(722)

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. 2012/140973 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 2020. Sempre in questa voce è stato iscritto al 31 dicembre 2020 il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per investimenti in beni strumentali della Capogruppo di cui alla L. 160/2019.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	572	519	53
Rimanenze di Prodotti finiti	104	103	1
RIMANENZE DI MAGAZZINO	676	622	54

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono principalmente a giacenze di materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise oltre a gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili. La crescita delle rimanenze al 31 dicembre 2020 è dovuta prevalentemente alle maggiori giacenze di beni di consumo.

8. Crediti commerciali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti commerciali	7.271	17.300	(10.029)
Fondo svalutazione	(992)	(1.836)	844
CREDITI COMMERCIALI	6.279	15.464	(9.185)

Al 31 dicembre 2020 i crediti commerciali per 6,3 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di quasi 1 milione di Euro ed evidenziano una contrazione di 9,2 milioni di Euro rispetto all'esercizio di confronto.

I crediti commerciali lordi includono i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere; il decremento del periodo (-10 milioni di Euro) è dovuto al drastico calo del fatturato conseguente al crollo del traffico aereo e delle attività commerciali accessorie.
D'altro lato, a causa della crisi complessiva del settore, si rileva un generale e rilevante rallentamento dei tempi medi di pagamento dei clienti che sono passati da 40 a 88 giorni. Si rileva a tal proposito che 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 con conseguente riscadenziamento di buona parte del credito scaduto o in scadenza. La dilazione dei pagamenti, in parte è derivata dalle richieste e valutazioni di singoli clienti in difficoltà finanziaria ed in parte è stata stimolata da Enac come effetto a cascata sui subconcessionari aviation della dilazione di pagamento del canone aeroportuale concessa ai gestori. Si segnala a questo proposito che tale riscadenziamento ha impatti anche sul 2021 a seguito dell'ulteriore dilazione dei termini di pagamento del canone concessorio dal 31 gennaio al 30 aprile 2021 con conseguente ribaltamento del beneficio finanziario anche per i canoni dei subconcessionari aviation.

Si riporta di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 dicembre 2020, confrontato con il 2019:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	2.087	4.618	6.705
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	566	0	566
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	**2.653**	**4.618**	**7.271**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	**2.087**	**1.127**	**1.005**	**355**	**2.131**	**6.705**

In migliaia di euro	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**

In migliaia di euro	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 2020 si registra un sensibile aumento dell'anzianità dei crediti, non in termini assoluti ma in percentuale, quale conseguenza dei rallentamenti negli incassi conseguenti alla crisi in atto. In particolare i crediti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 16% del totale crediti scaduti al 31 dicembre 2019 al 32% del 31 dicembre 2020 e il totale credito scaduti sale dal 45% al 69% dell'anno in esame.

Al fine di valutare le effettive probabilità di incasso del monte crediti al 31 dicembre 2020 sono state effettuate sia svalutazioni sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è diminuita nell'anno in esame per la congiuntura in essere, sia svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*). Comprensibilmente l'*expected credit loss* rilevata con questa metodologia è significativamente più elevata rispetto al passato e l'accantonamento complessivo al fondo svalutazione crediti che ne deriva ammonta a 0,6 milioni di Euro di cui 0,1 portati a diretta riduzione dei ricavi in quanto trattasi di importi maturati nell'esercizio, che si ritiene non incassabili.
Nonostante quanto sopra, l'accantonamento dell'esercizio in esame risulta inferiore rispetto al 2019 (0,6 milioni contro 0,9 milioni di Euro del 2019) in quanto l'anno scorso aveva inciso in maniera rilevante la svalutazione di alcuni crediti in sofferenza in particolare verso vettori dell'area balcanica. Gli utilizzi del fondo svalutazione crediti che nel complesso ammontano a circa 1,5 milioni di Euro, sono dovuti al fallimento del vettore Ernest il cui credito era stato svalutato nel 2019, oltre alla chiusura di due annosi contenziosi per decreti ingiuntivi emessi nei confronti di alcuni clienti per servizi aeroportuali non più esistenti nell'attuale regime regolatorio.

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.836)	(644)	1.482	6	(992)

In migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2019
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(958)	(915)	0	35	(1.836)

9. Altre attività correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Credito IVA	1.266	182	1.084
Crediti per imposte dirette	15	0	15
Altri crediti tributari	18	7	11
Crediti verso il personale	58	83	(25)
Altri crediti	2.436	4.931	(2.495)
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	3.793	5.203	(1.410)

Il decremento di questa categoria è dovuto principalmente alla diminuzione della voce "altri crediti" di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente, in parte controbilanciato dall'aumento del credito Iva conseguente alla drastica flessione del fatturato. La voce "crediti per imposte dirette" attiene al credito esigibile a breve termine per investimenti su beni strumentali di cui alla L.160/2019; il corrispondente contributo è iscritto alla voce "contributi in conto esercizio e conto capitale" della categoria "altri ricavi e proventi".

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	2.443	4.799	(2.356)
Crediti per Iresa	156	0	156
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.062)	(763)	(299)
Ratei e Risconti attivi	445	327	118
Anticipi a fornitori	22	61	(39)
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	127	19	108
Altri crediti correnti	305	488	(183)
TOTALE ALTRI CREDITI	**2.436**	**4.931**	**(2.495)**

Il calo della classe di crediti suesposta è dovuto principalmente al dimezzamento dei crediti verso vettori per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri dovuto al crollo del traffico. Relativamente a questa voce, il Gruppo addebita ai vettori l'addizionale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato. Nel 2020 non sono intervenute modifiche tariffarie dell'addizionale.
Il credito per Iresa è legato all'introduzione, a far data del 1° gennaio 2020, del nuovo tributo regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili che il Gruppo addebita ai vettori in base al noise certificate e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili e riversa, una volta incassato, alla Regione Emilia Romagna.
La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2020
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(763)	(340)	41	0	(1.062)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	**(763)**	**(340)**	**41**	**0**	**(1.062)**

La voce "Ratei e risconti attivi" accoglie costi rilevati anticipatamente nell'esercizio in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La voce comprende 93 mila Euro di commissioni Sace sui nuovi finanziamenti pagate anticipatamente.
Infine, la voce "altri crediti correnti" accoglie crediti di natura diversa quali costi anticipati finanziariamente di competenza dell'esercizio successivo, crediti verso il personale per fondi cassa e prestiti, crediti per incassi relativi ai transiti Telepass dei parcheggi ed incassi con carte di credito che hanno accredito bancario nell'esercizio successivo.

10. Attività Finanziarie Correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Conti vincolati	0	500	(500)
Polizze di capitalizzazione	274	0	274
Altri crediti finanziari	1	1	0
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**275**	**501**	**(226)**

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Acquisizioni	Altri incrementi/ riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2020
Conti bancari vincolati	500	0	(500)	0	0
Polizze di capitalizzazione	0	0	274	0	274
Altri crediti finanziari	1	0	0	0	1
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**501**	**0**	**(226)**	**0**	**275**

Al 31 dicembre 2020 questa voce è costituita da un prodotto di capitalizzazione di 0,3 milioni di Euro, durata 5 anni, già in essere al 31 dicembre 2019 con 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.*

Per quanto attiene alla voce conti bancari vincolati, la movimentazione riguarda un certificato di deposito di 500 mila Euro sottoscritto nel 2019, con scadenza a ottobre 2020 e regolarmente incassato alla scadenza.

11. Cassa e altre disponibilità liquide

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	43.625	29.227	14.398
Denaro e valori in cassa	33	26	7
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	**43.658**	**29.253**	**14.405**

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari.
Le disponibilità liquide sono aumentate nel periodo in esame per l'incasso nel mese di luglio di due nuovi finanziamenti per complessivi 58,9 milioni di Euro; d'altro lato la liquidità è stata fortemente drenata nell'esercizio in esame dalla dinamica negativa dei flussi di cassa derivante dalla gestione emergenziale Covid-19 come illustrato nell'analisi dei flussi finanziari della Relazione sulla Gestione.

Posizione Finanziaria Netta

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

	in migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019
A	Cassa	33	26
B	Altre disponibilità liquide	43.625	29.227
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0
D	Liquidità (A)+(B)+(C)	43.658	29.253
E	Crediti finanziari correnti	275	501
F	Debiti bancari correnti	(33)	(28)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.064)	(3.059)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.440)	(3.086)
I	Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(4.537)	(6.173)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)	39.396	23.581
K	Debiti bancari non correnti	(68.759)	(11.643)
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.026)	(1.437)
N	Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(69.785)	(13.080)
O	Posizione (indebitamento) finanziaria netta (J)+(N)	(30.389)	10.501

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.
Le voci I è pari al saldo della voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.
La voce N è pari al saldo della voce "passività finanziarie non correnti"; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.

Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione della posizione finanziaria netta nel biennio 2019 – 2020, si rimanda a quanto analiticamente esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÁ

12. Patrimonio netto

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	87.814	67.009	20.804
Risultato dell'esercizio	(13.590)	20.852	(34.442)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**164.538**	**178.175**	**(13.638)**

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 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:

In unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(13.639.104)	20.685.267
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	**(0,38)**	**0,57**
Utile/(Perdita) Diluito per azione	**(0,38)**	**0,57**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2020 così come al 31 dicembre 2019 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente dilutivi.

ii. Riserve

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	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	(1.036)	(988)	(48)
TOTALE RISERVE	**87.814**	**67.009**	**20.804**

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

- 11,33 milioni di Euro a seguito dell'OPVS del luglio 2015.

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

La riserva legale, la riserva straordinaria e le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono incrementate per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2019 di tutte le società del Gruppo oltre all'utile/la perdita derivante dalla conversione ai principi contabili Ias/Ifrs dei bilanci delle controllate.

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:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.366)	(1.300)	(66)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	330	312	18
RISERVA OCI	(1.036)	(988)	(48)
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(1.036)	(988)	(48)

13. TFR e altri fondi relativi al personale

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
TFR	4.041	4.088	(47)
Altri fondi relativi al personale	210	169	41
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.251	4.257	(6)

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2020
TFR	4.088	19	30	(152)	56	4.041
Altri fondi relativi al personale	169	123	0	(92)	10	210
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.257	142	30	(244)	66	4.251

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 per gli esercizi esposti in tabella:

a) tasso di attualizzazione: 0,34% per la valutazione al 31.12.2020 e 0,77% per la valutazione al 31.12.2019;
b) tasso di inflazione: 0,80% per la valutazione al 31.12.2020 e 1,20% per la valutazione al 31.12.2019;
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 riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

	Parametro valutativo					
In migliaia di euro	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	4.007	4.079	4.100	3.984	3.949	4.136

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	539
2	125
3	123
4	301
5	183

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2020 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2020 del piano di incentivazione a lungo termine (IV° ciclo 2018-2020 e V° ciclo 2019-2021 in quanto il ciclo 2020-2022 non è stato deliberato nell'annualità in esame vista l'eccezionalità) e del patto di non concorrenza è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.
I principali parametri valutativi sono stati:

a) tasso di attualizzazione: 0,34% per la valutazione al 31.12.2020 (0,77% per la valutazione al 31.12.2019) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e -0,27% per la valutazione al 31.12.2020 (-0,11% per la valutazione al 31.12.2019) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata triennale dei piani in esame;
b) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
c) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
d) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 75-100% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

In migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	43

14. Imposte Differite Passive

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2020
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.558	60	0	2.618

Il fondo imposte differite ammonta a 0,6 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 *"accordi per servizi in concessione"*, come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014. Anche l'incremento dell'esercizio è da attribuire all'applicazione *dell'IFRIC 12* sugli investimenti in diritti di concessione senza rilevanza fiscale.

Aliquota Ires 4,2%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
Ammortamento Diritti di concessione	9.169	213	0	9.382	2.199	52	0	2.251
Totale Ires	**9.169**	**213**	**0**	**9.382**	**2.199**	**52**	**0**	**2.251**

Aliquota Irap 4,8%	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
Ammortamento Diritti di concessione	8.522	198	0	8.720	359	8	0	367
Totale Irap	**8.522**	**198**	**0**	**8.720**	**359**	**8**	**0**	**367**
Totale					**2.558**	**60**	**0**	**2.618**

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

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

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2020
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	9.524	2.641	(332)	(1.517)	10.316
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	4.040	0	(3.979)	1.517	1.578
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	**13.564**	**2.641**	**(4.311)**	**0**	**11.894**

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a complessivi 2,6 milioni di Euro, di cui 2,3 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,3 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.

Gli utilizzi al 31 dicembre 2020 ammontano a complessivi 4,3 milioni di Euro e sono dovuti principalmente ai lavori di riqualifica strutturale e funzionale di un tratto della pista di volo, della via di rullaggio, dei raccordi e della strada di servizio con chiusura dello scalo per alcuni giorni nel mese di settembre, oltre al completamento di lavori su viabilità, percorsi pedonali e camminamenti land side.

I decrementi per riclassifiche sono relativi alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

Al 31 dicembre 2020 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 11,9 milioni di Euro contro 13,6 milioni del 31 dicembre 2019 a fronte della periodica revisione della programmazione decennale degli interventi.

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 31 dicembre 2020:

In migliaia di euro	Saldo esercizio (oneri)/ proventi finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	336	407	322

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 corrente e corrente)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi per rischi ed oneri non correnti e correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020:

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2020
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	107	(109)	976
Altri fondi rischi e oneri	412	27	(16)	423
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	**1.390**	**134**	**(125)**	**1.399**
Fondo arretrati lavoro dipendente	18	5	0	23
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	**18**	**5**	**0**	**23**
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	**1.408**	**139**	**(125)**	**1.422**

Le principali movimentazioni riguardano il fondo rischi per contenziosi che è stato accantonato a fronte del rischio legato a possibili azioni revocatorie sugli incassi di clienti falliti nel corso del 2020 mentre il decremento riguarda il rilascio a conto economico di accantonamenti effettuati negli anni precedenti a fronte di contenziosi chiusi nell'anno in esame.

Relativamente ai fondi rischi correnti, la movimentazione riguarda la controllata FFM e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL degli Handler, scaduto il 30 giugno 2017. Il rinnovo del CCNL dei Gestori Aeroportuali è stato siglato nel gennaio 2020 e la relativa Una Tantum ai dipendenti per gli anni di *vacatio* contrattuale è stata erogata nei primi mesi dell'anno in esame utilizzando gli accantonamenti al 31 dicembre 2019.
Sulla base dell'avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall'aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.

Passività potenziali

In riferimento all'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna, ricevuto il 10 febbraio 2020, ad una diversa classificazione catastale di alcuni immobili - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 – con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi ed a seguito del quale nel Bilancio 2020 è iscritto un fondo rischi di 226 mila Euro, 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 Euro 336 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri. Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa 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 e correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	68.759	11.643	57.116
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.026	1.437	(411)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	**69.785**	**13.080**	**56.705**
Mutui – parte corrente	3.064	3.059	5
Passività finanziarie correnti per leasing	544	521	23
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e iresa	896	2.565	(1.669)
Altri debiti finanziari correnti	33	28	5
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**4.537**	**6.173**	**(1.636)**
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	**74.322**	**19.253**	**55.069**

Le passività finanziarie al 31 dicembre 2020 sono in rilevante aumento rispetto all'esercizio precedente per la sottoscrizione di due operazioni di finanziamento da parte della Capogruppo per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare l'incremento della necessità di circolante per effetto dell'emergenza Covid-19. Trattasi di mutui assistiti dalle garanzie rilasciate da SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia e ammontano rispettivamente a 25 milioni di Euro con Unicredit ed a 33,9 milioni di Euro con Intesa Sanpaolo, con durata di 72 mesi, rate trimestrali a quota capitale costante con preammortamento di 2 anni (Unicredit) e 3 anni (Banca Intesa).
Oltre ai due nuovi mutui suddetti classificati alla voce "mutui parte non corrente" considerato il periodo di preammortamento di due anni, al 31 dicembre 2020 le passività per mutui sono composte da:

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 dicembre 2019 di 2,7 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 debito è classificato per 2,2 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (2,8 milioni di Euro nel 2018), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2021, tra i Mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche nel 2019);
- mutuo decennale con scadenza 2024, in essere al 31 dicembre 2020, per 10,1 milioni di Euro (11,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2019), erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali della Capogruppo. Tale finanziamento è classificato per 7,6 milioni di Euro (8,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2019) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro (medesimo importo al 31 dicembre 2019), pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente. Nel 2020 la Capogruppo ha aderito alla moratoria proposta dall'Istituto di Credito con slittamento del pagamento della rata in scadenza a giugno 2020 e corrispondente prolungamento della durata del finanziamento da giugno a dicembre 2024. Per tale moratoria la Società non ha sostenuto oneri aggiuntivi. Relativamente a tale mutuo, infine, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti alla voce "Altre attività correnti" al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall'esercizio 2015 trattati in coerenza allo IFRS 9.

La movimentazione del periodo attiene anche un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro ottenuto e restituito dalla Capogruppo nel primo semestre e il rimborso delle rate in scadenza dei mutui in essere per complessivi 1,8 milioni di Euro.

Dettaglio Mutui:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	68.759	11.643	57.116
Mutui - parte corrente	3.064	3.059	5
TOTALE MUTUI	71.823	14.702	57.121

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 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
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	SI
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2020 il Gruppo non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori in quanto il Gruppo è adempiente rispetto agli impegni contrattuali in essere.
Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.
Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2020.

			In migliaia di Euro			
Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.12.2020	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	2.751	16	31	13
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1,29%	33.900	120	194	105

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	1.026	1.437	(411)
Passività finanziare correnti per leasing	544	521	23
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	**1.570**	**1.958**	**(388)**

Il Gruppo ha, infatti, sia contratti attivi di leasing ed agisce quindi in qualità di locatore quando subconcede aree e spazi aeroportuali ai propri clienti, sia contratti passivi di leasing quindi agisce in qualità di locatario per attrezzature, impianti, macchinari, automezzi e terreni.
La tabella suesposta si riferisce a queste ultime obbligazioni suddivise in passività finanziarie per leasing:

- non correnti: per un milione di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: per 0,5 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro il corrente anno.

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

in migliaia di euro	31/12/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31/12/2020
Finanziamenti - quota corrente	3.059	(6.794)	5.000	1.799	3.064
Passività per leasing - quota corrente	521	(362)	47	338	544
Finanziamenti - quota non corrente	11.643	0	58.900	(1.784)	68.759
Passività per leasing - quota non corrente	1.437	0	38	(449)	1.026
Totale	16.660	(7.156)	63.985	(96)	73.393

Infine, la voce debiti per addizionale sui diritti di imbarco passeggeri e per Iresa attiene alla quota incassata dai vettori al 31 dicembre 2020 e da riversare agli Enti creditori nel mese di gennaio.

17. Debiti commerciali

in migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	13.612	18.537	(4.925)

I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali; la voce evidenzia una rilevante flessione rispetto al 31 dicembre 2019 dovuta principalmente alla riduzione dei costi esterni di gestione in quanto i giorni medi di pagamento non evidenziano significative variazioni tra i due esercizi a confronto (da 93 giorni del 2019 a 96 giorni medi del 2020).

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019 per fasce di scaduto:

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Fatture/note di credito ricevute	4.319	2.772	7.091
Fatture/note di credito da ricevere	6.521	0	6.521
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	10.840	2.772	13.612

in migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.319	1.694	865	106	466	7.091

in migliaia di euro	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

in migliaia di euro	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

18. Altre Passività

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti tributari correnti	511	3.598	(3.087)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	2.470	4.708	(2.238)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.891	17.669	222
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	2.562	5.137	(2.575)
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	**23.434**	**31.112**	**(7.678)**

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per imposte dirette	0	2.620	(2.620)
Altri debiti tributari	511	978	(467)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	**511**	**3.598**	**(3.087)**

I debiti per imposte dirette si sono sostanzialmente azzerati per effetto della perdita fiscale del periodo con conseguente rilevazione di crediti per imposte anticipate Ires.
La voce altri debiti tributari è formata principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, il primo in forte calo in conseguenza della contrazione del costo del personale e dei relativi debiti come evidenziato nella tabella seguente.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	896	1.030	(134)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	934	2.365	(1.431)
Debiti verso istituti di previdenza	640	1.313	(673)
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	**2.470**	**4.708**	**(2.238)**

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un significativo calo al 31 dicembre 2020 dovuto al minor costo del personale per:

- contrazione dell'organico;

- ricorso alla Cassa Integrazione Straordinaria Guadagni sia della Capogruppo che di FFM;
- sostanziale assenza di premi di risultato e MBO dei dipendenti;
- calo delle ferie arretrate per lo smaltimento forzato in corso d'anno.

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:

- 15,6 milioni di Euro (14,2 milioni nel 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 al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 2,2 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio 2019 e canone per l'intero anno 2020 mentre il debito al 31 dicembre 2019, pari a 3,5 milioni, era relativo solo al secondo acconto 2019 e conguaglio dell'anno 2018. Il pagamento del canone, infatti, normalmente in scadenza il 31 luglio (conguaglio anno precedente e primo acconto dell'anno in corso) e 31 gennaio dell'anno successivo (secondo acconto anno in corso), è stato posticipato da Enac quale misura a sostegno del settore, dapprima al 31 gennaio 2021 ed in seguito, al 30 aprile 2021.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	1.539	4.036	(2.497)
Altri debiti correnti	952	1.018	(66)
Ratei e risconti passivi correnti	71	83	(12)
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	**2.562**	**5.137**	**(2.575)**

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre, per 1,5 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale comunale e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17). 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.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 dicembre 2020, comparate con quelle rilevate al 31 dicembre 2019 ricordando che le principali differenze tra i due esercizi sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 e d'altro lato, ai risultati delle attività di cost saving messe in atto dal Gruppo per far fronte alla crisi in atto.

RICAVI

20. Ricavi

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

Complessivamente si rilevano ricavi consolidati per 67,5 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al 2019 di 57,6 milioni di Euro (-46,1%).

Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nell'esercizio che sono stati significativamente più alti nel 2020 (29,4 milioni di Euro contro 16,4 del 2019), i ricavi dell'anno in esame evidenziano una contrazione del 65,2% passando da 108,6 milioni del 2019 a 37,8 milioni del 2020.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	21.548	63.274	(41.726)
Ricavi per servizi non aeronautici	15.426	44.295	(28.869)
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420	12.995
Altri ricavi e proventi della gestione	1.101	1.146	(45)
TOTALE RICAVI	67.490	125.135	(57.645)

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:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	17.476	56.322	(38.846)
Parcheggi	4.583	16.818	(12.235)
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420	12.995
Altri	7.065	12.603	(5.538)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	58.539	102.163	(43.624)

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	17.476	56.322	(38.846)
Parcheggi	4.583	16.818	(12.235)
Ricavi per servizi di costruzione	29.415	16.420	12.995
Altro	7.065	12.603	(5.538)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	58.539	102.163	(43.624)
Subconcessioni locali commerciali e non	8.870	22.825	(13.955)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	8.870	22.825	(13.955)
Ricavi NO IFRS 15	81	147	(66)
TOTALE RICAVI	67.490	125.135	(57.645)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

Questa categoria di ricavi presenta la contrazione maggiore tra tutte le categorie, pari al 65,9%, essendo la componente direttamente correlata al traffico (-73,4% traffico passeggeri).

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	339	721	(382)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	570	1.293	(723)
Ricavi da diritti aeroportuali	22.858	75.841	(52.983)
Ricavi da corrispettivo PRM	1.678	6.091	(4.413)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(7.164)	(25.895)	18.731
Servizi di handling	1.769	2.699	(930)
Altri ricavi aeronautici	1.498	2.524	(1.026)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	**21.548**	**63.274**	**(41.726)**

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	9.154	38.514	(29.360)
Diritti di approdo, decollo e sosta	9.162	21.596	(12.434)
Diritti per sicurezza passeggeri	2.987	12.381	(9.394)
Diritti per controllo bagagli stiva	982	3.514	(2.532)
Diritti di imbarco e sbarco merci	692	761	(69)
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(119)	(925)	806
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	**22.858**	**75.841**	**(52.983)**

II. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

La forte contrazione (-65,2%) è dovuta dal forte calo del traffico passeggeri con conseguente andamento dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico (parcheggi -72,7%, Marconi Business Lounge -78,0%) ma è stata particolarmente rilevante anche nelle subconcessioni dei locali e delle aree (-62,8%) per effetto della chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali inizialmente decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020, rientrata parzialmente nel corso della stagione estiva ma poi prorogata anche in autunno a causa della seconda ondata della pandemia. In questa categoria di ricavi hanno impattato negativamente, inoltre, le rinegoziazioni intervenute con i clienti con adozione, a partire dal mese di maggio, di un nuovo schema contrattuale per clienti retail che ha previsto condizioni di maggior favore per i clienti con azzeramento dei canoni fissi e corresponsione della sola parte variabile legata al fatturato.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Subconcessione locali e aree	7.345	19.760	(12.415)
Parcheggi	4.583	16.818	(12.235)
Altri ricavi commerciali	3.498	7.717	(4.219)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	**15.426**	**44.295**	**(28.869)**

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Marconi Business Lounge	634	2.887	(2.253)
Pubblicità	1.082	1.891	(809)
Ricavi commerciali diversi	1.782	2.939	(1.157)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	**3.498**	**7.717**	**(4.219)**

Alla contrazione delle attività della Marconi Business Lounge per i noti motivi correlati al calo del traffico si somma la forte riduzione delle altre due voci di questa categoria, in particolare della voce " ricavi commerciali diversi" all'interno della quale si rilevano minori ricavi principalmente per i servizi di sicurezza, per le manutenzioni dei mezzi operativi, per i corsi di formazione e addestramento del personale aeroportuale e per gli accessi viari al Terminal, tutte componenti strettamente collegate all'operatività.

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.
Tali ricavi sono pari a 29,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 contro 16,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2019 per i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	700	961	(261)
Contributi conto esercizio e conto impianti	84	104	(20)
Ricavo da Terminal Value Fondo di Rinnovo	316	81	235
Plusvalenze patrimoniali	1	0	1
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	**1.101**	**1.146**	**(45)**

Il decremento di questa categoria di ricavi è stato minore (-3,9%) in quanto trattasi di una categoria meno impattata dagli effetti della pandemia da Covid-19. La prima voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" evidenzia un calo dovuto prevalentemente alle minori vendite di certificati di efficienza energetica ed ai minori addebiti ai subconcessionari dei costi per "oneri condominiali".
La voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" attiene, per quel che riguarda i contributi in conto esercizio, per 29 mila Euro al contributo a fondo perduto di cui all'art. 25 del D.L 34/2020, per 28 mila Euro al contributo per il credito d'imposta cd. Bonus sanificazione di cui all'art. 125 del medesimo decreto, oltre 21 mila Euro per i contributi della CCIAA di Bologna per la ripartenza in sicurezza sempre legata all'emergenza Covid-19. In questa voce, infine è inclusa la quota di competenza del contributo in conto impianti per investimenti su beni strumentali nuovi di cui alla L.160/2019 (6 mila Euro).

La voce "Ricavi da Credito Terminal Value Fondo di Rinnovo" accoglie la contropartita economica del credito attualizzato da Terminal Value calcolato sugli interventi ad utilizzo del fondo di rinnovo effettuati nel 2020. La crescita rispetto all'esercizio precedente è dovuta ai maggiori interventi effettuati in particolare sulla pista di volo nell'ambito della manutenzione straordinaria effettuata nei giorni di chiusura a settembre 2020.

COSTI

Già dall'inizio della primavera 2020, quando gli effetti della pandemia hanno iniziato a manifestarsi pienamente e crescevano le incertezze sulla durata del fenomeno, le azioni poste in essere dal Gruppo per contenere i costi operativi si sono indirizzate nella rinegoziazione, laddove possibile, dei termini contrattuali con i fornitori, nella chiusura di parte delle aree del Terminal per ridurre i consumi vista la limitata operatività e nella richiesta di utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per i dipendenti della Capogruppo e della controllata FFM, al fine di variabilizzare il più possibile i costi, in gran parte fissi, dei gestori aeroportuali.
D'altro lato, alcuni costi sono aumentati per le misure di contenimento della pandemia e le attrezzature e i dispositivi necessari a tal fine (diffusori gel igienizzante, mascherine, ecc.).
In sintesi, nel 2020 i costi complessivi evidenziano una contrazione dell'11,0% passando da 80,2 milioni a 71,4 milioni di Euro del 2020. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" – in crescita del 79,1% per i maggiori investimenti in diritti di concessione, il risparmio sui costi operativi complessivi, passati da 64,6 milioni di Euro del 2019 a 43,4 milioni del 2020, sale al 32,8%.

21. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Beni e materiali di consumo	792	749	43
Materiali di manutenzione	121	240	(119)
Carburanti e gasolio	446	1.316	(870)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	**1.359**	**2.305**	**(946)**

Come evidenziato in tabella questa categoria di costi evidenzia un risparmio complessivo di circa 1 milione di Euro (-41,0%) dovuto prevalentemente al minor consumo di carburante, sia per gli aeromobili di Aviazione Generale sia per i mezzi operativi, vista la minor operatività oltre al minor costo dei materiali di manutenzione sempre per la riduzione delle attività. Di contro è aumentato il costo dei beni di consumo prevalentemente a causa dei presidi di sicurezza anti Covid-19 destinati ai dipendenti ed ai passeggeri (DPI, distributori di gel, pannelli per distanziamento sociale, segnaletica dedicata, ecc.).

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Spese di manutenzione	4.203	4.856	(653)
Utenze	1.832	2.403	(571)
Pulizie e servizi assimilati	1.564	2.122	(558)
Prestazioni di terzi	4.457	6.549	(2.092)
Servizi MBL	105	334	(229)
Pubblicità, promozione e sviluppo	326	839	(513)
Assicurazioni	863	816	47
Prestazioni professionali e consulenze	1.427	2.096	(669)
Compensi e rimborsi organi statutari	535	591	(56)
Altri costi per servizi	75	314	(239)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**15.387**	**20.920**	**(5.533)**

Anche questa categoria di costi presenta una contrazione significativa (-26,4%) principalmente dovuta all'emergenza Covid-19 che ha ridotto il costo di alcuni servizi correlati al traffico (servizio Passeggeri a Ridotta Mobilità PRM, Servizio Marconi Business Lounge MBL, servizio di trasporto con navetta da/per i parcheggi) 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 le temperature non particolarmente rigide del periodo invernale.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	960	1.099	(139)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.878	3.031	(153)
Spese di manutenzione beni di terzi	365	726	(361)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	**4.203**	**4.856**	**(653)**

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Sgombero neve	312	508	(196)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	172	690	(518)
Servizio assistenza PRM	483	1.735	(1.252)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	358	374	(16)
Servizio di sicurezza	1.213	1.297	(84)
Altre prestazioni di terzi	1.919	1.945	(26)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	**4.457**	**6.549**	**(2.092)**

In merito all'informativa richiesta dall'art.38 comma 1 lett. o) del D.Lgs.127/91 si segnala che i compensi spettanti all'unico amministratore Adb che svolge tale funzione anche nel Consiglio di Amministrazione della controllata FFM ammontano a 95 mila Euro (rispettivamente 85 mila Euro in Adb e 10 mila in FFM).

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Compensi Collegio Sindacale	158	154	4
Compensi Società di Revisione	141	147	(6)
Totale	299	301	(2)

I compensi alla Società di Revisione sono così dettagliati:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Revisione contabile (*)	125	124	1
Servizi di attestazione	6	6	0
Altri servizi (**)	10	17	(7)
Totale	141	147	(6)

(*) Compresa revisione Dichiarazione Non Finanziaria
(**) Assistenza IFRS e certificazione contabilità regolatoria

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 gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Canoni di concessione	1.684	6.636	(4.952)
Canoni di noleggio	123	145	(22)
Affitti passivi	23	161	(138)
Canoni elaborazione dati	1.588	1.701	(113)
Altri costi per godimento beni di terzi	4	(29)	33
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	3.422	8.614	(5.192)

Anche questa categoria di costi registra un calo significativo (-60,3%) dovuto principalmente ai minori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza e ai minori canoni variabili relativi agli affitti delle aree adibite a parcheggio.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019 per i quali non si rilevano variazioni significative.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Oneri tributari	1.151	1.354	(203)
Contributo servizio antincendio	1.399	1.440	(41)
Minusvalenze patrimoniali	17	0	17
Altri oneri e spese di gestione	375	466	(91)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.942	3.260	(318)

Anche la categoria degli oneri diversi di gestione evidenzia un risparmio (-9,8%) anche se inferiore rispetto alle altre categorie di costi perché formata prevalentemente da oneri tributari in gran parte fissi come è fisso il contributo al servizio antincendio la cui tariffazione è di 30 milioni di Euro all'anno da suddividere tra gli aeroporti italiani in proporzione al traffico del singolo aeroporto sul totale. Mentre sugli oneri tributari locali qualche agevolazione legata all'emergenza Covid-19 è stata riconosciuta (es. agevolazione TARI del Comune di Bologna), sul contributo al servizio antincendio non è stata applicata alcuna riduzione rendendo ancora più iniqua tale debenza relativamente alla quale si rimanda al capitolo sui contenziosi della Relazione sulla Gestione.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Salari e stipendi	13.643	20.279	(6.636)
Oneri sociali	4.223	5.627	(1.404)
Trattamento fine rapporto	1.300	1.444	(144)
Trattamento di quiescenza e simili	199	195	4
Altri costi del personale	922	1.915	(993)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	20.287	29.460	(9.173)

La contrazione del costo del personale (-31,1%) deriva da un lato dal calo dell'organico (-52 risorse medie nel 2020 rispetto al 2019; -77 risorse al 31 dicembre 2020 rispetto al 31 dicembre 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.
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 ma poi è ripreso con maggiore intensità a causa della seconda ondata della pandemia. Oltre al risparmio suddetto si aggiunge l'azzeramento della voce di costo legata ai premi di risultato dei dipendenti a causa dell'andamento negativo dell'esercizio in esame e la forte contrazione anche degli altri costi del personale quali la mensa, i costi di formazione e aggiornamento del personale, i costi per missioni e trasferte, il costo del lavoro interinale e gli oneri di utilità sociale (alla voce "spese varie del personale") come esposto nella tabella seguente:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Mensa dipendenti	351	648	(297)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	98	334	(236)
Spese missioni dipendenti	44	296	(252)
Altri accantonamenti a fondi del personale	122	95	27
Spese varie per il personale	307	542	(235)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	**922**	**1.915**	**(993)**

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

Organico medio (n. risorse)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	395	435	(40)
Operai	88	99	(11)
TOTALE PERSONALE	**492**	**543**	**(51)**

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

Organico (n. risorse)	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	379	442	(63)
Operai	83	97	(14)
TOTALE PERSONALE	**471**	**548**	**(77)**

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	6.688	6.243	445
Ammortamento altre attività immateriali	1.409	1.576	(167)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.531	2.750	(219)
TOTALE AMMORTAMENTI	**10.628**	**10.569**	**59**

La voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2). Relativamente ai diritti di concessione si segnala d'altro lato, l'effetto della proroga della durata della concessione aeroportuale disposta dal cd. Decreto Rilancio al fine di contenere gli effetti economici della pandemia Covid-19; conseguentemente il piano di ammortamento dei diritti di concessione entrati in funzione dal luglio 2020, unitamente al piano di ammortamento del valore contabile residuo dei diritti di concessione al 30 giugno 2020, sono stati riparametrati alla nuova scadenza della concessione aeroportuale (dicembre 2046).

Gli ammortamenti delle attività materiali includono 0,5 milioni di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

La categoria in esame, infine, include 54 mila Euro di svalutazioni (diritti di concessione per 9 mila e attività materiali per 45 mila Euro) per stralcio progettazioni non più utilizzabili contro 33 mila dell'esercizio precedente alla voce Diritti di concessione.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	508	(1)	509
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.306	2.893	(587)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	30	409	(379)
TOTALE ACCANTONAMENTI	**2.844**	**3.301**	**(457)**

Anche questa categoria di costi evidenzia una contrazione dovuta:

- al minor 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;
- al fondo rischi e oneri che evidenzia un accantonamento compensato dai rilasci di fondi in precedenza accantonati per la cessazione del rischio su un contenzioso conclusosi nell'esercizio 2020.

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti, gli accantonamenti sono effettuati per tener conto del rischio percepito di perdita attesa di ciascun credito e forfettariamente, come previsto dall'IFRS 9. Il maggior accantonamento a confronto con il 2019 è dovuto anche alla riduzione dei ricavi effettuata nell'esercizio precedente invece che l'imputazione dell'accantonamento in questa linea di bilancio, in quanto nel 2019 si trattava di una svalutazione di ricavi e corrispondenti crediti maturati interamente nell'esercizio di confronto.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Proventi da titoli	26	17	9
Proventi finanziari diversi dai precedenti	94	133	(39)
Proventi da attualizzazione fondi	78	0	78
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	**198**	**150**	**48**
Interessi passivi e oneri bancari	(578)	(431)	(147)
Oneri da attualizzazione fondi	(538)	(664)	126
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(6)	(22)	16
Altri oneri finanziari	(96)	(8)	(88)
TOTALE ONERI FINANZIARI	**(1.218)**	**(1.125)**	**(93)**
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(1.020)**	**(975)**	**(45)**

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di 1 milione di Euro pressoché stabile rispetto al risultato 2019. Nel dettaglio si rileva la crescita dei proventi finanziari e, in parallelo, la diminuzione degli interessi passivi da attualizzazione dei fondi. In aggiunta si rileva la crescita degli interessi passivi bancari dovuta al maggior indebitamento complessivo.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Imposte correnti	(340)	9.034	(9.374)
Imposte differite attive e passive	(4.484)	206	(4.690)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(4.824)	9.240	(14.064)
% Imposte correnti sul risultato ante imposte	n.s.	30,02%	n.s.
% Imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	30,71%	n.s.

Le imposte sul reddito al 31 dicembre 2020 rappresentano una componente positiva di conto economico per 4,8 milioni di Euro contro un costo di 9,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2019 principalmente per lo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale Ires dell'esercizio per 4,8 milioni di Euro.

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Risultato ante imposte	(18.414)	30.092	(48.506)
Aliquota ordinaria	24%	24%	0%
Addizionale Ires	3,5%	3,5%	0%
Onere fiscale teorico	0	8.275	(8.275)
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	854	2.825	(1.971)
Costi deducibili in esercizi successivi	2.909	1.659	1.250
Altri costi dedotti in esercizi precedenti	0	18	(18)
Altri costi indeducibili	839	992	(153)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.570)	(554)	(1.016)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.883)	(4.097)	1.214
Altre differenze	(1.734)	(2.853)	1.119
differite attive/ differite passive IAS	(195)	(168)	(27
Normalizzazione aliquota IRES 24%	0	(95)	95
Totale variazioni in aumento/diminuzione	1.780	(2.273)	
Effetto fiscale sulle variazioni Ires 24%	0	(523)	523
Effetto fiscale sulle variazioni add. Ires3,5%	0	(76)	76
Imposte anticipate Ires su perdita fiscale 24%	(4.847)	0	(4.847)
Imposta Ires dell'esercizio 24%	0	6.699	(6.699)
Addizionale Ires 3,5%	0	951	(951)
Aliquota effettiva IRES	n.s.	25,42%	n.s.

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

Dettaglio delle imposte correnti dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ires	0	7.650	(7.650)
Irap	12	1.549	(1.537)
Imposte esercizi precedenti	(352)	(165)	(187)
TOTALE	(340)	9.034	(9.187)

La voce "Imposte esercizi precedenti" è relativa quasi essenzialmente alla sopravvenienza attiva IRAP conseguente all'esclusione dell'obbligo di versamento dal saldo IRAP 2019 come previsto DL. 34 del 19 maggio 2020 (cd. Decreto Rilancio).

26. Operazioni con parti correlate

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

Le operazioni 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 2020 non sono state rilevate operazioni con parti correlate oltre a quelle infragruppo per le quali si rimanda al capitolo "operazioni con parti correlate" del Bilancio della Capogruppo.

27. Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

A gennaio 2020 l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'aeroporto è stato aggiornato, rispetto all'accordo originario sottoscritto nel 2015, per allineamento al nuovo Master Plan aeroportuale 2016-2030 e a mutate esigenze progettuali. In seguito a tale aggiornamento l'impegno della Capogruppo è aumentato da 6,5 milioni fino ad un massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti in opere di realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto oltre ad interventi di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario "Golena San Vitale" e di realizzazione di un ramo di pista ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e la città di Bologna.

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.

28. Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2020 il Gruppo ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato" relativi:

- all'esonero del versamento del saldo Irap 2019 e del primo acconto 2020, di cui all'art.24 del DL. 19 maggio 2020 n.34 (cd decreto Rilancio) per l'importo rispettivamente di 368 mila Euro e 12 mila Euro;
- al contributo a fondo perduto di cui all'art. 25 del D.L 34/2020 per 29 mila Euro;
- al credito d'imposta cd. Bonus sanificazione di cui all'art. 125 del medesimo decreto per 28 mila Euro;

oltre a 21 mila Euro per i contributi della CCIAA di Bologna per la ripartenza in sicurezza sempre legata all'emergenza Covid-19.

Il Gruppo ha inoltre ricevuto dalla CCIAA di Bologna circa 21 mila Euro di contributi in conto esercizio per l'acquisto e installazione di sistemi di sicurezza. Per ulteriori informazioni si rinvia al sito web del Registro Nazionale degli Aiuti di Stato.

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

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 marzo 2021

Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2020

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria

In unità di euro	Note	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Diritti di concessione		193.676.872	171.238.190
Altre attività immateriali		1.560.895	2.255.143
Attività immateriali	1	**195.237.767**	**173.493.333**
Terreni, immobili, impianti e macchinari		12.321.496	14.668.675
Investimenti immobiliari		4.732.016	4.732.016
Attività materiali	2	**17.053.512**	**19.400.691**
Partecipazioni	3	3.189.098	3.189.098
Altre attività finanziarie non correnti	4	11.915.476	11.505.419
Imposte differite attive	5	10.428.260	5.963.489
Altre attività non correnti	6	231.546	952.662
Altre attività non correnti		**25.764.380**	**21.610.668**
ATTIVITA' NON CORRENTI		**238.055.659**	**214.504.692**
Rimanenze di magazzino	7	649.213	585.649
Crediti commerciali	8	5.687.761	14.706.895
Altre attività correnti	9	3.643.056	4.897.509
Attività finanziarie correnti	10	274.630	701
Cassa e altre disponibilità liquide	11	37.990.527	24.609.068
ATTIVITA' CORRENTI		**48.245.187**	**44.799.822**
TOTALE ATTIVITA'		**286.300.846**	**259.304.514**

In unità di euro	Note	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Capitale sociale		90.314.162	90.314.162
Riserve		83.567.481	63.544.871
Risultato dell'esercizio		(13.963.341)	20.067.779
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	**159.918.302**	**173.926.812**
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.863.789	3.886.797
Imposte differite passive	14	2.072.521	2.068.884
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.138.656	9.369.485
Fondi per rischi e oneri	16	1.239.889	1.248.123
Passività finanziarie non correnti	17	67.562.298	10.337.264
Altri debiti non correnti		40.539	159.301
PASSIVITA' NON CORRENTI		**84.917.692**	**27.069.854**
Debiti commerciali	18	12.859.707	18.050.405
Altre passività	19	23.054.503	30.646.909
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.538.000	3.974.879
Fondi per rischi e oneri		0	0
Passività finanziarie correnti	17	4.012.642	5.635.655
PASSIVITA' CORRENTI		**41.464.852**	**58.307.848**
TOTALE PASSIVITÀ		**126.382.544**	**85.377.702**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		**286.300.846**	**259.304.514**

Conto Economico

In unità di euro	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Ricavi per servizi aeronautici		18.208.332	57.763.693
Ricavi per servizi non aeronautici		14.963.815	43.721.350
Ricavi per servizi di costruzione		29.376.924	16.420.459
Altri ricavi e proventi della gestione		1.185.135	1.274.071
Ricavi	**20**	**63.734.206**	**119.179.573**
Materiali di consumo e merci		(915.196)	(1.084.051)
Costi per servizi		(14.118.242)	(19.453.920)
Costi per servizi di costruzione		(27.978.023)	(15.638.533)
Canoni, noleggi e altri costi		(3.345.619)	(8.522.965)
Oneri diversi di gestione		(2.898.095)	(3.199.970)
Costo del personale		(19.193.646)	(28.076.493)
Costi	**21**	**(68.448.821)**	**(75.975.932)**
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione		(6.497.873)	(6.045.321)
Ammortamento altre attività immateriali		(1.396.726)	(1.561.254)
Ammortamento attività materiali		(2.447.400)	(2.636.604)
Ammortamenti e svalutazioni	**22**	**(10.341.999)**	**(10.243.179)**
Accantonamento rischi su crediti		(502.040)	5.315
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.309.052)	(2.814.137)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(2.164)	(266.676)
Accantonamenti per rischi ed oneri	**23**	**(2.813.256)**	**(3.075.498)**
Totale Costi		**(81.604.076)**	**(89.294.609)**
Risultato operativo		**(17.869.870)**	**29.884.964**
Proventi finanziari	24	167.420	129.115
Oneri finanziari	24	(1.192.280)	(1.089.032)
Risultato ante imposte		**(18.894.730)**	**28.925.047**
Imposte dell'esercizio	25	4.931.389	(8.857.268)
Utile (perdita) d'esercizio		**(13.963.341)**	**20.067.779**

Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)	**(0,39)**	**0,55**
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)	**(0,39)**	**0,55**

Conto Economico Complessivo

In unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Utile (perdita) di esercizio (A)	(13.963.341)	20.067.779
Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(59.980)	(206.762)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	14.812	50.240
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	(45.168)	(156.523)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(45.168)	(156.523)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(14.008.509)	19.911.256

Rendiconto Finanziario

In unità di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(18.894.730)	28.925.047
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(1.398.901)	(781.926)
+ Ammortamenti	10.341.999	10.243.179
+ Accantonamento fondi	2.813.256	3.075.498
+ Oneri/(Proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	456.217	671.058
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	568.643	288.859
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(169.956)	879.210
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	122.513	95.598
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(6.160.959)	43.396.523
Variazione rimanenze di magazzino	(63.564)	(58.792)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	9.844.376	(1.821.521)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	2.128.782	(410.910)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(5.190.698)	(420.124)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	(6.628.121)	2.688.722
Interessi pagati	(810.368)	(422.155)
Interessi incassati	76.827	140.361
Imposte pagate	(2.231.466)	(7.215.753)
TFR e altri fondi del personale pagati	(232.947)	(331.100)
Utilizzo fondi	(5.889.955)	(2.007.725)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(15.158.093)	33.537.526
Acquisto di attività materiali	(857.800)	(2.415.021)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	16.000
Acquisto di attività immateriali/Diritti di concessione	(27.920.277)	(14.663.828)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0,00	0
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(362.696)	16.000.000
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(28.740.773)	(1.062.849)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	(16.220.424)
Finanziamenti ricevuti	63.900.000	3.000.000
Finanziamenti rimborsati	(6.277.778)	(6.934.865)
Pagamento quota capitale leasing	(341.897)	(535.007)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	57.280.325	(20.690.296)
Variazione finale di cassa	13.381.459	11.784.382
Disponibilità liquide inizio periodo	24.609.068	12.824.687
Variazione finale di cassa	13.381.459	11.784.382
Disponibilità liquide fine periodo	37.990.527	24.609.068

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

In unità di euro	*Capitale sociale*	*Riserva Sovrapprezzo Azioni*	*Riserva Legale*	*Altre Riserve*	*Riserva FTA*	*Riserva Utili/(Perdite) attuariali*	*Utili/ (Perdite) portati a nuovo*	*Risultato d'esercizio*	*Patrimonio Netto*
Patrimonio netto al 31.12.2018	**90.314.162**	**25.683.184**	**6.175.591**	**32.945.085**	**(3.205.671)**	**(768.966)**	**1.991.758**	**17.100.846**	**170.235.979**
Attribuzione del risultato esercizio 2018	0	0	855.042	25.380	0	0	15.220,424	(17.100,846)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	(15.220,424)	0	(16.220,424)
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(156.523)	0	20.067,779	19.911,256
Patrimonio netto al 31.12.2019	**90.314.162**	**25.683.184**	**7.030.678**	**32.970.465**	**(3.205,671)**	**(925.489)**	**1.991.758**	**20.067,779**	**173.926,812**
Attribuzione del risultato esercizio 2019	0	0	1.003.389	19.064.350	0	0	0	(20.067.779)	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(45.168)	0	(13.963.341)	(14.008.509)
Patrimonio netto al 31.12.2020	**90.314.162**	**25.683.184**	**8.034.067**	**52.034.855**	**(3.205,671)**	**(970.657)**	**1.991.758**	**(13.963.341)**	**159.918.302**

Note esplicative al Bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020

Informazioni sull'attività della Società

La Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito "AdB" o la "Società") è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004 e scadenza nel dicembre 2046 vista la proroga di due anni disposta dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 che ha convertito l'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) al fine di contenere gli effetti economici dell'emergenza COVID-19. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio al 31 Dicembre 2020

Criteri di redazione

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 (di seguito "il bilancio della Società", "bilancio separato" o "bilancio").
Il bilancio è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita e degli eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

Nel 2020 l'andamento è stato 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 (- 73,4% di traffico passeggeri rispetto al 2019) che, come illustrato ampiamente nella Relazione sulla Gestione, sono crollati comportando una complessiva contrazione dei ricavi per servizi aeronautici del 68,5% e dei servizi non aeronautici del 65,8%. Le ripercussioni sono state molto significative su tutte le voci di bilancio tanto che le principali differenze tra i due esercizi a confronto sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 mitigate dalle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi.

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

- forte riduzione dei crediti commerciali e non commerciali, questi ultimi per la parallela riduzione dell'addizionale ai diritti di imbarco conseguente alla forte riduzione del traffico dell'anno in esame;
- importante incremento delle imposte anticipate per l'iscrizione del beneficio fiscale derivante dalla perdita Ires dell'esercizio che si ritiene recuperabile negli esercizi futuri;
- rilevante assorbimento della liquidità conseguente alla riduzione delle attività conseguenti ai minori incassi del periodo;
- aumento dell'indebitamento 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 31 dicembre 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 perdita dell'esercizio in quanto gli utili dell'esercizio 2019 sono stati prudenzialmente destinati a riserva.

Pur in presenza della peggior contrazione del traffico aereo finora registrata e, di conseguenza, dei ricavi e dei risultati dell'esercizio altresì in presenza di un contesto economico e finanziario senza precedenti, tenuto conto di tutte le informazioni attualmente disponibili sul futuro, la Società ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto le misure già messe in atto e le ulteriori in via di attuazione consentiranno nel medio periodo di superare questa crisi che, pur se di portata ed impatto dirompente, deve comunque ritenersi di carattere eccezionale e durata temporanea e ciò anche grazie all'individuazione di idonei vaccini, già ampiamente somministrati in alcuni Paesi, con positivo impatto e mitigazione delle criticità sanitarie e correlate, ed altresì grazie alle altre misure di sostegno disposte a livello governativo ed europeo.
Adb ha basato questa valutazione su diversi elementi esposti più in dettaglio nel prosieguo ed ha tenuto in considerazione gli effetti esistenti e ragionevolmente ipotizzabili dell'epidemia su tutte le attività aziendali.
Le informazioni disponibili sul futuro, ottenute ad una data successiva alla chiusura dell'esercizio e sino alla data in cui il bilancio è approvato, sono:

- piano economico-finanziario 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 25 gennaio 2021 i cui parametri di crescita del traffico su tale orizzonte temporale sono basati sulle stime dei principali studi di settore;
- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: Adb ha avviato con ENAC un percorso di sviluppo infrastrutturale dei piani pluriennali secondo nuove priorità e fasi esecutive al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga (CIG in deroga) già applicabile dal 22 marzo al 13 giugno 2021 ed altre misure tuttora in corso di definizione, tra le quali quella disposta dall'art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 che stanzia un fondo di 450 milioni di Euro destinato alla compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali e di 50 milioni di Euro destinati alle società di handling (rif. paragrafo Relazione sulla Gestione);
- le altre misure di riduzione dei costi interni (es. blocco del reclutamento di nuovo personale, piano di smaltimento delle ferie arretrate, azzeramento straordinari, etc.) ed esterni con particolare riferimento alle forniture non strategiche ed anche tramite rinegoziazioni con i fornitori;
- disponibilità liquide sufficienti a coprire le esigenze di cassa di almeno dodici mesi dall'approvazione del bilancio in esame, considerando prudenzialmente una situazione di crisi e di traffico molto contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per tutto il 2021 e, anche se in misura minore, 2022 e 2023;
- contatti, alcuni già in corso ed altri previsti per il 2021, con altri finanziatori per eventuali ulteriori necessità di accesso al credito;
- ulteriori azioni attivabili per preservare la liquidità (es. eventuale ulteriore rimodulazione del piano investimenti).

In sintesi, la Società ritiene che le misure suesposte nonché la propria solidità patrimoniale consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che AdB ha in essere.
Nel 2020 l'andamento è stato 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 (- 73,4% di traffico passeggeri rispetto al 2019) che, come illustrato ampiamente nella Relazione sulla Gestione, sono crollati comportando una complessiva contrazione dei ricavi per servizi aeronautici del 68,5% e dei servizi non aeronautici del 65,8%.
Le ripercussioni sono state molto significative su tutte le voci di bilancio tanto che le principali differenze tra i due esercizi a confronto sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 mitigate dalle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi.

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

- forte riduzione dei crediti commerciali e non commerciali, questi ultimi per la parallela riduzione dell'addizionale ai diritti di imbarco conseguente alla forte riduzione del traffico dell'anno in esame;
- importante incremento delle imposte anticipate per l'iscrizione del beneficio fiscale derivante dalla perdita Ires dell'esercizio che si ritiene recuperabile negli esercizi futuri;
- rilevante assorbimento della liquidità conseguente alla riduzione delle attività conseguenti ai minori incassi del periodo;
- aumento dell'indebitamento 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 31 dicembre 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 perdita dell'esercizio in quanto gli utili dell'esercizio 2019 sono stati prudenzialmente destinati a riserva.

Pur in presenza della peggior contrazione del traffico aereo finora registrata e, di conseguenza, dei ricavi e dei risultati dell'esercizio altresì in presenza di un contesto economico e finanziario senza precedenti, tenuto conto di tutte le informazioni attualmente disponibili sul futuro, la Società ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale in quanto le misure già messe in atto e le ulteriori in via di attuazione consentiranno nel medio periodo di superare questa crisi che, pur se di portata ed impatto dirompente, deve comunque ritenersi di carattere eccezionale e durata temporanea e ciò anche grazie all'individuazione di idonei vaccini, già ampiamente somministrati in alcuni Paesi, con positivo impatto e mitigazione delle criticità sanitarie e correlate, ed altresì grazie alle altre misure di sostegno disposte a livello governativo ed europeo.
Adb ha basato questa valutazione su diversi elementi esposti più in dettaglio nel prosieguo ed ha tenuto in considerazione gli effetti esistenti e ragionevolmente ipotizzabili dell'epidemia su tutte le attività aziendali.
Le informazioni disponibili sul futuro, ottenute ad una data successiva alla chiusura dell'esercizio e sino alla data in cui il bilancio è approvato, sono:

- piano economico-finanziario 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 25 gennaio 2021 i cui parametri di crescita del traffico su tale orizzonte temporale sono basati sulle stime dei principali studi di settore;
- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: Adb ha avviato con ENAC un percorso di sviluppo infrastrutturale dei piani pluriennali secondo nuove priorità e fasi esecutive al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga (CIG in deroga) già applicabile dal 22 marzo al 13 giugno 2021 ed altre misure tuttora in corso di definizione, tra le quali quella disposta dall'art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 che stanzia un fondo di 450 milioni di Euro destinato alla compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali e di 50 milioni di Euro destinati alle società di handling (rif. paragrafo Relazione sulla Gestione);
- le altre misure di riduzione dei costi interni (es. blocco del reclutamento di nuovo personale, piano di smaltimento delle ferie arretrate, azzeramento straordinari, etc.) ed esterni con particolare riferimento alle forniture non strategiche ed anche tramite rinegoziazioni con i fornitori;
- disponibilità liquide sufficienti a coprire le esigenze di cassa di almeno dodici mesi dall'approvazione del bilancio in esame, considerando prudenzialmente una situazione di crisi e di traffico molto contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per tutto il 2021 e, anche se in misura minore, 2022 e 2023;

- contatti, alcuni già in corso ed altri previsti per il 2021, con altri finanziatori per eventuali ulteriori necessità di accesso al credito;
- ulteriori azioni attivabili per preservare la liquidità (es. eventuale ulteriore rimodulazione del piano investimenti).

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

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

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

Espressione di conformità agli IAS/IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il presente bilancio è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005 (Delibere Consob n. 15519 e 15520 del 27 luglio 2006).

Nel 2014 la Società ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato e del bilancio separato 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 ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2020, applicati per la prima volta dalla Società dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società".

La Società non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.
La pubblicazione del bilancio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2021.

Contenuto e forma del bilancio

La Società 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 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;
- 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 o
- l'entità non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

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

Informazioni in merito alle partecipazioni in Società controllate e collegate

Di seguito le informazioni al 31 dicembre 2020 e 2019 relative a denominazione, Capitale Sociale e percentuale di partecipazione in relazione alle società controllate:

In migliaia di euro	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso al 31.12.2020	% Possesso 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%

Fino al mese di luglio 2020 AdB ha detenuto il 24% di Ravenna Terminal Passeggeri Srl 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 all'operazione di ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea dei Soci.

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa della Società che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.
Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Partecipazioni in società controllate, collegate e joint-venture
Una società controllata è una società su cui un'impresa può esercitare il controllo.
Nella fattispecie 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 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.

La Società riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e 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.

Le partecipazioni della Società in società controllate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Una società collegata è una società su cui un'impresa esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*.
Le partecipazioni della Società in società collegate sono valutate al costo, rettificato in caso di perdita durevole di valore (*impairment*).

Conversione delle poste in valuta
Operazioni e saldi
Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.
Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

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

Attività immateriali

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

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

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

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

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

La Società non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

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

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

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

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

La Società appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto gli incrementi ai "diritti di concessione" sono al costo pari al *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società e pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un *mark up* rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

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

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

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

In base a quanto previsto dall'art. 703 del codice della navigazione (art. 15-quinquies, comma 1, D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172) Adb, in quanto gestore aeroportuale, riceverà, alla scadenza della concessione dal subentrante, un corrispettivo pari al valore residuo, qualora positivo, (c.d. Terminal Value) degli investimenti realizzati sulle aree in concessione al netto degli ammortamenti, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha effettuato diversi approfondimenti della normativa sul Terminal Value sia dal punto di vista legale che contabile-bilancistico a seguito dei quali ha applicato tale normativa a partire dal bilancio annuale 2019.

A partire dal 1° gennaio 2019, di conseguenza, un credito è rilevato per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti che avranno un Terminal Value alla scadenza della concessione, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria. Il valore del Terminal Value è attualizzato ed iscritto tra le attività finanziarie non correnti. Per quanto riguarda i diritti di concessione già iscritti al 31 dicembre 2018 e che avranno Terminal Value alla scadenza della concessione, tale valore rimane acquisito alla categoria delle immobilizzazioni immateriali "diritti di concessione", ma non entra nel piano ammortamenti per coincidere al 31 dicembre 2046 con il valore netto contabile residuo dei diritti di concessione.

Inoltre, la normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, altresì calcolato con le regole della contabilità regolatoria. Tale Terminal Value rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessone. Conseguentemente si rilevano attività finanziarie non correnti con contropartita la voce Altri ricavi e proventi del conto economico. Successivamente alla prima iscrizione, il credito da Terminal Value è valutato al costo ammortizzato in un modello di business "Hold to Collect"; per maggiori dettagli si rimanda ai criteri di valutazione delle attività finanziarie. Relativamente al credito da Terminal Value, quest'ultimo è soggetto a *impairment test* ai sensi dell'IFRS 9 tenendo conto del rischio *default* della controparte Stato.

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

Attività materiali

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

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

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

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

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.
Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.
Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spesate nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari
La Società classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.
La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.
Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. La Società monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.
Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

Perdite di valore delle attività non finanziarie
I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).
Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, la Società sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.
Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.
Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio la Società valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

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

Diritti di concessione

La Società sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniqualvolta dovessero emergere indicatori di *impairment)*.
La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.
Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment* test la Società ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con la entità Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..
L'*impairment test* avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (CGU) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla CGU.
Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.
Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dalla Società, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36.

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

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

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

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.
E' prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.
Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.
Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, l'IFRS 9 prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al *fair value*, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo senza riversamento a conto economico dell'eventuale plusvalenza o minusvalenza nel caso di cessione.

Quando le attività finanziarie possedute rispondono unicamente all'esigenza della Società di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali esse sono classificate nella categoria "Held to collect – HTC".
Nel caso in cui le attività finanziarie rispondano all'obiettivo della Società sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita esse sono classificate nella categoria "Held to collect and sell – HTC&S".
La Società non detiene e non ha detenuto nel corso del 2020 e del 2019 strumenti finanziari derivati.

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

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

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

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

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

(a) nel mercato principale dell'attività o passività; o

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perdita di valore su attività finanziarie

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

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

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

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

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

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

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

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

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

Cancellazione attività finanziarie

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

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

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

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

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

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

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

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

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

Benefici per i dipendenti
I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine (quali a titolo esemplificativo, Patti di Non concorrenza e Piani di Incentivazione a lungo termine) sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.
La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.
L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio d'esercizio, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile alla Società) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.
Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

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

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

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

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

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

Fondi per rischi e oneri

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

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

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi e (Oneri) finanziari".
Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.
I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

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

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

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

Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.
A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).
Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Garanzie finanziarie passive
Le garanzie finanziarie passive emesse dalla Società sono contratti che richiedono un pagamento per rimborsare il possessore di un titolo di debito a fronte di una perdita da esso subita a seguito dell'inadempienza del debitore nel pagamento alla scadenza prevista contrattualmente. I contratti di garanzia finanziaria sono inizialmente rilevati come passività al *fair value*, incrementati dei costi di transazione direttamente attribuibili all'emissione della garanzia. Successivamente, la passività è misurata al maggiore tra la migliore stima dell'esborso richiesto per far fronte all'obbligazione garantita alla data di bilancio e l'ammontare inizialmente rilevato, al netto degli ammortamenti cumulati.
Cancellazione passività finanziarie
Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

Rilevazione dei ricavi
I ricavi sono rilevati per un importo che riflette il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente ed è determinato attraverso le seguenti cinque fasi:
1. Identificazione del contratto;
2. Identificazione delle performance obligation presenti nel contratto;
3. Determinazione del prezzo di vendita;
4. Allocazione del prezzo della transazione a ciascuna performance obligation individuata;
5. Rilevazione dei ricavi al momento del soddisfacimento della performance obligation.

Tale rilevazione avviene nel momento in cui sono state adempiute le obbligazioni contrattuali ed in particolare quando il controllo viene trasferito al cliente. Inoltre, nella determinazione della misura del ricavo occorre tenere conto della probabilità di ottenimento e/o incasso dei benefici economici legati al provento.

La Società ha identificato le seguenti *revenue stream*:
1. Diritti aeroportuali
2. Subconcessioni/Locazioni commerciali e non
3. Parcheggi
4. Servizi di Costruzione
5. Altri.

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

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

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

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

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

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

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

Imposte sul reddito

Imposte correnti
Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio d'esercizio. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.
Si evidenzia che, per il triennio 2018-2020, Adb predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, ai sensi degli articoli da 117 a 129 del D.P.R. n.917 del 26 dicembre 1986 (T.U.I.R), istituto a cui hanno aderito tutte le società del Gruppo e che permette la tassazione Ires a livello di Gruppo. Al 31 dicembre 2020 solo FFM ha un debito Ires verso la controllante per effetto del risultato positivo di periodo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- IRES 24%
- Addizionale IRES del 3,5% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale per i periodi d'imposta 2019-2020-2021)
- IRAP 4,2% (in vigore nei confronti delle società di gestione aeroportuale).

Imposte indirette

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

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

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

Utile per azione

<u>Base</u>

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

Diluito

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

Dividendi e distribuzione di attività diverse dalle disponibilità liquide

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

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

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

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dalla Società

A partire dal 1° gennaio 2020, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuti impatto sul bilancio della Società:

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.

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 è stato approvato il 9 ottobre 2020 ed è applicabile con decorrenza 1° giugno 2020.

Nel mese di gennaio 2021 sono stati approvati gli 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.

Nuovi principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

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. La Società intende adottare questi principi ed interpretazioni, se applicabili, quando entreranno in vigore.

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 2023.

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.

In data 12 febbraio 2021 sono stati emanati dallo IASB gli emendamenti allo IAS 1 *Presentation of financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies* e allo IAS 8 *Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates* che saranno applicabili con decorrenza 1° gennaio 2023.

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.

Rendiconto Finanziario

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

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La preparazione del bilancio della Società 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 erroneo di informazioni attendibili che erano disponibili quando i bilanci di quegli esercizi erano autorizzati all'emissione e si poteva ragionevolmente supporre che fossero state ottenute e utilizzate nella redazione e presentazione di quei bilanci. Tali errori includono gli effetti di errori aritmetici, errori nell'applicazione di principi contabili, sviste o interpretazioni distorte di fatti, e frodi. Il bilancio non è conforme agli IFRS se questo contiene errori rilevanti ovvero irrilevanti se commessi intenzionalmente per ottenere una particolare presentazione della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico o dei flussi finanziari dell'entità. Errori potenziali dell'esercizio corrente, rilevati nel medesimo esercizio, sono corretti prima che il bilancio sia autorizzato alla pubblicazione. Gli errori scoperti negli esercizi successivi, se ritenuti rilevanti e se la correzione è ritenuta fattibile, devono essere corretti nell'informativa comparativa presentata nel bilancio per l'esercizio successivo, rideterminando i valori di apertura di attività, passività e patrimonio netto (*restatement*).
Il *restatement* non è applicato e l'errore è rilevato con la modalità prospettica qualora gli errori e le omissioni siano ritenuti non rilevanti.
Omissioni od errate misurazioni di voci sono rilevanti se, individualmente o nel complesso, potrebbero influenzare le decisioni economiche che gli utilizzatori prendono sulla base del bilancio. La rilevanza dipende dalla dimensione e dalla natura dell'omissione o errata misurazione valutata a seconda delle circostanze.

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

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

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

Fair value degli investimenti immobiliari
La 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
La Società 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
La Società, 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*).

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

ATTIVITÁ

1. Attività Immateriali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Diritti di concessione	193.677	171.238	22.439
Software, licenze e diritti simili	1.021	1.733	(712)
Altre attività immateriali	55	60	(5)
Altre attività immateriali in corso	486	463	23
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	**195.239**	**173.494**	**21.745**

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2019			Movimentazione del periodo				al 31.12.2020		
In migliaia di euro	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/ Svalutazioni/ Riclassifiche	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	211.081	(39.843)	171.238	28.217	(6.489)	711	0	240.009	(46.332)	193,677
Software, licenze e diritti simili	13.957	(11.624)	1.733	980	(1.392)	0	0	14.037	(13.016)	1.021
Altre attività immateriali	100	(40)	60	0	(5)	0	0	100	(45)	55
Altre attività immateriali in corso	463	0	463	23	0	0	0	486	0	486
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	225.001	(51.507)	173.494	29.920	(7.886)	711	0	254.632	(59.393)	195.239

Al 31 dicembre del 2020, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 28,2 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente dovuto a:

- lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato;
- l'acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo;
- lavori di riqualifica strutturale e funzionale della pista di volo consistenti nella riqualifica e rifacimento della pavimentazione, della rete di smaltimento delle acque bianche e rifacimento degli impianti AVL;
- lavori di ampliamento e modifica dell'impianto di trattamento dei bagagli in partenza (BHS) per adeguamento al livello di sicurezza "STANDARD 3" così come previsto dal Regolamento UE 2015/1998.
- lavori relativi alla sopraelevazione del Parcheggio Express.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta 6,5 milioni di euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione, durata prorogata di due anni dall'art 202 del DL del 19/5/2020 convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e, quindi, con scadenza a dicembre 2046.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 0,7 milioni di Euro legato principalmente allo sviluppo di alcune piattaforme software e all'ammodernamento del sistema operativo attraverso l'attivazione del modulo a servizio dell'impianto De Icing.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 dicembre 2020.

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 al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore.
Alla luce della crisi sanitaria ed economica Covid-19 già in fase di chiusura del bilancio 2019 la Società aveva effettuato un'ulteriore *sensitivity* sul test di *impairment* 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*.
In seguito al perdurare dell'emergenza Covid-19 ed all'aggravarsi delle sue conseguenze, AdB ha aggiornato i test in sede di approvazione della relazione semestrale e anche in quella sede non sono emerse perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2020.
Relativamente all'intera annualità 2020 la Società ha aggiornato il test di impairment al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 31.12.2020; si riporta nel seguito una breve sintesi dell'argomento rimandando per approfondimenti alla nota 1 del Bilancio consolidato.

Il test, così come definito dallo IAS 36, avviene confrontando 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).

Ai fini dell'esecuzione del test di *impairment* la Società 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 2021-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione del 15 febbraio 2021 unitamente alla metodologia relativa al test di *impairment*.

In considerazione del prolungamento della concessione di gestione aeroportuale dal 2044 al 2046 (rif. Quadro Normativo) per l'elaborazione del test sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicite per il periodo 2021-2046, e in conformità all'art.703 del Codice della Navigazione, è stato utilizzato il "Terminal Value" quale flusso di cassa previsto dallo IAS 36 par.39 lett c) per la dismissione delle attività al termine della concessione cui il Gruppo ha diritto su base normativa.

Il metodo utilizzato si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data, nel presente caso il 31 dicembre 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 compreso il flusso di cassa attualizzato del credito da Terminal Value;
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento. Si precisa che non vi sono attività accessorie non strategiche o non strumentali incluse nelle proiezioni.

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 6,03%,

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

In relazione alla facoltà concessa dall'art. 110 commi 7, 8, 8bis del Decreto c.d. Agosto (n.104/2020) di riallineamento dei maggiori valori contabili dei diritti di concessione rispetto ai valori fiscali presenti nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 - come ancora sussistenti nel presente bilancio - e generati per effetto della transizione ai principi contabili IAS/IFRS, la Società, ricorrendone le condizioni di legge, ha intenzione di esercitare l'opzione nella dichiarazione dei redditi da presentare nel 2021. Nel medesimo esercizio provvederà altresì a vincolare, per l'importo dovuto, apposite riserve in sospensione d'imposta in base alla normativa citata, essendo peraltro già presenti e disponibili oltreché capienti le riserve di Patrimonio netto da vincolare ai sensi della citata norma.

2. Attività Materiali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazioni
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.490	3.877	(387)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.532	2.936	(404)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.744	2.097	(353)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	347	1.037	(690)
Investimenti immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	***15.608***	***17.442***	***(1.834)***
Terreni in leasing	1.252	1.732	(480)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	2	(2)
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	7	7	0
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	186	218	(32)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	***1.445***	***1.959***	***(514)***
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	17.053	19.401	(2.348)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 con relativo confronto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 per singola categoria di attività materiale.

	31.12.2019			Movimentazione del periodo				al 31.12.2020		
In migliaia di euro	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	8.562	(4,685)	3.877	0	(887)	0	0	8.562	(5.072)	3.490
Macchinari, attrezzature e impianti	14.608	(11.672)	2,936	465	(869)	(71)	71	15.002	(12,470)	2.532
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	9.678	(7.581)	2.097	319	(655)	(24)	7	9.973	(8.229)	1.744
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	1.037	0	1.037	74	0	(764)	0	347	0	347
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	***41.380***	***(23,958)***	***17.422***	***858***	***(2.911)***	***(859)***	***78***	***41.379***	***(25.771)***	***15.608***
Terreni in leasing	2.186	(404)	1.782	(52)	(574)	(127)	73	1.957	(705)	1.252
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	13	(11)	2	0	(2)	(13)	13	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	18	(11)	7	10	(10)	(5)	5	23	(16)	7
Mobili, macch.per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	313	(95)	218	75	(107)	(13)	13	375	(189)	186
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	***2.430***	***(521)***	***1.999***	***33***	***(493)***	***(158)***	***104***	***2.355***	***(910)***	***1.445***
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	43.860	(24.459)	19.401	891	(2.404)	(1.017)	182	43.734	(26.681)	17.053

Al 31 dicembre 2020 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 0,9 milioni di Euro e riguarda, oltre ad arredi, macchine ABC (Automatic Border Control) Gate per il controllo passaporti e termoscanner per misurare la temperatura ai passeggeri agli ingressi del terminal, ai controlli di sicurezza ed agli arrivi.

La categoria in esame include il diritto d'uso di beni di terzi in leasing, rilevato ai sensi dell'IFRS 16, che Adb rileva in qualità di locatario principalmente per la locazione a lungo termine di terreni adibiti a parcheggi e di autovetture a uso promiscuo per dipendenti. Il valore iscritto al 31 dicembre 2020 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing (rif. Nota 17). Nel 2020 alcuni contratti di leasing sono stati rivisti e la Società ha ottenuto la cancellazione e/o la riduzione di alcuni canoni di noleggio in funzione dei quali ha rideterminato i valori del diritto d'uso al 31 dicembre 2020 senza avvalersi della semplificazione prevista dall'IFRS 16.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà 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 Società conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali *asset*.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019; la voce non ha subito movimentazione nell'esercizio.

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2020
Partecipazioni in società controllate	3.147	0	0	0	3.147
Altre partecipazioni	42	0	0	0	42
TOTALE PARTECIPAZIONI	**3.189**	**0**	**0**	**0**	**3.189**

La seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in società controllate al termine dei due esercizi a confronto:

In migliaia di euro	Quota	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Fast Freight Marconi Spa	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	100%	2.550	2.550	0
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE		**3.147**	**3.147**	**0**

Infine la seguente tabella mostra il dettaglio delle partecipazioni in altre società nei due esercizi a confronto:

In migliaia di euro	Quota	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	7,14%	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		**42**	**42**	**0**

Si riporta di seguito il dettaglio delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2020, con indicazione della quota posseduta e del relativo valore di carico.

in migliaia di euro	*Sede*	*Valuta*	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2020	Utile (perdita) d'esercizio 2020	Patrimonio Netto 31.12.2020	Quota Patrimonio Netto 31.12.2020	Valore di Carico	Differenza
Fast Freight Marconi Spa	Bologna	Euro	100%	520	460	5.716	5.716	597	5.119
Tag Bologna Srl	Bologna	Euro	100%	316	(237)	748	748	2.550	(1.802)
TOTALE PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' CONTROLLATE								3.147	

in migliaia di euro	*Sede*	*Valuta*	Quota % Partecipazione	Capitale Sociale 31.12.2020	Utile (perdita) d'esercizio 2020	Patrimonio Netto 31.12.2020	Quota Patrimonio Netto 31.12.2020	Valore di Carico	Differenza
Consorzio Energia Fiera District	Bologna	Euro	7,14%	33	0	33	2	2	0
CAAF dell'Industria Spa	Bologna	Euro	0,07%	378	1	671	0	0	0
Bologna Welcome Srl	Bologna	Euro	10%	310	65	585	59	40	18
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI								42	

Il differenziale negativo relativo alla controllata TAG Bologna S.r.l. non è considerato una perdita durevole di valore.

I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di Bologna Welcome S.r.l. sono relativi all'esercizio 2019 (ultimo bilancio approvato).

I dati relativi al patrimonio netto e all'utile di esercizio di CAAF dell'Industria S.p.A. sono relativi all'esercizio chiuso al 31 agosto 2020.

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

in migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi /Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2020
Credito da Terminal Value	364	835	156	0	1.043
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie non correnti	269	5	(274)	0	0
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	11.506	840	430	0	11.916

Al 31 dicembre 2020 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1 milione di Euro dal credito da Terminal Value per la quota parte dei corrispettivi per i servizi di costruzione/miglioramento resi dalla Società relativi agli investimenti in diritti di concessione nonché un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, sugli interventi effettuati sul fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali. Tale credito, iscritto al valore attuale, deriva dall'applicazione della normativa sul Terminal Value di cui all'art.703 cod. nav. che stabilisce che, per gli investimenti in diritti di concessione, il gestore aeroportuale riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un importo, pari al valore residuo a tale data dell'investimento stesso così come degli interventi effettuati sul fondo di rinnovo, entrambi calcolati secondo le regole della contabilità regolatoria. La movimentazione dell'esercizio riguarda:
  - l'incremento del valore attuale del credito da Terminal Value calcolato sui diritti di concessione e sugli interventi realizzati a fondo di rinnovo dell'esercizio 2020 e dei relativi proventi finanziari di competenza dell'esercizio per complessivi 835 mila Euro;
  - il decremento per la rettifica del credito da Terminal Value sui valori iscritti al 31 dicembre 2019 per effetto della proroga della durata della concessione (156 mila Euro).

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto al 31 dicembre 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 della Società 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, AdB 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.
  Relativamente alla valutazione al 31 dicembre 2020 dello Strumento Finanziario Partecipativo, la Società ha richiesto a Marconi Express Spa un aggiornamento del piano economico-finanziario alla luce della messa in esercizio del People Mover solo a far data dal 18 novembre 2020 e della drastica riduzione dei volumi di traffico derivante dalla pandemia. Alla luce del nuovo piano economico-finanziario, sottoposto a inizio anno al pool di banche finanziatrici che prevede una ridefinizione del piano di ammortamento del debito resosi necessario a seguito della riduzione dei ricavi causati dalla pandemia e a seguito delle altre misure anticrisi illustrate da Marconi Express, la Società ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 dicembre 2020.

La movimentazione questa categoria include 0,27 milioni di Euro di un prodotto di capitalizzazione di durata 5 anni e scadenza a maggio 2021 riclassificato per l'approssimarsi della scadenza contrattuale alla voce 10 Attività finanziarie correnti, cui si rimanda.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2020
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	5.963	5.862	(1.397)	10.428

Le tabelle successive riportano un dettaglio degli imponibili fiscali che determinano l'iscrizione dei crediti per imposte differite attive, distinguendo tra IRES ed IRAP.
In particolare:

- la voce "Altri costi a deducibilità differita" include principalmente i costi di manutenzione di cui all'art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Accantonamenti a fiscalità differita" include principalmente, altri fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi;
- la voce "Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali", la quota del fondo non dedotta ai fini IRES/IRAP, oltre alla quota deducibile ai fini IRES in esercizi successivi;

- la nuova voce "Perdite fiscali illimitatamente riportabili", che rappresenta l'incremento più significativo registrato nel 2020, è relativa alle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES della Società per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i flussi economici previsionali.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni utilizzate ai fini del test di *impairment approvato* dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2021.

Ires	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi/rettifiche per adeguamento Ires	al 31.12.2020
Altri costi a deducibilità IRES differita	6.358	3.131	(2.265)	7.224	1.667	769	(623)	1.813
F.do svalutazione crediti	1.713	600	(1.373)	940	411	144	(330)	225
Accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.117	107	(109)	1.115	268	26	(26)	268
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.326	0	(561)	10.765	2.795	0	(195)	2.600
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	207	0	(14)	193	50	0	(3)	47
Attualizzazione Fondo TFR+ altri costi personale a Lungo Termine	571	132	(53)	650	111	33	(14)	130
Perdite fiscali illimitatamente riportabili	0	19.899	0	19.899	0	4.776	0	4.776
Totale Ires	**21.292**	**23.869**	**(4.375)**	**40.789**	**5.302**	**5.748**	**(1.191)**	**9.859**

Irap	Imponibile				Imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	420	0	(109)	311	18	0	(5)	13
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	13.344	2.641	(4.308)	11.677	560	111	(181)	490
Ammort.Diritti di concessione Accordo ENAC - ENAV	135	0	(14)	121	6	0	(1)	5
Attualizzazione altri costi personale a Lungo Termine	168	82	(41)	209	7	3	(1)	9
Totale Irap	**14.067**	**2.723**	**(4.472)**	**12.318**	**591**	**114**	**(188)**	**517**

Nella tabella seguente, invece, vengono riportati i crediti d'imposta, in capo ad AdB, per la fruizione dei benefici fiscali in relazione agli interventi di riqualifica energetica.

Altri	Credito d'imposta			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi/Rettifiche	al 31.12.2020
Altri Crediti	70	0	(18)	52
Totale "Altri Crediti"	**70**	**0**	**(18)**	**52**

6. Altre attività non correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Depositi cauzionali	48	47	1
Ratei e risconti	89	184	(95)
Crediti tributari	94	722	(628)
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	**231**	**953**	**(722)**

La principale variazione intervenuta in questa categoria è dovuta alla voce "crediti tributari" e riguarda l'incasso nel mese di maggio del credito 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. 2012/140973 del 2012) per la quota riferita alle annualità 2009-2011 per 0,6 milioni di Euro, comprensivo delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi nell'ambito del consolidato fiscale di Gruppo.
Sempre in questa voce è stato iscritto al 31 dicembre 2020 il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per investimenti in beni strumentali nuovi di cui alla L. 160/2019.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo	572	519	53
Rimanenze di Prodotti Finiti	77	66	11
RIMANENZE DI MAGAZZINO	**649**	**585**	**64**

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo si riferiscono principalmente a giacenze di materiali di officina e materiali di consumo quali cancelleria, stampati e divise oltre a gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al liquido antigelo per lo sbrinamento degli aeromobili. La crescita delle rimanenze al 31 dicembre 2020 è dovuta prevalentemente alle maggiori giacenze di beni di consumo.

8. Crediti commerciali

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti commerciali	6.647	16.492	(9.845)
Fondo svalutazione	(960)	(1.785)	825
CREDITI COMMERCIALI	**5.687**	**14.707**	**(9.020)**

Al 31 dicembre 2020 i crediti commerciali per 5,7 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di quasi 1 milione di Euro.

I crediti commerciali lordi evidenziano una contrazione significativa (-9,8 milioni di Euro), passando da 16,5 milioni al 31 dicembre 2019 a 6,6 milioni di Euro, contrazione dovuta al minor fatturato conseguente alla pesante riduzione del traffico causata dalla pandemia Covid-19.
D'altro lato, a causa della crisi complessiva del settore, si rileva un generale e rilevante rallentamento dei tempi medi di pagamento dei clienti che sono passati da 40 a 90 giorni. Si rileva a tal proposito che nell'ambito delle azioni poste in essere dalla Società 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 o in scadenza. La dilazione dei pagamenti, in parte è derivata dalle richieste e valutazioni di singoli clienti in difficoltà finanziaria ed in parte è stata stimolata da Enac come effetto a cascata sui subconcessionari aviation della dilazione di pagamento del canone concessorio concessa ai gestori aeroportuali. Si segnala a questo proposito che quest'ultima tipologia di riscadenziamento ha impatti anche sul 2021 a seguito dell'ulteriore dilazione dei termini di pagamento del canone concessorio dal 31 gennaio 2021 al 30 aprile 2021 con conseguente ribaltamento del beneficio finanziario anche per i canoni dei subconcessionari aviation.

Le tabelle che seguono mostrano una analisi per anzianità dei crediti commerciali della Società in essere al 31 dicembre 2020 e 31 dicembre 2019:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	1.722	4.206	5.927
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	720	0	720
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	**2.442**	**4.206**	**6.647**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	**1.722**	**743**	**917**	**938**	**2.208**	**5.927**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	9.388	7.039	16.427
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	65	0	65
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	**9.453**	**7.039**	**16.492**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	**9.388**	**1.255**	**3.106**	**161**	**2.519**	**16.427**

Come si evince dal confronto con la tabella che espone l'ageing dei crediti al 31 dicembre 2019, nell'anno in esame si registra un sensibile aumento dell'anzianità dei crediti, non in termini assoluti ma in percentuale, quale conseguenza dei rallentamenti negli incassi conseguenti alla crisi in atto. In particolare i crediti scaduti da oltre 90 giorni passano dal 15% del totale crediti scaduti al 31 dicembre 2019 al 37% del 31 dicembre 2020 e il totale credito scaduti sale dal 43% al 71% dell'anno in esame.

Al fine di valutare le effettive probabilità di incasso del monte crediti al 31 dicembre 2020 sono state effettuate sia svalutazioni sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è diminuita nell'anno in esame per la congiuntura in essere, sia svalutazioni applicate sulla massa creditoria residuale, suddivisa in categorie di clienti e per classi di scaduto, in applicazione del metodo parametrico semplificato consentito dall'IFRS9 alle società con un portafoglio clienti diversificato e parcellizzato (*Provision Matrix*). Comprensibilmente l'*expected credit loss* rilevata con questa metodologia è significativamente più elevata rispetto al passato e l'accantonamento complessivo al fondo svalutazione crediti che ne deriva ammonta a 0,6 mila Euro di cui 0,1 mila portati a diretta riduzione dei ricavi in quanto trattasi di importi maturati nell'esercizio che si ritiene non incassabili.
Nonostante quanto sopra, l'accantonamento dell'esercizio in esame risulta inferiore rispetto al 2019 in quanto l'anno scorso aveva inciso in maniera rilevante la svalutazione di alcuni crediti in sofferenza in particolare verso vettori dell'area balcanica. Tra questi Ernest cui Enac aveva sospeso la licenza dal 13 gennaio 2020 e che aveva depositato una domanda prenotativa ex art. 161, 6° comma della Legge Fallimentare (pre-concordato). Lo slittamento dei termini causa pandemia ha di fatto condotto direttamente il vettore alla procedura di fallimento nel novembre 2020 a seguito della quale la scrivente Società, pur prevedendo l'insinuazione per far valere i propri crediti, ha deciso di utilizzare il fondo accantonamento al 31 dicembre 2019. Oltre a quanto sopra, gli utilizzi del fondo svalutazione crediti che nel complesso ammonta a circa 1,5 milioni di Euro, sono dovuti alla chiusura di due annosi contenziosi per decreti ingiuntivi emessi nei confronti di alcuni clienti per servizi aeroportuali non più esistenti nell'attuale regime regolatorio.

Per quanto sopra descritto, la movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dell'esercizio in esame e di quello precedente è stata la seguente:

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2020
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.785)	(637)	1.456	6	(960)

In migliaia di euro	al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2019
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(911)	(909)	0	35	(1.785)

9. Altre attività correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Credito IVA	1.090	24	1.066
Crediti per imposte dirette	10	0	10
Altri crediti tributari	16	5	11
Crediti per consolidato fiscale	131	19	112
Crediti verso il personale	57	82	(25)
Altri crediti	2.339	4.767	(2.428)
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	3.643	4.897	(1.254)

Il decremento di questa categoria è dovuto principalmente alla diminuzione della voce "altri crediti" di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente, in parte controbilanciato dall'aumento del credito Iva conseguente alla drastica flessione del fatturato. La voce "crediti per imposte dirette" attiene al credito esigibile a breve per investimenti su beni strumentali nuovi di cui alla L.160/2019; la corrispondente quota annuale di contributo è iscritta alla categoria di ricavi "altri ricavi e proventi".

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	2.444	4.801	(2.357)
Crediti per Iresa	156	0	156
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.062)	(763)	(299)
Ratei e Risconti attivi	430	315	115
Anticipi a fornitori	19	49	(30)
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	122	16	106
Altri crediti correnti	230	349	(119)
TOTALE ALTRI CREDITI	2.339	4.767	(2.428)

Il calo della voce "altri crediti" è dovuto principalmente al dimezzamento dei crediti verso vettori per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri, andamento direttamente collegato alla contrazione del traffico passeggeri, non essendo intervenute modifiche tariffarie.
Il credito per Iresa è legato all'introduzione, a far data del 1° gennaio 2020, del nuovo tributo regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili che la Società addebita ai vettori in base al noise certificate e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili e riversa, una volta incassato, alla Regione Emilia Romagna.
La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitate ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero e si è movimentata come illustrato nella tabella seguente:

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2020
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(763)	(340)	41	0	(1.062)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(763)	(340)	41	0	(1.062)

Infine i "Ratei e risconti attivi" accolgono voci di costo rilevate anticipatamente nell'esercizio in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La voce comprende 93 mila Euro di commissioni Sace sui nuovi finanziamenti pagate anticipatamente.

10. Attività Finanziarie Correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Polizze di capitalizzazione	274	0	274
Altri crediti finanziari	1	1	0
ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	275	1	274

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Acquisizioni	Altri incrementi /riclassifiche	Decrementi/ Cessioni	al 31.12.2020
Polizze di capitalizzazione	0	0	274	0	274
Altri crediti finanziari	1	0	0	0	1
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	1	0	274	0	275

Al 31 dicembre 2020 questa voce è costituita da un prodotto di capitalizzazione di 0,3 milioni di Euro, durata 5 anni, già in essere al 31 dicembre 2019 con scadenza maggio 2021, riclassificato in questa voce per l'approssimarsi della scadenza contrattuale. Ai sensi del principio IFRS 9 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

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della cassa e altre disponibilità liquide al 31 dicembre 2020 confrontato con i dati al 31 dicembre 2019.

in migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	37.969	24.587	13.382
Denaro e valori in cassa	22	22	0
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	37.991	24.609	13.382

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari disponibili. Le disponibilità liquide sono aumentate rispetto al 31 dicembre 2019 nonostante l'assorbimento di cassa della gestione dovuto alla crisi in atto, per l'incasso nel mese di luglio di due nuovi finanziamenti per complessivi 58,9 milioni di Euro. Per approfondimenti sui flussi finanziari si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

Posizione Finanziaria Netta

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

	in migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019
A	Cassa	22	22
B	Altre disponibilità liquide	37.969	24.587
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0
D	**Liquidità (A)+(B)+(C)**	**37.991**	**24.609**
E	**Crediti finanziari correnti**	**275**	**1**
F	Debiti bancari correnti	(30)	(27)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(2.545)	(2.544)
H	Altri debiti finanziari correnti	(1.437)	(3.065)
I	**Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)**	**(4.012)**	**(5.636)**
J	**Posizione (indebitamento) finanziaria corrente netta (I)-(E)-(D)**	**34.254**	**18.974**
K	Debiti bancari non correnti	(66.536)	(8.903)
L	Obbligazioni emesse	0	0
M	Altri debiti non correnti	(1.026)	(1.434)
N	**Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)**	**(67.562)**	**(10.337)**
O	**Posizione (indebitamento) finanziaria netta (J)+ (N)**	**(33.308)**	**8.637**

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 contenuta nella voce "attività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 10 per maggiori dettagli.

Le voci I è pari al saldo della voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla nota 17 per maggiori dettagli.
La voce N è pari al saldo della voce "passività finanziarie non correnti"; si rimanda sempre alla nota 17 per maggiori dettagli.
Per un'analisi di dettaglio in relazione all'evoluzione della posizione finanziaria netta, si rimanda a quanto analiticamente esposto dagli amministratori nella relazione sulla gestione.

PASSIVITÁ

12. Patrimonio netto

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	83.567	63.545	20.022
Risultato dell'esercizio	(13.963)	20.068	(34.031)
PATRIMONIO NETTO	**159.918**	**173.927**	**(14.009)**

a. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2020 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

In unità di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019
Utile/(Perdita) di periodo (*)	(14.008.509)	19.911.256
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	**(0,39)**	**0,55**
Utile/(Perdita) Diluito per azione	**(0,39)**	**0,55**

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo

Si precisa che per AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 dicembre 2020 così come al 31 dicembre 2019 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

b. Riserve

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.034	7.031	1.003
Riserva straordinaria	52.035	32.970	19.065
Riserve FTA	(3.206)	(3.206)	0
Utili/perdite portati a nuovo	1.992	1.992	0
Riserva OCI	(971)	(925)	(46)
TOTALE RISERVE	**83.567**	**63.545**	**20.022**

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 pari a 20,1 milioni di Euro, interamente a riserva, pertanto, gli incrementi della riserva legale per 1 milione di Euro e 19,1 milioni della riserva straordinaria sono dovuti alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2019.
La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti mentre le riserve di utili/perdite portati a nuovo si sono costituite, come le riserve FTA, in occasione del passaggio ai principi contabili IAS/IFRS.

La riserva *OCI* rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale (Nota 13) secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.
La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva *OCI* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e relativo confronto:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.278)	(1.218)	(60)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	307	293	14
RISERVA OCI	(971)	(925)	(46)

13. TFR e altri fondi relativi al personale

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
TFR	3.654	3.718	(64)
Altri fondi relativi al personale	210	169	41
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.864	3.887	(23)

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2020
TFR	3.718	0	27	(141)	50	3.654
Altri fondi relativi al personale	169	123	0	(92)	10	210
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.887	123	27	(233)	60	3.864

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 per gli esercizi esposti in tabella:

a) tasso di attualizzazione: 0,34% per la valutazione al 31.12.2020 e 0,77% per la valutazione al 31.12.2019;
b) tasso di inflazione: 0,80% per la valutazione al 31.12.2020 e 1,20% per la valutazione al 31.12.2019;
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: 1%.

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 riporta la *sensitivity* per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio, evidenziando gli effetti delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data, in termini assoluti.

	Parametro valutativo					
In migliaia di euro	+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	3.623	3.689	3.708	3.601	3.569	3.742

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	487
2	96
3	95
4	274
5	158

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 31 dicembre 2020 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale come disciplinato dalla Politica per la Remunerazione commentata nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

La valutazione attuariale al 31 dicembre 2020 del piano di incentivazione a lungo termine (IV° ciclo 2018-2020 e V° ciclo 2019-2021 in quanto il ciclo 2020-2022 non è stato deliberato nell'annualità in esame vista la sua eccezionalità) e del patto di non concorrenza è stata effettuata con il supporto di esperti attuari con la metodologia dei "benefici maturati" in base allo IAS 19 (paragrafi 67-69) mediante il criterio "Project Unit Credit". Tale metodologia si sostanzia in valutazioni che esprimono il valore attuale medio delle obbligazioni maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione stessa è realizzata.
I principali parametri valutativi sono stati:

e) tasso di attualizzazione: 0,34% per la valutazione al 31.12.2020 (0,77% per la valutazione al 31.12.2019) della passività per il patto di non concorrenza pari al rendimento avente durata comparabile alla durata del collettivo dei lavoratori del settore e -0,27% per la valutazione al 31.12.2020 (-0,11% per la valutazione al 31.12.2019) delle passività per l'incentivazione a lungo termine, rendimento in linea con la durata triennale dei piani in esame;

f) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato.
g) frequenza dimissioni volontarie e cessazione del rapporto causa azienda: 1%;
h) probabilità di raggiungimento degli obiettivi pari al 75-100% a seconda dei cicli.

Si riporta, infine, la *sensitivity* che evidenzia gli effetti sugli altri fondi relativi al personale, in particolare sul fondo relativo al patto di non concorrenza, in caso di cessazione del rapporto con probabilità al 10%:

In migliaia di euro	Costo del servizio
Altri fondi relativi al personale	43

14. Imposte Differite Passive

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

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2020
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.069	4	0	2.073

Aliquota Ires 24%	*Imponibile*				*Imposta*			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
Ammortamento Diritti di concessione	7.433	15	0	7.448	1.784	4	0	1.788
Totale Ires	7.433	15	0	7.448	1.784	4	0	1.788

Aliquota Irap 4,2%	Imponibile				Imposte			
In migliaia di euro	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2020
Ammortamento Diritti di concessione	6.786	0	0	0	285	0	0	285
Totale Irap	6.786	0	0	0	285	0	0	285
Totale	15.054				2.069	4	0	2.073

Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 *"accordi per servizi in concessione"*, come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014, transizione che ha determinato il disallineamento tra valori civilistici e fiscali dei diritti di concessione per il mark-up sui servizi di costruzione e la ridefinizione del piano di ammortamento in base alla durata della concessione.
L'incremento dell'imponibile fiscale dell'esercizio, esclusivamente ai fini IRES, che determina l'iscrizione del fondo per imposte differite passive, è da attribuire al margine dei servizi di costruzione (mark up) rilevato sugli investimenti in corso relativi di diritti di concessione senza rilevanza fiscale.

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

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino delle infrastrutture aeroportuali insistenti sulle aree ottenute in concessione che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione del fondo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2020
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	9.369	2.640	(332)	(1.538)	10.139
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	3.977	0	(3.977)	1.538	1.538
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	**13.346**	**2.640**	**(4.309)**	**0**	**11.677**

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a complessivi 2,6 milioni di Euro, di cui 2,3 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,3 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione.
Gli utilizzi al 31 dicembre 2020 ammontano a complessivi 4,3 milioni di Euro e sono dovuti principalmente ai lavori effettuati nel mese di settembre per la riqualifica di un tratto della pista di volo e di altri tratti della viabilità air side oltre al completamento di lavori sulla viabilità land side.

Le riclassifiche sono relative alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al periodo di riferimento.

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 31 dicembre 2020:

In migliaia di euro	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	332	402	318

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 e correnti)

La seguente tabella presenta la movimentazione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 dei fondi per rischi ed oneri:

In migliaia di euro	al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.12.2020
Fondo rischi per contenziosi in corso	972	107	(110)	969
Altri fondi rischi e oneri	276	4	(10)	270
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	**1.248**	**111**	**(110)**	**1.239**
Fondi rischi e oneri correnti	0	0	0	0
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	**1.248**	**111**	**(110)**	**1.239**

Il fondo rischi per contenziosi è stato accantonato a fronte del rischio legato a possibili azioni revocatorie sugli incassi di clienti falliti nel corso del 2020 mentre il decremento riguarda il rilascio a conto economico di accantonamenti effettuati negli anni precedenti a fronte di contenziosi chiusi nell'anno in esame.

Passività potenziali

In riferimento all'atto di notifica d'invito del Comune di Bologna, ricevuto il 10 febbraio 2020, ad una diversa classificazione catastale di alcuni immobili - rispetto a quanto convenuto con l'Amministrazione sin dal 2007 – con conseguente impatto sull'imposta IMU degli ultimi esercizi ed a seguito del quale nel Bilancio 2020 è iscritto un fondo rischi di 73 mila Euro, 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 Euro 217 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale. Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili nell'eventualità in cui tale richiesta venisse avanzata, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	66.536	8.903	57.633
Passività finanziarie non correnti per leasing	1.026	1.434	(408)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	**67.562**	**10.337**	**57.225**
Mutui – parte corrente	2.545	2.544	1
Passività finanziarie correnti per leasing	541	500	41
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	896	2.565	(1.669)
Altri debiti finanziari correnti	30	27	3
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	**4.012**	**5.636**	**(1.624)**
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	**71.574**	**15.973**	**55.601**

La passività complessiva per mutui al 31 dicembre ammonta a 69,1 milioni di Euro, di cui 66,5 milioni non correnti e 2,5 milioni in scadenza nell'esercizio 2021.

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Mutui - parte non corrente	66.536	8.903	57.633
Mutui – parte corrente	2.545	2.544	1
TOTALE MUTUI	**69.081**	**11.447**	**57.634**

L'incremento registrato nel periodo è dovuto ai due nuovi mutui assistiti dalle garanzie SACE sottoscritti con Unicredit per 25 milioni di Euro e Intesa Sanpaolo per 33,9 milioni di Euro, con durata di 72 mesi, rate trimestrali a quota capitale costante con preammortamento di 2 anni il primo e 3 anni il secondo.

Oltre ai due mutui suddetti, al 31 dicembre 2020 la voce in esame è composta dal mutuo decennale con scadenza 2024, in essere al 31 dicembre 2020, per 10,1 milioni di Euro (11,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2019), erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 7,6 milioni di Euro (8,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2019) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro (medesimo importo al 31 dicembre 2019), pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui – parte corrente. Nel 2020 la Società ha aderito alla moratoria proposta dall'Istituto di Credito con slittamento del pagamento della rata in scadenza a giugno 2020 e corrispondente prolungamento della durata del finanziamento da giugno a dicembre 2024. Per tale moratoria la Società non ha sostenuto oneri aggiuntivi. Relativamente a tale mutuo, infine, nel 2014 la Capogruppo ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione, iscritti alla voce "Altre attività correnti" al 31 dicembre 2014 e una volta incassato il finanziamento e, quindi, dall'esercizio 2015 trattati in coerenza allo IFRS 9.

La movimentazione del periodo attiene anche un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro ottenuto e restituito nel primo semestre e il rimborso dell'unica rata in scadenza a dicembre 2020 per 1,3 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 dicembre 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
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

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

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento della Società, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 dicembre 2020 la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.
Relativamente all'eventuale mancato rispetto, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, dei covenant la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, quest'ultima ha comunicato in data 31 agosto 2020 la sospensione degli stessi per gli esercizi 2020 e 2021. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel mese di luglio, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.
Si riporta di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2020.

			In migliaia di Euro			
Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.12.2020	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 1.29%	33.900	120	194	105

Le passività finanziarie per leasing, non correnti e correnti, al termine dei due esercizi sono le seguenti:

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	1.026	1.434	(408)
Passività finanziarie correnti per leasing	541	500	41
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.567	1.934	(367)

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.

La voce "passività finanziarie non correnti per leasing" per 1 milione 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) mentre le passività finanziarie correnti per leasing riguardano la 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.

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

In migliaia di euro	31/12/2019	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/ Riclassifiche	31/12/2020
Finanziamenti - quota corrente	2.544	(6.278)	5.000	1.279	2.545
Passività per leasing - quota corrente	500	(342)	47	336	541
Finanziamenti - quota non corrente	8.903	0	58.900	(1.267)	66.536
Passività per leasing - quota non corrente	1.434	0	38	(446)	1.026
Totale	13.381	(6.620)	63.985	(98)	70.648

Infine, relativamente alle passività finanziarie correnti, la voce debiti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri ed iresa attiene alla quota incassata dai vettori a tale titolo e da riversare agli Enti creditori nel mese di gennaio.

18. Debiti commerciali

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	12.859	18.051	(5.192)

I debiti commerciali sono principalmente vantati nei confronti di fornitori nazionali e presentano una flessione rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto della contrazione dei costi esterni di gestione in quanto i giorni medi di pagamento sono rimasti sostanzialmente stabili (96 giorni).

Nella tabella seguente si evidenzia la suddivisione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019 per fasce di scaduto:

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2020
Fatture/note di credito ricevute	3.914	2.668	6.582
Fatture/note di credito da ricevere	6.277	0	6.277
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	**10.191**	**2.668**	**12.859**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	**3.914**	**1.570**	**558**	**106**	**434**	**6.582**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2019
Fatture/note di credito ricevute	4.558	4.364	8.922
Fatture/note di credito da ricevere	9.129	0	9.129
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	**13.687**	**4.364**	**18.051**

In migliaia di euro	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	**4.558**	**4.111**	**149**	**15**	**89**	**8.922**

La crescita dei debiti scaduti oltre 90 giorni è dovuta prevalentemente ad alcuni fornitori bloccati al pagamento in attesa della certificazione della regolarità contributiva.

19. Altre passività

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti tributari correnti	480	3.506	(3.026)
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	2.321	4.510	(2.189)
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.891	17.669	222
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	2.362	4.961	(2.599)
Debiti per consolidato fiscale	2	0	2
ALTRE PASSIVITA'	**23.056**	**30.646**	**(7.590)**

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

c. Debiti Tributari correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti per imposte dirette	0	2.606	(2.606)
Altri debiti tributari	480	900	(420)
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	480	3.506	(3.026)

I debiti per imposte dirette si sono sostanzialmente azzerati per effetto della perdita fiscale del periodo con conseguente rilevazione di crediti per imposte anticipate Ires.
La voce altri debiti tributari è formata principalmente da debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo, il primo in forte calo in conseguenza della contrazione del costo del personale.

d. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	840	960	(120)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	882	2.305	(1.423)
Debiti verso istituti di previdenza	599	1.245	(626)
DEBITI VERSO PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	2.321	4.510	(2.189)

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano un significativo calo al 31 dicembre 2020 dovuto al minor costo del personale come meglio illustrato nella relativa sezione.
In estrema sintesi, oltre al calo dell'organico, al ricorso alla Cassa Integrazione Straordinaria Guadagni con il conseguente minor costo del personale si rileva un minor debito per retribuzioni differite per l'assenza di debiti per premi di risultato e MBO dei dipendenti, per il calo delle ferie arretrate per lo smaltimento forzato in corso d'anno oltre alla presenza nei debiti al 31 dicembre 2019 dell'Una Tantum a favore dei dipendenti per il periodo di *vacatio* contrattuale (CCNL Gestori Aeroportuali scaduto il 31 dicembre 2016 e rinnovato a gennaio 2020).

e. 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:

- 15,6 milioni di Euro (14,2 milioni nel 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 al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione;
- 2,2 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo al conguaglio 2019 e canone per l'intero anno 2020 mentre il debito al 31 dicembre 2019, pari a 3,5 milioni nel 2019, era relativo solo al secondo acconto 2019 e conguaglio dell'anno 2018. Il pagamento del canone, infatti, normalmente in scadenza il 31 luglio (conguaglio anno precedente e primo acconto dell'anno in corso) e 31 gennaio dell'anno successivo (secondo acconto anno in corso), è stato posticipato da Enac quale misura a sostegno del settore, dapprima al 31 gennaio 2021 e recentemente al 30 aprile 2021.

f. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

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

In migliaia di euro	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Debito per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa	1.539	4.036	(2.497)
Altri debiti correnti	765	853	(88)
Ratei e risconti passivi correnti	58	72	(14)
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	**2.362**	**4.961**	**(2.599)**

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e, dal 1° gennaio 2020 per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre 2020, per 1,5 milioni di Euro. La parte del debito per addizionale ai diritti di imbarco e per Iresa relativa ai crediti incassati dai vettori da versare agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 17). 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 e come la voce "ratei e risconti passivi diversi" non presenta variazioni significative rispetto all'esercizio precedente.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 dicembre 2020 comparate con quelle rilevate al 31 dicembre 2019 premettendo che le principali differenze tra i due esercizi sono dovute, quasi esclusivamente, alla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguente alla pandemia Covid-19 e d'altro lato, alle varie misure di contenimento dei costi che la Società ha attuato per far fronte alla crisi.

RICAVI

20. Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 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 complessivi per 63,7 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al 2019 di oltre 55 milioni di Euro (-46,5%).

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	18.209	57.764	(39.555)
Ricavi per servizi non aeronautici	14.965	43.721	(28.756)
Ricavi per servizi di costruzione	29.377	16.420	12.957
Altri ricavi e proventi della gestione	1.184	1.274	(90)
RICAVI	**63.735**	**119.179**	**(55.444)**

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	17.476	56.322	(38.846)
Parcheggi	4.584	16.819	(12.235)
Ricavi per servizi di costruzione	29.377	16.420	12.957
Altri	3.462	6.735	(3.273)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	54.899	96.296	(41.397)

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

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Diritti aeroportuali	17.476	56.322	(38.846)
Parcheggi	4.584	16.819	(12.235)
Ricavi per servizi di costruzione	29.377	16.420	12.957
Altro	3.462	6.735	(3.273)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	54.899	96.296	(41.397)
Subconcessioni locali commerciali e non	8.760	22.744	(13.984)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	8.760	22.744	(13.984)
Ricavi NO IFRS 15	76	139	(63)
TOTALE RICAVI	63.735	119.179	(55.444)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019. Questa categoria di ricavi presenta la contrazione maggiore, pari al 68,5%, essendo la componente direttamente correlata al traffico (-73,4% traffico passeggeri).

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ricavi da infr. centralizzate/altri serv. aeroportuali	104	285	(181)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	645	1.378	(733)
Ricavi da diritti aeroportuali	22.858	75.841	(52.983)
Ricavi da corrispettivo PRM	1.678	6.091	(4.413)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(7.164)	(25.895)	18.731
Altri ricavi aeronautici	88	64	24
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	18.209	57.764	(39.555)

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	9.154	38.514	(29.360)
Diritti di approdo, decollo e sosta	9.162	21.596	(12.434)
Diritti per sicurezza passeggeri	2.987	12.381	(9.394)
Diritti per controllo bagagli stiva	982	3.514	(2.532)
Diritti di imbarco e sbarco merci	692	761	(69)
Riduzione diritti a FSC e varie	(119)	(925)	806
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	22.858	75.841	(52.983)

La voce "riduzione diritti a fondo svalutazione crediti e varie" attiene prevalentemente alla svalutazione di crediti aviation maturati nel 2020 e ritenuti non incassabili.

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019. La forte contrazione (-65,8%) è guidata dai servizi direttamente collegati al traffico passeggeri (parcheggi -72,7%, Marconi Business Lounge -78%) ma è stata particolarmente rilevante anche nelle subconcessioni dei locali e delle aree (-63,5%) per effetto della chiusura della quasi totalità degli esercizi commerciali inizialmente decretata dal DPCM dell'11 marzo 2020, rientrata parzialmente nel corso della stagione estiva per poi prorogarsi anche a partire dall'autunno a causa della seconda ondata della pandemia. A partire dal mese di maggio peraltro il nuovo schema contrattuale dei clienti retail ha previsto un azzeramento dei canoni fissi e la corresponsione della sola parte variabile legata al fatturato e vi sono state numerose rinegoziazioni contrattuali volte a riequilibrare economicamente le prestazioni visto il pesante calo di traffico rilevato.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Subconcessione locali e aree commerciali	7.160	19.597	(12.437)
Parcheggi	4.584	16.819	(12.235)
Altri ricavi commerciali	3.221	7.305	(4.084)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	**14.965**	**43.721**	**(28.756)**

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Marconi Business Lounge	634	2.887	(2.253)
Pubblicità	1.082	1.891	(809)
Ricavi commerciali diversi	1.495	2.527	(1.032)
Riduzione altri ricavi commerciali a FSC	10	0	10
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	**3.221**	**7.305**	**(4.084)**

iii. Ricavi per 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 29,4 milioni nel 2020 contro i 16,4 milioni nel 2019 per maggiori investimenti (13 milioni di Euro) sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 a confronto con il 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	829	1.146	(317)
Contributi conto esercizio e conto impianti	39	48	(9)
Ricavi da Terminal Value Fondo di Rinnovo	316	80	236
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	1.184	1.274	(90)

Questa categoria di ricavi è stata meno impattata dagli effetti della pandemia da Covid-19; il decremento della prima voce "indennizzi, rimborsi e proventi diversi" è dovuta prevalentemente alle minori vendite di certificati di efficienza energetica ma anche ai minori addebiti ai subconcessionari dei costi per "oneri condominiali" a causa della chiusura parziale di diverse aree del Terminal.
La voce "contributi in conto esercizio e conto impianti" attiene principalmente (28 mila Euro) il cd. Bonus sanificazione Covid-19 (D.L. 34/2020 art. 125 e legge di conversione del D.L. 104/2020) e la quota di competenza del contributo in conto impianti per investimenti su beni strumentali nuovi di cui alla L.160/2019.
La voce "Ricavi da Credito Terminal Value Fondo di Rinnovo", introdotta dal 1° gennaio 2019, accoglie la contropartita economica del credito attualizzato da Terminal Value calcolato sugli interventi ad utilizzo del fondo di rinnovo effettuati nel 2020. La crescita rispetto all'esercizio precedente è dovuta ai maggiori interventi effettuati in particolare sulla pista di volo nell'ambito della manutenzione straordinaria effettuata nei giorni di chiusura a settembre 2020.

COSTI

21. Costi

I costi complessivi del 2020 evidenziano una contrazione del 9,9% passando da 76 milioni a 68,4 milioni di Euro del 2020. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" – in crescita del 79,1% per i maggiori investimenti in diritti di concessione, il risparmio sui costi operativi complessivi sale al 32,9%.

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Beni e materiali di consumo	681	631	50
Materiali di manutenzione	121	240	(119)
Carburanti e gasolio	112	213	(101)
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	914	1.084	(170)

Come evidenziato in tabella questa categoria di costi evidenzia un risparmio complessivo di 0,2 milioni di Euro (-15,7%) derivante dai minori consumi prevalentemente di carburanti e gasolio per la minor operatività dei mezzi e di materiale di manutenzione sempre per la riduzione delle attività. Di contro è aumentato il costo dei beni di consumo legati all'emergenza Covid (DPI, distributori di gel, pannelli per distanziamento sociale, segnaletica dedicata, ecc).

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Spese di manutenzione	4.120	4.743	(623)
Utenze	1.763	2.324	(561)
Pulizie e servizi assimilati	1.530	2.092	(562)
Prestazioni di terzi	3.684	5.747	(2.063)
Servizi MBL	105	334	(229)
Pubblicità, promozione e sviluppo	326	836	(510)
Assicurazioni	766	731	35
Prestazioni professionali e consulenze	1.364	2.004	(640)
Compensi e rimborsi organi statutari	480	518	(38)
Altri costi per servizi	(19)	124	(143)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**14.119**	**19.453**	**(5.334)**

Anche i costi per servizi presentano una contrazione (-27,4%) principalmente dovuta all'emergenza Covid-19 che ha ridotto il costo di alcuni servizi correlati al traffico (servizio Passeggeri a Ridotta Mobilità PRM, servizio Marconi Business Lounge MBL, servizio di trasporto con navetta da/per i parcheggi) 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 le temperature non particolarmente rigide del periodo invernale.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Spese di manutenzione Beni di proprietà	909	1.041	(132)
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	2.847	2.977	(130)
Spese di manutenzione Beni di terzi	364	725	(361)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	**4.120**	**4.743**	**(623)**

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Sgombero neve	312	508	(196)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	167	665	(498)
Servizio assistenza PRM	483	1.735	(1.252)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	528	548	(20)
Servizio di sicurezza	1.158	1.242	(84)
Altre prestazioni di terzi	1.086	1.049	(13)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	**3.684**	**5.747**	**(2.063)**

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio di questa categoria di costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Canoni di concessione	1.684	6.636	(4.952)
Canoni di noleggio	111	128	(17)
Affitti passivi	23	161	(138)
Canoni elaborazione dati	1.524	1.627	(103)
Altri costi per godimento beni di terzi	4	(29)	33
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	3.346	8.523	(5.177)

Anche questa categoria di costi registra un calo significativo (-60,7%) dovuto principalmente ai minori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza e ai minori canoni variabili relativi agli affitti delle aree adibite a parcheggio.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Oneri tributari	1.113	1.305	(192)
Contributo servizio antincendio	1.399	1.440	(41)
Minusvalenze patrimoniali	17	0	17
Altri oneri e spese di gestione	969	462	(93)
Oneri e (proventi) non ricorrenti	0	(7)	7
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.898	3.200	(302)

Anche questa categoria di costi presenta una contrazione anche se meno significativa rispetto alle altre (-9,4%) in quanto prevalentemente costituita da costi non impattati o impattati meno significativamente dalla pandemia quali gli oneri tributari e il contributo al servizio antincendio. Relativamente agli oneri tributari si segnala la riduzione della TARI disposta dal Comune di Bologna a seguito della pandemia Covid-19 mentre relativamente al contributo al servizio antincendio, la cui tariffazione è di 30 milioni di Euro all'anno da suddividere tra gli aeroporti italiani in proporzione al traffico del singolo aeroporto sul totale, non è intervenuta nessuna calmierazione tariffaria collegata al crollo del traffico aereo, con ciò rendendo ancora più iniqua tale debenza relativamente alla quale si rimanda al capitolo sui contenziosi della Relazione sulla Gestione.

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Salari e stipendi	12.897	19.329	(6.432)
Oneri sociali	3.985	5.347	(1.362)
Trattamento fine rapporto	1.233	1.372	(139)
Trattamento di quiescenza e simili	188	184	4
Altri costi del personale	889	1.844	(955)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	19.192	28.076	(8.884)

La contrazione del costo del personale (-31,6%) deriva da un lato dal calo dell'organico (-52 risorse medie nel 2020 rispetto al 2019; -76 risorse al 31 dicembre 2020 rispetto al 31 dicembre 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 Società ha 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.
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 per poi ricrescere a partire dall'autunno visto il calo del traffico legato alla seconda ondata della pandemia. A ciò si aggiunge che, in conseguenza dell'andamento negativo dell'anno in corso è stata praticamente azzerata la voce di costo legata ai premi di risultato dei dipendenti ed anche tutti i costi correlati quali la formazione e l'aggiornamento dei dipendenti, le spese per missioni e trasferte, i costi della mensa si sono fortemente ridotti, come esposto nella tabella seguente:

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Mensa dipendenti	332	617	(285)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	87	298	(211)
Spese missioni dipendenti	43	293	(250)
Altri accantonamenti ai fondi del personale	122	95	27
Spese varie per il personale	305	541	(236)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	889	1.844	(955)

L'organico medio suddiviso per qualifica delle annualità in esame è così rappresentato:

Organico medio (n.ro risorse)	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	(0)
Impiegati	370	411	(41)
Operai	84	95	(11)
TOTALE PERSONALE	463	515	(52)

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

Organico (n.ro risorse)	al 31.12.2020	al 31.12.2019	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	355	417	(62)
Operai	79	93	(14)
TOTALE PERSONALE	443	519	(76)

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e svalutazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ammortamento/svalutazione diritti di concessione	6.498	6.045	453
Ammortamento altre attività immateriali	1.397	1.561	(164)
Ammortamento/svalutazione attività materiali	2.449	2.637	(188)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	10.346	10.243	101

La crescita della voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2). Relativamente ai diritti di concessione si segnala d'altro lato, l'effetto della proroga della durata della concessione aeroportuale disposta dal cd. Decreto Rilancio al fine di contenere gli effetti economici della pandemia Covid-19; conseguentemente il piano di ammortamento dei diritti di concessione entrati in funzione dal luglio 2020, unitamente al piano di ammortamento del valore contabile residuo dei diritti di concessione al 30 giugno 2020, sono stati riparametrati alla nuova scadenza della concessione aeroportuale (dicembre 2046).
La voce "ammortamento/svalutazione attività materiali" include 0,5 milioni di Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.
La categoria in esame, infine, include 54 mila Euro di svalutazioni in diritti di concessione e attività materiali per stralcio progettazioni non più utilizzabili contro 33 mila dell'esercizio precedente (voce diritti di concessione).

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

in migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	502	(5)	507
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.309	2.814	(505)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	2	267	(265)
TOTALE ACCANTONAMENTI	2.813	3.076	(263)

Anche questa categoria di costi evidenzia una contrazione dovuta:

- al minor 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;

- al fondo rischi e oneri che evidenzia un importo pressoché nullo nell'esercizio risultante da un accantonamento per rischi e oneri futuri di importo simile al rilascio effettuato per la cessazione del rischio su un contenzioso conclusosi nell'esercizio 2020.

Per quel che riguarda il fondo svalutazione crediti, il maggior accantonamento a confronto con il 2019 è dovuto alla riduzione dei ricavi effettuata nell'esercizio precedente invece che l'imputazione dell'accantonamento in questa linea di bilancio, in quanto si trattava di una svalutazione di ricavi e corrispondenti crediti maturati interamente nell'esercizio di confronto.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei Proventi finanziari e degli oneri finanziari per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Proventi da titoli	5	6	(1)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	83	123	(40)
Proventi da attualizzazione fondi	79	0	79
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	167	129	38
Interessi passivi e oneri bancari	(655)	(411)	(244)
Oneri da attualizzazione fondi	(529)	(649)	120
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(6)	(22)	16
Altri oneri finanziari	(1)	(7)	6
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.192)	(1.089)	(103)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.025)	(960)	(65)

La **gestione finanziaria** chiude con un saldo negativo di poco più di un milione di Euro in leggera crescita rispetto al 2019 a causa principalmente del maggior indebitamento dell'esercizio.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 dicembre 2020 e 2019.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Imposte correnti	(467)	8.775	(9.242)
Imposte differite e anticipate	(4.464)	82	(4.546)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(4.931)	8.857	(13.788)
% imposte correnti sul risultato ante imposte	n.s.	30,34%	n.s.
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	30,62%	n.s.

Le imposte dell'esercizio al 31 dicembre 2020 rappresentano una componente positiva di conto economico per quasi 5 milioni di Euro contro un costo di 9,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2019 e riducono la perdita civilistica dell'esercizio principalmente per lo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale Ires dell'esercizio per 4,8 milioni di Euro contro 7,4 milioni di Euro di Ires dell'esercizio precedente.
Con riferimento alle imposte correnti, alla voce "proventi da consolidato fiscale" sono stati iscritti i benefici derivanti dall'adesione alla procedura del consolidato fiscale per 129 mila Euro interamente riferiti alla remunerazione connessa alla perdita fiscale dell'anno; la voce "Imposte esercizi precedenti" è relativa quasi essenzialmente alla sopravvenienza attiva IRAP conseguente all'esclusione dell'obbligo di versamento dal saldo IRAP 2019 come previsto DL. 34 del 19 maggio 2020 (cd. Decreto Rilancio). Da rilevare l'assenza di fiscalità IRAP dell'esercizio 2020 per la perdita fiscale dell'anno, contro 1,5 milioni di imposta nell'esercizio precedente.

Di seguito il dettaglio delle imposte correnti dei due periodi:

Dettaglio delle imposte dell'esercizio	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Ires	0	7.448	(7.448)
Provento da consolidato fiscale Ires	(129)	0	(129)
Irap	0	1.492	(1.492)
Adeg.to Aliquota IRES imposte antic. da riassorbire nel '20-21	0	(149)	149
Imposte esercizi precedenti	(338)	(16)	(322)
TOTALE	(467)	8.775	(9.242)

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

Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020	per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	Variazione
Risultato ante imposte	(18.894)	28.925	(47.819)
Aliquota ordinaria	**24%**	**24%**	**0**
Addizionale Ires 3,5%	**3,5%**	**3,5%**	**0**
Onere fiscale teorico	n.s.	7.954	n.s.

Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria IRES:			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	783	1.112	(329)
Costi deducibili in esercizi successivi	2.865	3.114	(249)
Svalutazioni/minusvalenze su partecipazioni	0	0	0
Altri costi dedotti in esercizi precedenti	0	18	(18)
Altri costi indeducibili	806	936	(130)
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(1.534)	(553)	(981)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(2.840)	(4.052)	1.212
Altre differenze	(1.623)	(2.415)	792
Totale variazioni in aumento/diminuzione	**(1.543)**	**(1.840)**	**297**
Effetto fiscale sulle variazioni Ires ord. al. 24%	0	(442)	82
Effetto fiscale sulle variazioni Add. Ires al .3,5%%	0	(64)	64
Imposta anticipata Ires su perdita fiscale dell'esercizio 24%	(4.776)	0	(4.776)
Provento da consolidato fiscale IRES	(129)	0	(129)
Ires corrente al. 24%	0	6.500	(6.500)
Addizionale Ires 3,5%	0	948	(948)
Aliquota effettiva	n.s.	25,75%	n.s.

26. Operazioni con parti correlate

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

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

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

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

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale e la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 99 mila Euro (contro 87 mila Euro del 2019).
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 2020 verso la controllata ammontano a 174 mila Euro (180 mila al 31 dicembre 2019).

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020 in base al quale al 31 dicembre 2020 la Capogruppo rileva debiti correnti, per 2 mila Euro contro 14 mila di credito nell'esercizio di confronto mentre il debito non correnti per 8 mila Euro, esposto fino all'esercizio precedente e relativo all'istanza di rimborso Irap dall'Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a) si è azzerato a seguito dell'incasso e successivo riversamento alla controllata nel corso del 2020;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) pari al capitale residuo che, alla data di chiusura del periodo, risulta pari a 2,7 milioni di Euro.

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, competenze amministratori e Organismo di Vigilanza;
- sicurezza per i controlli radiogeni dei colli e delle merci.

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 354 mila Euro contro 434 mila Euro del 2019.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel gennaio 2018 per gli esercizi 2018-2020 in base al quale al 31 dicembre 2020 si evidenzia un credito di 131 mila Euro per effetto del saldo IRES dell'esercizio (6 mila al 31 dicembre 2019). Il debito di 15 mila Euro esposto fino al 31 dicembre 2019 e relativo all'istanza di rimborso Irap dall'Ires (D.L.201/2011 art.2 c.a) è stato regolarmente pagato alla controllata a seguito di incasso da parte della Capogruppo in forza del contratto di consolidato fiscale in essere.

Le seguenti tabelle espongono i saldi delle operazioni con parti correlate contenuti nei saldi di bilancio.

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020		per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	Totale
Diritti di concessione	193.677	0	171.238	0
Altre attività immateriali	1.562	0	2.256	0
Attività immateriali	**195.239**	**0**	**173.494**	**0**
Terreni, immobili, impianti e macchinari	12.321	0	14.669	0
Investimenti immobiliari	4.732	0	4.732	0
Attività materiali	**17.053**	**0**	**19.401**	**0**
Partecipazioni	3.189	0	3.189	0
Altre attività finanziarie non correnti	11.916	0	11.506	0
Imposte differite attive	10.428	0	5.963	0
Altre attività non correnti	231	0	953	0
Altre attività non correnti	**25.764**	**0**	**21.611**	**0**
ATTIVITA' NON CORRENTI	**238.056**	**0**	**214.506**	**0**
Rimanenze di magazzino	649	0	585	0
Crediti commerciali	5.687	361	14.707	219
Altre attività correnti	3.643	144	4.897	28
Attività finanziarie correnti	275	0	1	0
Cassa e altre disponibilità liquide	37.991	0	24.609	0
ATTIVITA' CORRENTI	**48.245**	**505**	**44.799**	**247**
TOTALE ATTIVITA'	**286.301**	**505**	**259.305**	**247**

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020		per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	90.314	0	90.314	0
Riserve	83.567	0	63.545	0
Risultato dell'esercizio	(13.963)	0	20.068	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**159.918**	**0**	**173.927**	**0**
TFR e altri fondi relativi al personale	3.864	0	3.887	0
Imposte differite passive	2.073	0	2.069	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.139	0	9.369	0
Fondi per rischi e oneri	1.239	0	1.248	0
Passività finanziarie non correnti	67.562	0	10.337	0
Altri debiti non correnti	41	0	160	24
PASSIVITA' NON CORRENTI	**84.918**	**0**	**27.070**	**24**
Debiti commerciali	12.859	33	18.051	23
Altre passività	23.056	3	30.646	1
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.538	0	3.975	0
Fondi per rischi e oneri	0	0	0	0
Passività finanziarie correnti	4.012	0	5.636	0
PASSIVITA' CORRENTI	**41.465**	**36**	**58.308**	**24**
TOTALE PASSIVITÀ	**126.383**	**36**	**85.378**	**48**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	**286.301**	**36**	**259.305**	**48**

In migliaia di euro	per l'esercizio chiuso al 31.12.2020		per l'esercizio chiuso al 31.12.2019	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	18.209	75	57.764	85
Ricavi per servizi non aeronautici	14.965	243	43.721	242
Ricavi per servizi di costruzione	29.377	0	16.420	0
Altri ricavi e proventi della gestione	1.184	135	1.274	194
Ricavi	**63.735**	**453**	**119.179**	**521**
Materiali di consumo e merci	(914)	0	(1.084)	0
Costi per servizi	(14.119)	(171)	(19.453)	(179)
Costi per servizi di costruzione	(27.978)	0	(15.639)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(3.346)	0	(8.523)	0
Oneri diversi di gestione	(2.898)	(2)	(3.200)	0
Costo del personale	(19.192)	(1)	(28.076)	(1)
Costi	**(68.447)**	**(174)**	**(79.975)**	**(180)**
Ammortamento/Svalutazione Diritti di concessione	(6.498)	0	(6.045)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(1.397)	0	(1.561)	0
Ammortamento attività materiali	(2.449)	0	(2.637)	0
Ammortamenti e svalutazioni	**(10.344)**	**0**	**(10.243)**	**0**
Accantonamento rischi su crediti	(502)	0	5	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.309)	0	(2.814)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(2)	0	(267)	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	**(2.813)**	**0**	**(3.076)**	**0**
Totale Costi	**(81.604)**	**(174)**	**(89.294)**	**(180)**
Risultato operativo	**(17.869)**	**0**	**29.885**	**0**
Proventi finanziari	167	0	129	0
Oneri finanziari	(1.192)	0	(1.089)	0
Risultato ante imposte	**(18.894)**	**0**	**28.925**	**0**
Imposte dell'esercizio	**4.931**	**0**	**(8.857)**	**0**
Utile (perdita) d'esercizio	**(13.963)**	**0**	**20.068**	**0**

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate rispettivamente negli esercizi 2020 e 2019.

2020														
In migliaia di euro	Terreni, Immobili, Impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Altri debiti non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Passività finanziarie correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	0	0	220	13	0	233	233	0	26	2	0	29	29
Fast Freight Marconi Spa	0	0	0	141	131	0	272	272	0	7	1	0	8	8
Totale	0	0	0	361	144	0	505	505	0	33	3	0	36	36

2019														
In migliaia di euro	Terreni, Immobili, Impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Altre attività correnti	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Totale Attività	Altri debiti non correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Passività finanziarie correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Tag Bologna Srl	0	0	0	108	22	0	126	126	8	23	0	0	23	31
Fast Freight Marconi Spa	0	0	0	116	6	0	111	121	15	0	1	0	1	16
Totale	0	0	0	219	28	0	247	247	24	23	1	0	24	48

2020										
In migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari
Tag Bologna Srl	0	64	35	99	(171)	(2)	(1)	(174)	0	0
Fast Freight Marconi Spa	75	179	100	354	0	0	0	0	0	0
Totale	75	243	135	453	(171)	(2)	(1)	(174)	0	0

2019										
In migliaia di euro	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Costi per servizi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari
Tag Bologna Srl	0	47	40	87	(179)	0	(1)	(180)	0	0
Fast Freight Marconi Spa	85	195	154	434	0	0	0	0	0	0
Totale	85	242	194	521	(179)	0	(1)	(180)	0	0

Tutte le operazioni con parti correlate sopradescritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione ed a normali condizioni di mercato.

27.Impegni e rischi

Impegni da investimenti ambientali

A gennaio 2020 l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'aeroporto è stato aggiornato, rispetto all'accordo originario sottoscritto nel 2015, per allineamento al nuovo Master Plan aeroportuale 2016-2030 e a mutate esigenze progettuali. In seguito a tale aggiornamento l'impegno della Società è aumentato da 6,5 milioni fino a un massimo di 9,3 milioni di Euro di investimenti in opere di realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto oltre ad interventi di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario "Golena San Vitale" e di realizzazione di un ramo di pista ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e la città di Bologna.

Garanzie prestate

Per quanto riguarda le garanzie prestate si riporta nel seguito la tabella riepilogativa al 31 dicembre dei due esercizi a confronto. Nel dettaglio si riferiscono a:

- fideiussioni di cui la principale è a favore di Enac ed è prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (5,6 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover, versato al 31 dicembre 2017 per 10 milioni di Euro. L'accordo di Pegno di Strumenti Finanziari Partecipativi è stato sottoscritto in data 30 settembre 2016;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 2,7 milioni di Euro.

In migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019	Var.	Var. %
Fidejussioni	5.733	6.630	(897)	13,4%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.751	3.267	(516)	18,8%
Totale garanzie prestate	19.357	20.769	(1.412)	6,8%

Tipologie 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 è soggetta la Società.

28 Legge 124/2017 art.1 commi 125-129 – Disciplina della trasparenza delle erogazioni pubbliche

Nell'esercizio 2020 la Società ha usufruito dei cd. "Aiuti di Stato" relativi all'esonero del versamento del saldo Irap 2019, di cui all'art.24 del DL. 19 maggio 2020 n.34 (cd decreto Rilancio) per l'importo di 355 mila Euro iscritto nelle componenti positive della voce "imposte sul reddito" oltre a 28 mila Euro per il credito d'imposta di cui all'art.125 dello stesso decreto.

Tra i contributi in conto esercizio la Società ha inoltre rilevato 5 mila Euro per un progetto di formazione legato ai temi della sostenibilità (Fondirigenti).

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

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre.

Per il commento sull'evoluzione prevedibile della gestione si rimanda all'ultimo capitolo della Relazione sulla Gestione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,
il bilancio 2020 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta una perdita di esercizio di Euro 13.963.340,73 che il Consiglio di Amministrazione propone di portare a nuovo.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 15 marzo 2021

Aeroporto di Bologna

WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Destinazione risultato d`esercizio**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.611.321** azioni ordinarie, di cui n° **31.611.321** ammesse al voto, pari al **87,503776**% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776

Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 14
Teste: 1 Azionisti. :14

 Allegato Racc. 20248/ 45450 del 29

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2021

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Voto consultivo sui compensi corrisposti**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.611.321** azioni ordinarie, di cui n° **31.611.321** ammesse al voto, pari al **87,503776%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.458.984	99,518094	99,518094	87,082090
Contrari	152.337	0,481906	0,481906	0,421686
Sub Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776

Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 14
Teste: 1 Azionisti. :14

Allegato 6) alla 20248/45450 del 29

Aeroporto di Bologna

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DI AEROPORTO DI BOLOGNA S.p.A.

Redatta ai sensi dell'art. 123-*ter* del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

SEZIONE I - POLITICA IN MATERIA DI REMUNERAZIONE DI AEROPORTO DI BOLOGNA S.P.A.

1.1 Premessa

Il Consiglio di Amministrazione di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. ("**Aeroporto di Bologna**", l'"**Emittente**" o la "**Società**") ha approvato in data 11 giugno 2015 una Politica per la remunerazione dell'Emittente - di seguito la "**Politica**" - predisposta ai sensi dell'art. 123-*ter* del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("**TUF**") e dell'art. 6 del Codice di autodisciplina delle società quotate ("**Codice di Autodisciplina**"), tenendo altresì in considerazione quanto indicato dalle Raccomandazioni della Commissione Europea n. 2004/913/CE, 2005/162/CE e 2009/385/CE. La Politica è stata approvata nuovamente, senza variazioni, dall'organo amministrativo, in data 15 febbraio 2016. Ulteriormente, su proposta del Comitato per la remunerazione, il Consiglio di Amministrazione della Società, in data 14 marzo 2019, ha approvato un altro aggiornamento della Politica per la remunerazione che è stata sottoposta ai sensi dell'art. 123-*ter* del TUF all'approvazione dell'assemblea degli Azionisti chiamata ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018.

L'attuale Politica, come approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020 su nuova proposta del Comitato per la remunerazione, è altresì conforme alle previsioni introdotte dal D.Lgs. n. 49/2019 e dalla relativa normativa regolamentare applicabile ed ha avuto l'approvazione dell'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 30 aprile 2020, chiamata ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019.

I principi contenuti nella vigente Politica, come sopra aggiornata, si basano sostanzialmente, per ciò che attiene alla remunerazione degli amministratori esecutivi e dirigenti strategici, (i) su un peso significativo della componente variabile sul totale della remunerazione (modulata in funzione dei ruoli rivestiti dai beneficiari nell'ambito nel processo decisionale della Società); (ii) sulla corresponsione della parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi predeterminati e misurabili di breve periodo (un anno, attraverso il programma di Management By Objectives - "**MBO**" - adottato dall'Emittente da più esercizi) e di medio-lungo periodo (attualmente attraverso i piani di incentivazione monetari "**ILT**"); (iii) sulla previsione di obiettivi di *performance* economici; (iv) sulla posticipazione del pagamento di una parte rilevante della componente variabile (nell'ambito dei piani di incentivazione di medio-lungo periodo) ad un momento successivo rispetto all'esercizio in cui maturano i relativi presupposti (entro e non oltre 90 giorni dalla data di approvazione del bilancio relativo all'ultimo anno del Piano ILT); (v) sulla previsione di indennità in caso di cessazione del rapporto organico o di lavoro ulteriori rispetto a quelle di legge; (vi) sulla remunerazione fissa per gli amministratori non esecutivi e indipendenti; (vii) sulla remunerazione fissa per i componenti del Collegio Sindacale.

Alla data della presente Relazione, risulta consuntivato e chiuso, con deliberazioni del Consiglio di Amministrazione del 25 gennaio 2021, il solo "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) relativo al Quarto Ciclo 2018-2020" - il "**Quarto Piano ILT**"; ciò in quanto - per causa della situazione straordinaria di cd. emergenza Sars-Covid-19 e del suo impatto nel contesto marco-economico e nell'ambito dell'industry specifica - non è stato assegnato il programma **MBO 2020**. Inoltre risultano correnti, come deliberati dal Consiglio in favore dell'Amministratore Delegato e Dirigente Strategico, il programma **MBO 2021** e n. 2 Piani ILT rolling denominati, rispettivamente: (a) "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2019-2021" - il "**Quinto Piano ILT**" - il cui regolamento è stato approvato dal Consiglio di amministrazione della Società il 14 marzo 2019, (b) "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2021-2022" - il "**Sesto Piano ILT**" - il cui regolamento è stato approvato dal Consiglio di amministrazione della Società il 15 marzo 2021, eccezionalmente biennale per causa della sua mancata assegnazione nel corso del 2020 per via delle predette incertezze e negativi impatti dovuti alla criticità pandemica Sars-Covid-19. In relazione al "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2021-2023" - il "**Settimo Piano ILT**" - il Comitato per la remunerazione ha ritenuto opportuno attendere per la sua assegnazione il decorso del primo semestre del corrente anno 2021, per valutare l'evoluzione del contesto pandemico ed altresì marco-economico e di settore, prima di procedere all'assegnazione.

1.2 Soggetti coinvolti nella predisposizione e approvazione della Politica

La Politica è stata predisposta dal Consiglio di Amministrazione della Società, su proposta del Comitato per la remunerazione della stessa (il "**Comitato per la Remunerazione**")

Il Comitato per la Remunerazione ha il compito di presentare al Consiglio proposte per la remunerazione degli amministratori delegati, monitorando l'applicazione delle decisioni adottate dal Consiglio stesso nonché di valutare periodicamente i criteri adottati per la remunerazione dei dirigenti con responsabilità strategiche ("**Dirigenti Strategici**"), vigilando sulla loro applicazione e formulando al Consiglio raccomandazioni in generale.

Il Comitato per la Remunerazione, inoltre, valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della Politica, avvalendosi delle informazioni fornite dagli amministratori delegati, e riferisce agli Azionisti sulle

modalità di esercizio delle proprie funzioni, presenziando attraverso il Presidente e o un membro a ciò designato all'Assemblea annuale di approvazione del bilancio.

Nel predisporre la prima Politica, Aeroporto di Bologna si è avvalso della consulenza dell'esperto indipendente Hay Group, che ha predisposto nel luglio 2015, su incarico dell'Emittente, uno studio sul piano di incentivazione di medio-lungo periodo poi adottato da parte della Società (contenente anche un'analisi comparativa della remunerazione degli amministratori esecutivi con poteri di gestione delle principali società aeroportuali quotate in Italia e in Europa) nonché di un'analisi comparativa della remunerazione dei presidenti del Consiglio di Amministrazione non esecutivi e dei membri dei comitati interni al Consiglio stesso in società italiane quotate con caratteristiche simili alla Società in termini dimensionali. La prima versione della Politica è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione tenutasi in data 11 giugno 2015. Un aggiornamento della Politica è stato messo a punto dal Comitato per la Remunerazione di seguito ad aggiornamento di benchmark di settore curato nel 2018 dall'esperto indipendente Korn Ferry. Tale aggiornamento è stato oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società in data 14 marzo 2019 e, quindi, dell'Assemblea dei soci del 29 aprile 2019. La Politica vigente e di seguito descritta nella presente Relazione è stata, indi, ulteriormente revisionata al fine di recepire le previsioni del D.Lgs. 49/2019 e della relativa normativa regolamentare e, su proposta del Comitato per la remunerazione nella riunione del 30 marzo 2020, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020 e, quindi, dall'Assemblea dei soci del 30 aprile 2020.

Alla data della presente Relazione, il Comitato per la remunerazione è composto da Eugenio Sidoli (Presidente), Giada Grandi e Laura Pascotto.

1.3 Finalità, durata della Politica e principi che ne sono alla base

Si riporta nel seguente paragrafo 1.4 il testo integrale della Politica – nell'aggiornata versione approvata dal Consiglio di Amministrazione del 30 marzo 2020 e, quindi, dall'Assemblea dei soci del 30 aprile 2020 – in cui sono indicate le sue finalità e i principi di base e sono descritte le linee guida in materia di componenti fisse e variabili delle remunerazioni, di obiettivi di performance, di componenti variabili di breve e medio-lungo periodo, di benefici non monetari, di indennità in caso di cessazione del rapporto organico o di lavoro e di retribuzione degli amministratori in funzione del ruolo da essi rivestito nel Consiglio e sono altresì definiti i principi della remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale.

La Politica avrà una durata di tre anni a decorrere dalla data di approvazione del bilancio chiuso il 31 dicembre 2019.

1.4 Eventuali cambiamenti rispetto alla Politica da ultimo sottoposta all'Assemblea dei soci della Società

Non sono stati apportate revisioni alla Politica da ultimo sottoposta ed approvata dall'Assemblea degli Azionisti in data 30 aprile 2020, e già aggiornata alle novità introdotte dal D.Lgs. 49/2019, che ha recepito in Italia la Direttiva (UE) 2017/828 del 17 maggio 2017 (*Shareholders Rights Directive*), e alla relativa normativa regolamentare applicabile con: (i) l'inserimento nella Politica anche dell'illustrazione dei criteri di determinazione del compenso per i membri dell'organo di controllo; (ii) l'inserimento, tra gli obiettivi per la determinazione della componente variabile della remunerazione, anche di obiettivi legati alla sostenibilità e alla responsabilità sociale d'impresa, come eventualmente individuati nel c.d. bilancio di sostenibilità predisposto ai sensi del D.Lgs. 254/2016; e (iii) l'inserimento della necessità di ottenere il parere positivo del Comitato per la remunerazione e di applicare la procedura prevista dal regolamento per le operazioni con parti correlate in caso di attribuzione a determinate figure di *bonus* in via eccezionale, nonché nel caso in cui ci si discosti dai criteri stabiliti dalla Politica al fine di attrarre nuovi talenti.

"POLITICA GENERALE PER LA REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI, SINDACI E DEI DIRIGENTI STRATEGICI DI AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A.

1. PREMESSA

*La presente Politica generale per le remunerazioni di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (l'"**Emittente**" o la "**Società**") - di seguito la "**Politica**" - è stata redatta ai sensi dell'art. 6 del Codice di autodisciplina delle società quotate, come modificato nel luglio 2018 ("**Codice di Autodisciplina**"), tenendo altresì in considerazione quanto indicato dalle Raccomandazioni della Commissione Europea n. 2004/913/CE, 2005/162/CE e 2009/385/CE. La Politica è stata approvata dal Consiglio di amministrazione della Società in data 30 marzo 2020 per recepire le*

disposizioni del D.Lgs. 49/2019 e della relativa normativa regolamentare applicabile, su proposta del Comitato per la remunerazione dell'Emittente.

2. OBIETTIVI E SOGGETTI RILEVANTI

*La presente Politica stabilisce linee guida e principi per la definizione delle remunerazioni delle principali figure manageriali della Società e delle società ad essa facenti capo (il "**Gruppo**") volti ad attrarre, trattenere e motivare persone dotate delle qualità professionali richieste per gestire con successo la Società e il gruppo e ad allineare i loro interessi alla strategia aziendale con il perseguimento dell'obiettivo prioritario di sostenibilità e di creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo. La Politica stabilisce anche linee guida e principi per la proposta consiliare all'Assemblea degli azionisti per un'adeguata remunerazione dei componenti degli organi collegiali, di amministrazione e controllo.*

*La Politica delinea, in particolare, i criteri e le procedure a cui attenersi per determinare la remunerazione dei seguenti soggetti rilevanti (collettivamente, i "**Soggetti Rilevanti**"):*

(a) gli amministratori e, all'interno del Consiglio di Amministrazione della Società, gli amministratori esecutivi[1], gli amministratori non esecutivi[2] e quelli indipendenti[3];

*(b) i dirigenti con responsabilità strategiche (i "**Dirigenti Strategici**"), per tali intendendosi i dirigenti, come individuati dal Consiglio di Amministrazione della Società, che detengono il potere o la responsabilità della pianificazione, della direzione e del controllo delle attività dell'Emittente o il potere di adottare decisioni che possono incidere sull'evoluzione o sulle prospettive future dello stesso[4];*

(c) i componenti del Collegio Sindacale.

In generale, la remunerazione dei Soggetti Rilevanti è stabilita in misura sufficiente ad attrarre, trattenere, e motivare persone delle qualità professionali richieste per gestire con successo la Società e il Gruppo.

3. LINEE GUIDA

3.1 Principi

Al fine di raggiungere gli obiettivi di cui al precedente Paragrafo 2, la Società ritiene che, alla luce delle caratteristiche dimensionali e organizzative del Gruppo e della natura del mercato in cui questo opera, nel determinare la remunerazione dei Soggetti Rilevanti debbano essere applicati i seguenti principi:

3.1.1 la remunerazione degli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche all'interno del Consiglio di Amministrazione e dei Dirigenti Strategici deve prevedere una componente fissa annua e una componente variabile, legata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance, anche eventualmente di natura non economica, fermo restando che si ritiene opportuno prevedere che:

a) la componente fissa e la componente variabile siano adeguatamente bilanciate in funzione degli obiettivi strategici e della Politica di gestione dei rischi dell'emittente, tenuto anche conto del settore di attività in cui esso opera e delle caratteristiche dell'attività d'impresa concretamente svolta;

b) la componente fissa sia sufficiente a remunerare la prestazione dell'amministratore nel caso in cui la componente variabile non fosse erogata a causa del mancato raggiungimento degli obiettivi di performance indicati dal Consiglio di amministrazione;

c) siano introdotti sia degli obiettivi di breve periodo, al fine di incentivare il raggiungimento dei risultati previsti dalla programmazione annuale, sia obiettivi di medio-lungo periodo, al fine di favorire l'allineamento degli interessi degli amministratori esecutivi e dei Dirigenti Strategici a quelli degli azionisti, fermo restando che - su base annualizzata - la corresponsione di una porzione non trascurabile della componente variabile della remunerazione debba essere corrisposta in funzione del raggiungimento di questi ultimi obiettivi;

d) la componente variabile della remunerazione corrisponda, nel suo complesso e su base annualizzata, a una percentuale non trascurabile della componente fissa lorda. In particolare, devono essere previsti limiti massimi per le componenti variabili – sia per la componente variabile legata a obiettivi di breve periodo, sia per quella

---

[1] Per tali intendendosi gli amministratori esecutivi ai sensi del Paragrafo 2.C.1 del Codice di Autodisciplina.
[2] Per tali intendendosi gli amministratori diversi da quelli esecutivi.
[3] Per tali intendendosi gli amministratori in possesso dei requisiti di cui all'art. 147-ter del TUF e del Paragrafo 3 del Codice di Autodisciplina.
[4] Definizione contenuta nell'Allegato 1 al Regolamento Consob sulle operazioni con parti correlate n. 17221 del 12 marzo 2010.

legata a obiettivi di medio/lungo periodo – su base annualizzata, tra il 20% e il 50% della componente fissa lorda per ciascuna delle due componenti variabili;

e) gli obiettivi di performance - ovvero i risultati economico-finanziari e gli eventuali altri obiettivi specifici cui è collegata l'erogazione delle componenti variabili (ivi compresi gli obiettivi definiti per i piani di remunerazione basati su azioni) - siano predeterminati, misurabili, sfidanti, raggiungibili e collegati alla creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo. Per quanto riguarda gli obiettivi economico-finanziari, gli elementi a cui vanno commisurate le componenti variabili sono individuati in EBITDA gestionale, EBT gestionale e ROCE, nonché in eventuali ulteriori obiettivi economico-finanziari definiti puntualmente in base alle evoluzione degli andamenti gestionali e dei piani aziendali, tenuto altresì conto di eventuali contingenze, come risultanti dal bilancio dell'Emittente approvato di volta in volta per l'esercizio e/o gli esercizi di riferimento; per quanto riguarda altri obiettivi specifici essi possono essere individuati, tra l'altro, in livelli di qualità dei servizi aeroportuali, avanzamento del piano investimenti e target di sviluppo traffico. Si segnala che la componente variabile tiene anche in considerazione i criteri e gli obiettivi relativi alla responsabilità sociale d'impresa, come individuati nella dichiarazione di carattere non finanziario predisposta ai sensi del D.Lgs. 254/2016;

f) gli obiettivi di medio-lungo periodo abbraccino un orizzonte temporale coincidente, tendenzialmente, con quello del business plan del Gruppo e tengano in considerazione gli aggregati e/o le medie dei risultati dei singoli periodi che lo compongono, per incentivare il raggiungimento complessivo dei target ivi previsti, anche attraverso meccanismi c.d. "rolling", che tengano cioè in considerazione cicli triennali ricorrenti, con l'assegnazione di un nuovo ciclo di piano ogni anno;

g) una porzione della componente variabile da erogarsi a seguito del raggiungimento degli obiettivi di breve e di medio-lungo periodo, pari almeno al 20% di detta componente variabile, possa essere corrisposta attraverso l'assegnazione di azioni o di opzioni (anche virtuale) nell'ambito di piani di incentivazioni azionaria, con un periodo di maturazione o di vesting annuale, nel primo caso ed almeno triennale nel secondo caso;

h) la corresponsione della porzione della componente variabile legata al raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo sia differita rispetto al momento in cui sorgono i presupposti per la sua erogazione, considerando tuttavia sia che i principi per la determinazione di tale porzione qui previsti già implicano la posticipazione della corresponsione della componente variabile rispetto agli esercizi in cui questa matura, sia la necessità di rendere coerente il momento del pay out con la durata dei mandati dei consiglieri beneficiari;

i) la parte variabile della remunerazione legata al raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo sia corrisposta esclusivamente qualora alla data dell'erogazione il rapporto organico o di lavoro dei Soggetti Rilevanti sia ancora in essere, salvo per specifiche deroghe in caso di risoluzione consensuale di detti rapporti, licenziamento senza giusta causa o dimissioni per giusta causa e in caso di successione;

j) ove gli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche all'interno del Consiglio di Amministrazione siano anche Dirigenti Strategici, i compensi complessivamente percepiti per effetto delle diverse cariche rivestite rispondano complessivamente ai principi e alle linee guida di cui al presente Paragrafo 3.1.1;

k) devono essere previsti dei meccanismi contrattuali che consentano alla Società di chiedere, in tutto o in parte, la restituzione di componenti variabili della remunerazione versate (o di trattenere somme oggetto di differimento) determinate sulla base di dati che si siano rivelati in seguito manifestamente errati;

3.1.2 la remunerazione degli amministratori non esecutivi e degli amministratori indipendenti e la remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale non deve essere legata al raggiungimento di obiettivi qualitativi o quantitativi e deve essere adeguata alla carica e al ruolo svolto all'interno del Consiglio e dei Comitati e del Collegio Sindacale previsti dal Codice di Autodisciplina;

*3.1.3 fatto salvo quanto previsto per legge e dai contratti collettivi nazionali limitatamente al periodo di preavviso (ovvero alla relativa indennità sostitutiva), le eventuali indennità per la cessazione anticipata del rapporto di amministrazione o per il suo mancato rinnovo ovvero le eventuali indennità dovute ai Dirigenti Strategici in caso di risoluzione dei rapporti di lavoro non devono superare 2 (due) annualità di retribuzione globale annua, ciascuna calcolata come Retribuzione Annua Lorda in vigore alla data di risoluzione del rapporto di lavoro incrementata della media dell'ultimo triennio a titolo di premio variabile annuale e di incentivazione a lungo termine (di seguito, complessivamente, **"Totale dei Compensi"**);*

3.1.4 gli eventuali corrispettivi per i patti di non concorrenza devono avere dei limiti quantitativi pari al 100% del Totale dei Compensi;

3.1.5 nell'ambito della remunerazione complessiva dei Soggetti Rilevanti possono essere previsti rimborsi spesa a piè di lista e possono essere assegnati fringe benefit secondo quanto stabilito dalla policy aziendale. I Soggetti Rilevanti potranno inoltre essere inclusi tra i beneficiari di polizze per responsabilità civile degli amministratori, sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche e polizze mediche nonché di policy aziendali per rimborsi di spese legali e sanzioni amministrative-pecuniarie, con oneri a carico della Società;

3.1.6 non possono essere attribuiti bonus completamente discrezionali ai Soggetti Rilevanti, ferma restando tuttavia la possibilità di attribuire a tali figure in via eccezionale dei bonus una tantum in relazione a specifiche operazioni straordinarie di particolare rilevanza strategica od operativa o in caso di raggiungimento da parte della Società di obiettivi patrimoniali, economici o finanziari ritenuti dalla Società particolarmente significativi, previo il parere positivo del Comitato per la remunerazione e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate.

3.2 Procedure

La remunerazione dei Soggetti Rilevanti sarà definita come segue:

3.2.1 Determinazione della remunerazione dei componenti del Consiglio di amministrazione

I compensi degli amministratori saranno stabiliti come segue:

(a) all'atto dell'insediamento o nella prima riunione utile successiva, il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per la remunerazione, provvederà a determinare i compensi spettanti agli amministratori esecutivi investiti di particolari cariche, agli altri amministratori esecutivi e a quelli indipendenti ai sensi dell'art. 2389, ultimo comma, del codice civile;

(b) la remunerazione dei nuovi amministratori esecutivi investiti di particolari cariche in sostituzione di quelli cessati o decaduti ovvero nominati in caso di integrazione del Consiglio di Amministrazione sarà determinata da quest'ultimo, su proposta del Comitato per la remunerazione, nel corso della prima riunione in cui parteciperanno i nuovi consiglieri o nella prima seduta utile successiva;

(c) la determinazione dei compensi previsti dalle precedenti lettere (a) e (b) sarà effettuata nel rispetto delle linee guida e dei principi stabiliti nella presente Politica, fermo restando la possibilità per il Consiglio di Amministrazione di discostarsi eccezionalmente da detti criteri quando ciò sia condizione necessaria per attrarre nuovi talenti in azienda ovvero sorgano specifiche esigenze legate alla retention di particolari figure, previo il parere positivo del Comitato per la remunerazione e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(d) la determinazione dei compensi e degli incentivi nell'ambito dei parametri indicati nel Paragrafo 3 nonché la definizione degli obiettivi ivi indicati sarà effettuata dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la remunerazione, tenendo in considerazione il ruolo aziendale dei Soggetti Rilevanti interessati, la remunerazione media di mercato, le specifiche esigenze di incentivazione e l'andamento della Società;

(e) eventuali bonus ai sensi del precedente Principio 3.1.6 saranno deliberati di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione in base alle proposte formulate dal Comitato per la remunerazione;

(f) il Consiglio di Amministrazione, e per l'esso l'amministratore a ciò delegato, si occuperanno della gestione dei programmi e dei piani di incentivazione;

(g) le proposte del Comitato per la remunerazione saranno supportate da adeguata attività istruttoria, coinvolgendo nei lavori, ove possibile, anche membri del Collegio sindacale;

(h) il Consiglio di Amministrazione e/o il Comitato per la remunerazione potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei componenti del Consiglio di amministrazione.

3.2.2 Determinazione della remunerazione dei Dirigenti Strategici

(a) La remunerazione dei Dirigenti Strategici viene stabilita dal Consiglio di Amministrazione o dall'Amministratore delegato a ciò preposto, nel rispetto delle linee guida e dei principi stabiliti nella presente Politica, fermo restando la possibilità per il Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore delegato preposto di discostarsi eccezionalmente da detti criteri quando ciò sia condizione necessaria per

attrarre nuovi talenti in azienda ovvero sorgano specifiche esigenze legate alla retention di particolari figure. In tal caso, sarà acquisito il preventivo parere positivo del Comitato per la remunerazione e sarà espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate;

(b) la determinazione dei compensi e degli incentivi nell'ambito dei parametri indicati nel precedente Paragrafo 3.1 sarà effettuata dal Consiglio di Amministrazione o dall'Amministratore delegato preposto, tenendo in considerazione il ruolo aziendale dei Soggetti Rilevanti interessati, la remunerazione media di mercato, le specifiche esigenze di incentivazione e l'andamento della Società;

(c) eventuali bonus per i Dirigenti Strategici ai sensi del precedente Principio 3.1.6 saranno deliberati di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione, sentito il Comitato per la remunerazione;

(d) il Consiglio di Amministrazione, e per l'esso l'Amministratore a ciò delegato, si occuperanno della gestione dei programmi e dei piani di incentivazione che hanno come destinatari i Dirigenti Strategici;

(e) il Consiglio di Amministrazione e/o l'Amministratore delegato preposto potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei Dirigenti Strategici.

3.2.3 Determinazione della remunerazione dei componenti del Collegio Sindacale

La remunerazione dei componenti il Collegio Sindacale è di competenza dell'Assemblea degli azionisti su proposta del Consiglio di Amministrazione, determinata secondo i seguenti principi;

(a) i compensi dovranno essere determinati in via per quanto più possibile forfettaria e predeterminata, considerando di tempo in tempo la regolamentazione vigente e tenendo conto: i) delle categorie di prestazione rese per lo svolgimento dell'incarico; ii) dell'ampiezza e della complessità dell'incarico in relazione alla natura, alla dimensione economica, alla complessità, al settore di attività, all'assetto organizzativo e alle caratteristiche della società; iii) dell'adeguatezza all'importo dell'opera ed al decoro della professione (art. 2233 del codice civile);

(b) gli incrementi delle quote di compenso riconosciuto al Collegio Sindacale per le attività di cui agli artt. 2403 e 2429 del codice civile dovranno privilegiare la componente fissa riducendo la parte variabile connessa alle partecipazioni alle sedute, con un incremento del 40% dei compensi riservato al Presidente del Collegio sindacale unicamente sulla voce di compenso per l'attività di Redazione della Relazione al Bilancio dell'esercizio precedente;

(c) il Consiglio di Amministrazione e/o il Comitato per la remunerazione potranno avvalersi di esperti in materia di politiche retributive indipendenti per le analisi a supporto della determinazione dei compensi dei componenti del Collegio Sindacale.

3.2.4 Ruolo di vigilanza del Comitato per la remunerazione

Il Comitato per la remunerazione valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della Politica, avvalendosi delle informazioni fornite dagli amministratori delegati, e riferisce agli azionisti sulle modalità di esercizio delle proprie funzioni, presentando attraverso il presidente e o un membro a ciò designato all'Assemblea annuale di approvazione del bilancio."

1.5 Componente variabile della remunerazione

La componente variabile della remunerazione degli amministratori esecutivi e dei dirigenti strategici della Società viene corrisposta al raggiungimento dei risultati economici, finanziari e/o di altri obiettivi individuali prefissati, attraverso due meccanismi di incentivazione, di cui uno di breve periodo (MBO) (annuale) e uno (ILT) di medio-lungo periodo. Alla data della presente Relazione sono correnti i piani di incentivazione di seguito descritti per l'unico amministratore esecutivo e dirigente strategico, individuato nel Direttore Generale ed Amministratore Delegato di Aeroporto di Bologna.

(a) **MBO**

L'MBO è piano di incentivazione monetario di breve periodo, con assegnazione annuale di obiettivi. E' stato assegnato all'amministratore esecutivo e dirigente strategico l'**MBO 2021**, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2021.

(b) **Piani ILT**

I Piani ILT sono piani di incentivazione monetario di medio-lungo periodo ricorrente (c.d. *rolling*), con assegnazione annuale di obiettivi – di regola – a tre anni. Sono stati assegnati all'amministratore esecutivo e dirigente strategico i seguenti ILT. Il **Quinto Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2019-2021"** è stato approvato per il triennio 2019 - 2021 dal Consiglio di amministrazione della Società il 14 marzo 2019 ed in data 15 marzo 2021 è stato modificato un obiettivo inerente le cd. *milestones* di 'avanzamento del piano investimenti' per allineare il Piano ILT medesimo alle priorità attualizzate di sviluppo infrastrutturale. Il **Sesto Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2021-2022"** è stato approvato per il biennio 2021 – 2022 dal Consiglio di amministrazione della Società il 15 marzo 2021. La situazione straordinaria di cd. emergenza Sars-Covid-19 ed il suo impatto nel contesto macro-economico e nell'ambito dell'industry specifica ha – nel corso del 2020 – determinato, difatti, il rinvio dell'assegnazione dell'obiettivo di medio-lungo periodo ILT 2020-2021 che solo nel 2021, ha visto un'assegnazione eccezionalmente non triennale, bensì, come detto, per il biennio 2021-2022.

Con l'adozione dei Piani ILT, a seguito dell'adozione dell'attuale Politica, la Società si è prefissata l'obiettivo di incentivare l'Amministratore Delegato e Direttore Generale al miglioramento della *performance* nel medio-lungo termine, con particolare riferimento ai livelli di *performance* economico-finanziaria, di crescita patrimoniale connessa allo sviluppo delle infrastrutture, altresì perseguendo – con le più recenti innovazioni della Politica – obiettivi relativi alla responsabilità sociale d'impresa, in ottica di successo sostenibile d'impresa. Ciò inoltre ricercando e creando le condizioni per una maggiore convergenza di interessi del *management* e degli azionisti e di garantire un maggiore allineamento del pacchetto di remunerazione alle prassi di mercato.

In particolare, i Piani ILT consistono nell'assegnazione del diritto a ricevere un premio monetario annuale, stabilito dal Consiglio di Amministrazione, a fronte del raggiungimento di specifici e predeterminati obiettivi di *performance* misurati alla fine del rispettivo ciclo. L'erogazione è inoltre condizionata a che permanga il rapporto di lavoro con la Società durante il triennio di riferimento e sino al momento dell'effettiva erogazione del premio, salvo in alcune ipotesi quali il licenziamento senza giusta causa o dimissioni per giusta causa o risoluzione consensuale del rapporto. Il diritto al premio non è trasferibile a nessun titolo, se non *mortis causa*.

I Piani ILT sono gestiti dal Consiglio di Amministrazione, col supporto dei pareri e delle raccomandazioni del Comitato per la remunerazione. Quelli correnti prevedono, cumulativamente per il periodo di Vesting di riferimento, rispettivamente: a. il **Quinto Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2019-2021"** un obiettivo di redditività (EBITDA gestionale), un obiettivo finanziario (ROCE) e un obiettivo legato alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, parzialmente adeguato in data 15 marzo 2021, alle aggiornate priorità del piano medesimo; b. il **Sesto Piano ILT - "Piano di Incentivazione a Lungo Termine (ILT) 2021-2022"** un obiettivo di redditività (EBITDA gestionale), un obiettivo legato alla realizzazione del piano di investimenti aeroportuale, un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di sostenibilità in predisposizione nel corrente 2021; un obiettivo legato all'avanzamento del Piano di trasformazione digitale in predisposizione nel corrente 2021.

Per ciascuno degli obiettivi possono essere stabiliti livelli di risultato minimi e massimi e, al raggiungimento del livello minimo di risultato, il premio maturato corrisponderà al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponderà al 100% del premio assegnato, mentre in caso di raggiungimento di un livello di risultato intermedio, il premio maturato sarà calcolato in modo proporzionale tra i livelli minimo e massimo.

Il premio effettivamente spettante al beneficiario è erogato entro i 90 giorni successivi all'approvazione del bilancio di esercizio della Società relativo all'ultimo esercizio del Piano ILT. I Regolamenti dei Piani ILT fino al **Quinto Piano** compreso, condizionavano l'erogazione del premio alla condizione che l'Emittente avesse conseguito un risultato positivo negli esercizi di riferimento al netto delle erogazioni delle remunerazioni variabili dei piani di breve e medio-lungo periodo e dei premi di risultato aziendali. Il Regolamento ILT del **Sesto Piano** ha eliminato tale clausola condizionale, in considerazione dello scenario macro economico e dell'impatto dell'evento esogeno pandemico diffuso a livello internazionale, sull'industria del

trasporto aereo ed aeroportuale, nello specifico. Anche il Regolamento del **Quinto Piano** è stato al riguardo oggetto di revisione per le medesime ragioni.

Nell'ambito dei Regolamenti dei Piani ILT correnti, sono previste possibilità di modifica del meccanismo del Piano ILT a seguito di operazioni straordinarie eventualmente deliberate dalla Società, nonché di modifiche legislative o regolamentari o di altri eventi suscettibili di influire sugli Obiettivi di Performance, sul Premio o sul Piano; in tali evenienze il Consiglio di Amministrazione, previa consultazione del Comitato per la Remunerazione, ha facoltà di apportare, discrezionalmente, al Regolamento dei Piani ILT correnti ed ai documenti a questi connessi tutte le modificazioni ed integrazioni ritenute necessarie e/o opportune, per mantenere quanto più possibile invariati i contenuti sostanziali ed economici essenziali del Piano, nel rispetto degli obiettivi e delle finalità dallo stesso perseguiti e dei diritti economici e patrimoniali riconosciuti dal medesimo, nonché della normativa *pro tempore* vigente.

E' infine previsto che se, successivamente all'erogazione del premio, si accerti che il grado di conseguimento degli obiettivi che ha determinato il premio sia stato calcolato su dati manifestamente errati o falsati e le differenze fra dati utilizzati e dati rettificati siano tali da aver causato, se note per tempo, la maturazione di un premio inferiore a quanto effettivamente erogato, il Consiglio di Amministrazione abbia la facoltà di richiedere al beneficiario (con conseguente obbligo da parte del medesimo) la restituzione di quanto erroneamente erogato (*clawback*).

I termini e le condizioni dell'MBO annuale e dei Piani ILT pluriennali correnti sono conformi ai principi e alle linee guida previsti dalla Politica approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 aprile 2020, chiamata ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019.

1.6 Coperture assicurative diverse da quelle obbligatorie

Tutti i componenti del Consiglio di amministrazione beneficiano di una copertura assicurativa per responsabilità civile derivante dalla carica, nonché del beneficio del rimborso di eventuali spese legali e sanzioni amministrative-pecuniarie sostenute o irrogate in ragione dell'ufficio ricoperto, con oneri a carico della Società, eccettuati i casi di dolo o colpa grave. L'Amministratore delegato gode di una polizza medica per *check up* annuale con oneri a carico della Società.

1.7 Indennità in caso di cessazione del rapporto

Sono previste indennità in caso di cessazione del rapporto di lavoro a favore dell'Amministratore delegato, secondo le modalità e i termini previsti nel punto 2.2 della presente Relazione.

1.8 Organi di controllo

Anche relativamente ai compensi del Collegio Sindacale, si richiama la Politica approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 aprile 2020, che ha recepito le linee di indirizzo proposte dall'organo amministrativo onde dare pronta attuazione alle novità introdotte dal D.Lgs. 49/2019, che ha recepito in Italia la Direttiva (UE) 2017/828 del 17 maggio 2017 (*Shareholders Rights Directive*), e alla relativa normativa regolamentare applicabile; ciò altresì sul presupposto che i criteri per la determinazione dei compensi e dei rimborsi spese spettanti per la funzione di Sindaco di società contenuti nel del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, convertito con Legge n. 27 del 24 marzo 2012, abbiano disposto la non obbligatorietà delle Tariffe Professionali ed una motivata discrezionalità nella loro determinazione.

SEZIONE II - COMPENSI DEI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE, DEI DIRIGENTI STRATEGICI E DEI MEMBRI DEL COLLEGIO SINDACALE

Vengono riportate qui di seguito le informazioni relative **alla remunerazione percepita nel corso dell'esercizio al 31 dicembre 2020** da parte dei componenti del Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna, dei Dirigenti Strategici e dei membri del Collegio Sindacale. Si segnala al riguardo che la Società ha individuato in Aeroporto di Bologna un Dirigente Strategico, che riveste il ruolo di Direttore Generale della Società ed altresì è Amministratore Delegato.

PARTE PRIMA - COMPONENTI DELLA REMUNERAZIONI DEGLI AMMINISTRATORI, DEI DIRIGENTI STRATEGICI E DEL MEMBRI DEL COLLEGIO SINDACALE

2.1 Composizione della remunerazione degli amministratori e dei Dirigenti Strategici

La remunerazione degli amministratori di Aeroporto di Bologna e dei Dirigenti Strategici al 31 dicembre 2020 risulta composta dalle seguenti voci:

CARICHE	FISSO	VARIABILE		*BENEFIT*	INDENNITÀ IN CASO DI CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO
		B[1]	M/L[2]		
Amministratori esecutivi con cariche	√	√	√	√	√
Amministratori non esecutivi	√				
Amministratori indipendenti	√				
Dirigenti Strategici	√	√	√	√	√

[1] Componente variabile legata al raggiungimento di obiettivi di breve periodo
[2] Componente variabile legata al raggiungimento di obiettivi di medio-lungo periodo

Le singole componenti della remunerazione sono attribuite alle diverse categorie di amministratori di Aeroporto di Bologna sopra riportate e ai Dirigenti Strategici coerentemente con quanto previsto dalla Politica.

Alla luce dell'insorgenza e della dimensione critica dell'evento pandemico Sars-Covid-19 – come rappresentato in tutta la sua negativa portata nella Relazione finanziaria annuale 2020 – la Politica di remunerazione dell'Emittente e la sua concreta declinazione dimostrano, relativamente all'esercizio al 31 dicembre 2020, una temporanea impossibilità di concreta attuazione della Politica per causa derivante dal contesto macroeconomico e dall'estrema variabilità degli andamenti della gestione: l'incertezza perdurante per l'intera annualità 2020, a decorrere dal termine del mese di febbraio, non ha consentito, per l'assenza di utili riferimenti, l'assegnazione dell'MBO 2020 e così, pure, dell'ILT 2020-2022, imponendosi nel corso del 2020 l'urgenza di una rivalutazione complessiva ed un aggiornamento delle strategie e dei piani dell'Emittente.

Più precisamente, con riguardo alle componenti variabili, gli obiettivi di performance della Politica in materia di remunerazione sono stati applicati come di seguito indicato e consuntivato, con evidenza anche degli obiettivi raggiunti in confronto a quelli assegnati al Direttore Generale e Amministratore Delegato, quale dirigente strategico:

MBO 2020

Nessun obiettivo annuale 2020 è stato assegnato e, conseguentemente, consuntivato ed erogato al Direttore generale e Amministratore Delegato per le ragioni sopra esposte. Ciò in via del tutto eccezionale, per le ragioni sopra rappresentate.

Piano ILT – Quarto Ciclo (2018-2020)

Le attività di consuntivazione dell'ILT Quarto Ciclo - 2018-2020, svolte nel gennaio 2021 con una situazione ancora corrente di emergenza pandemica, hanno suggerito una parzialmente discrezionale valutazione degli obiettivi assegnati, alla luce del

peculiare ed eccezionale contesto macro economico e del negativo impatto nell'ambito del comparto del trasporto aereo e delle gestioni aeroportuali, nello specifico. In particolare, il Ciclo pluriennale 2018-2020, che aveva registrato performance oltre i livelli degli obiettivi assegnati, ha visto un'ultima annualità (il 2020) talmente negativa da determinare pregiudizio sul raggiungimento del target pluriennale. Positivamente traguardati gli obiettivi EBITDA e ROCE per il biennio 2018-2019, i risultati 2020 (dovuti al calo del traffico dal marzo 2020 per causa della crisi sanitaria e delle limitazioni di possibilità di mobilità nazionale e internazionale) hanno, difatti, negativamente impattato sulla consuntivazione complessiva della performance triennale. Inoltre, lato *target* investimenti, si è assistito nel 2020 alla necessità di opportuna identificazione di nuove priorità e fasi realizzative del piano interventi per necessario allineamento agli scenari di settore, altualizzati. Al riguardo, pertanto, gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale hanno dovuto essere rivalutati con celere ed intenso impegno nel corso del 2020 ai fini dell'elaborazione di nuove ipotesi di priorità e fasi di sviluppo, altresì impattanti sugli obiettivi pluriennali indicati nella medesima scheda.

Ciò premesso, il Consiglio di amministrazione, approvando all'unanimità la raccomandazione al riguardo del Comitato per la remunerazione, altresì validata con espressione di parere positivo del Comitato Controllo e Rischi nell'esercizio delle sue funzioni di Comitato per le operazioni con parti correlate, ha ritenuto di procedere ad una valutazione delle performance degli obiettivi pluriennali dell'ILT Quarto Ciclo, necessariamente e con criterio equitativo diretta a superare il dato letterale del Regolamento di tale ciclo ILT; ciò per diverse ragioni come più diffusamente argomentate *infra*.

In ottica di piena *disclosure* delle valutazioni e decisioni svolte dai Comitati consiliari e dall'organo amministrativo, si rappresenta, indi: (a) che la consuntivazione dell'ILT Quarto Ciclo ha visto il riconoscimento di una premialità per il 75% del valore complessivo della Scheda obiettivi pluriennali medesima; (b) che tale consuntivazione è avvenuta con una parziale ed eccezionale discrezionalità, sia in attuazione delle previsioni della Politica espresse nell'art. 3.1.6 ai sensi del quale "*non possono essere attribuiti bonus completamente discrezionali ai Soggetti Rilevanti, ferma restando tuttavia la possibilità di attribuire a tali figure in via eccezionale dei bonus una tantum in relazione a specifiche operazioni straordinarie di particolare rilevanza strategica od operativa o in caso di raggiungimento da parte della Società o di obiettivi patrimoniali, economici o finanziari ritenuti dalla Società particolarmente significativi, previo il parere positivo del Comitato per la remunerazione e purché sia espletata la procedura prevista dal relativo regolamento per le operazioni con parti correlate*", sia tenendo in considerazione quanto previsto dai Regolamenti dei Piani ILT correnti in merito alle previste possibilità di modifica del meccanismo del Piano ILT a seguito, *inter alia*, di eventi suscettibili di influire sugli Obiettivi di Performance, sul Premio o sul Piano per mantenere quanto più possibile invariati i contenuti sostanziali ed economici essenziali del Piano, nel rispetto degli obiettivi e delle finalità dallo stesso perseguiti e dei diritti economici e patrimoniali riconosciuti dal medesimo; (c) che le determinazioni in materia hanno preso in attenta considerazione gli impatti imprevisti ed imprevedibili dell'evento drammaticamente critico e totalmente esogeno quale la pandemia Sars-Covid-19 sull'industria del trasporto aereo ed hanno valutato la essenziale funzione altresì di *retention* del variabile su piano pluriennale. Indi, espressamente dandosi atto che la risorsa chiave amministratore esecutivo e dirigente strategico ha assicurato una solida ed utile guida nel corso del 2020, altresì unilateralmente decidendo due significativi sacrifici economici (i) riduzione di 10% della propria RAL 2020, a decorrere dal 1° aprile e fino al 31 dicembre 2020; (ii) rinuncia volontaria all'assegnazione dell'MBO 2020, si è inteso considerare e premiare – anche in ottica di *retention* della risorsa – il suo incessante impegno nel corso di un difficile anno per mantenere pienamente operativo lo scalo "Marconi" in adempimento alle prescrizioni del DM n. 112 del 12 marzo 2020 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro della Salute, guidando il management al contenimento dei costi comunque con piena garanzia dei livelli di sicurezza e servizio ed altresì assicurando una stabilizzazione finanziaria del gruppo, in via d'urgenza. Pur non formalmente avendo raggiunto i target cumulati triennali per mera causa della straordinarietà degli eventi esogeni verificatisi nel 2020 si sono intese apprezzare e premiare le azioni suddescritte in termini di sintesi, con espressa menzione, *inter alia*, delle seguenti *performance*, di particolare importanza per il Gruppo e finalizzate dall'amministratore esecutivo e dirigente strategico con rapidità e con esclusive risorse manageriali proprie (operazioni *in house*): 1. accesso ai finanziamenti con garanzia Sace per circa 59 MLN di Euro con istruttorie e *closing* condotto *in house* nel luglio 2020 e rapidissima soluzione della crisi di liquidità, con respiro anche per il 2021; 2. accesso al fondo di solidarietà del trasporto aereo con mitigazione degli impatti negativi della CIGS per tutto il personale di AdB e della società controllata FFM (*tra i primi in Italia, così non avendo limitazioni e garantendo l'integrazione salariale all'80% ai dipendenti per la durata di 12 mesi da marzo 2020*); 3. definizione di un'articolata Politica e regolamentazione in materia di sicurezza e salute nel contesto pandemico Sars-Covid-19 con ottenimento della certificazione Airport Health Accreditation (AHA), rilasciata dall'Airport Council International (ACI), primi in Italia e in Europa e tra i primi nel mondo. In tale contesto è stato altresì positivamente apprezzato e riconosciuto l'impegno dell'amministratore esecutivo e dirigente strategico nell'aver sollecitato una discussione nell'ambito dell'organo amministrativo – accogliendone poi e, indi soddisfacendone il mandato ricevuto al riguardo – nell'ottica di una rivalutazione urgente delle priorità e di talune fasi dello sviluppo infrastrutturale, pur con riserva di condivisione con Enac delle aggiornate ottimizzazioni all'Ente medesimo già proposte ed in via di istruttoria.

Per maggiori informazioni sulle componenti variabili della remunerazione degli amministratori di Aeroporto di Bologna e dei Dirigenti Strategici, correnti alla data della presente Relazione, si rinvia al precedente Paragrafo 1.5.

I *benefit* assegnati al Dirigente Strategico consistono, a seconda dei casi, nell'uso di automobili, telefoni aziendali ed altri dispositivi tecnologici.

Per maggiori informazioni sulle componenti della remunerazione spettanti ai singoli amministratori di Aeroporto di Bologna e Dirigenti Strategici, si rinvia alle tabelle di dettaglio di cui alla Parte Seconda della presente Sezione.

2.2 Indennità in caso di scioglimento anticipato del rapporto organico o di lavoro

Oltre a quanto previsto per legge e dai contratti collettivi nazionali limitatamente al periodo di preavviso (ovvero alla relativa indennità sostitutiva), sono previste le seguenti indennità a favore degli amministratori esecutivi e al Presidente del Consiglio di Amministrazione di Aeroporto di Bologna in caso di scioglimento anticipato del rapporto organico o di lavoro. Poiché la società deve considerarsi "di minori dimensioni" ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera f, del Regolamento Consob n. 17221 del 12 marzo 2010, le informazioni sulle indennità sono fornite limitatamente alle predette due categorie di soggetti:

(a) al solo Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola spetta un'indennità in caso di scioglimento anticipato del rapporto di lavoro subordinato quale Direttore generale, pari a due annualità di retribuzione globale annua, ciascuna calcolata come Retribuzione Annua Lorda in vigore alla data di risoluzione del rapporto di lavoro incrementata della media dell'ultimo triennio a titolo di premio variabile annuale e di incentivazione a lungo termine. L'assegnazione dell'indennità non è legata ai criteri di *performance*. Il diritto all'indennità matura nell'ipotesi in cui il rapporto di lavoro dovesse essere risolto da parte della Società – anche nell'ambito di un licenziamento collettivo – per ragioni di carattere oggettivo, ovvero per motivazioni di carattere tecnico, organizzativo e produttivo, ivi comprese le ipotesi di ristrutturazione, riorganizzazione, riconversione aziendale, anche in caso di crisi o ammissione a procedure concorsuale, soppressione della funzione di Direttore generale o per fatto o colpa del Dirigente che non determinino una giusta causa di risoluzione del rapporto con effetto immediato, e indipendentemente dalla verifica in ordine alla giustificatezza o meno di detta risoluzione;

(b) gli effetti della cessazione del rapporto di lavoro sui diritti spettanti ai sensi del Piano ILT sono indicati nel precedente Paragrafo 1.5 (b);

(c) non sono previsti accordi che prevedono il mantenimento o l'assegnazione di benefici non monetari a favore di coloro che abbiano cessato il loro incarico o la stipula di contratti di consulenza per il periodo successivo alla cessazione del rapporto;

(d) il solo Amministratore delegato e Direttore generale Nazareno Ventola ha concluso un accordo di non concorrenza con la Società che prevede un compenso;

(e) nessun amministratore o Dirigente Strategico che ha diritto a un'indennità per la cessazione del rapporto organico o di lavoro ha cessato il proprio incarico nel 2019.

2.3 Deroghe alla Politica

Nel 2020 le deroghe ai criteri ordinari di cui alla Politica in materia di remunerazione sono state quelle descritte nella presente relazione, per debita *disclosure*, al Paragrafo 2.1.

2.4 Meccanismi di correzione della componente variabile della remunerazione

Non sono stati applicati meccanismi di correzione *ex post* della componente variabile, ad eccezione della revisione di parte di uno degli obiettivi di avanzamento del piano investimenti del Quinto Piano ILT corrente, come deliberato in data 15 marzo 2021 dall'organo amministrativo, per le ragioni sopra esposte, al Paragrafo 1.5.

2.5 Componenti della remunerazione dei membri del Collegio Sindacale

La remunerazione dei membri del Collegio Sindacale di Aeroporto di Bologna al 31 dicembre 2020 risulta composta dalle seguenti voci:

CARICHE	FISSO	VARIABILE
Membri del Collegio Sindacale	√	

In particolare, l'Assemblea dei soci del 29 aprile 2019, all'atto della nomina del Collegio Sindacale ed in base alle Linee di indirizzo approvate dall'organo amministrativo del 21 febbraio 2019 in materia, ha deliberato di attribuire ai Sindaci i seguenti emolumenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno documentate e sostenute per l'espletamento dell'incarico:

1. Euro 12.000,00 (dodicimila) per le riunioni periodiche per le attività svolte ai sensi dell'art. 2403, comma 1 e art. 2404 del codice civile. In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;
2. Euro 20.000,00 (ventimila) per la redazione della relazione al bilancio dell'esercizio precedente di cui all'art. 2429 del codice civile, riconoscendo al Presidente del Collegio sindacale la maggiorazione del 40% (quaranta per cento);
3. Euro 5.000,00 (cinquemila) per le prestazioni specifiche diverse da quelle indicate nei precedenti punti 1 e 2, qualora il Collegio sindacale sia chiamato, per legge, al rilascio di valutazioni, pareri o relazioni. Si precisa che tale onorario compete, in ogni caso, al momento della sottoscrizione delle relazioni che accompagnano il bilancio o i bilanci straordinari, senza alcun riferimento temporale richiesto dall'espletamento del compito;
4. Euro 500,00 (cinquecento) forfettarie per la partecipazione a ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione, dell'Assemblea, dei Comitati e a ciascuna riunione del Collegio sindacale differente dagli incontri periodici di cui al punto 1.

Si evidenzia che l'ammontare del gettone di partecipazione alle suddette riunioni è stato forfettizzato, in allineamento a quello stabilito attualmente per i Consiglieri di Amministrazione alle sedute dei Comitati Interni. Il compenso sarà spettante anche in caso di audio, video e teleconferenza. In esito alle maggiorazioni di cui sopra non sarà più corrisposta alcuna indennità per i tempi di trasferimento, essendo gli stessi considerati assorbiti nei compensi di cui ai punti 1, 2 e 4. I suddetti compensi sono da intendersi comprensivi anche dei cd. "rimborsi per le spese generali di Studio e per le indennità di assenza dallo Studio per trasferte al di fuori del Comune ove è ubicato lo Studio del Membro del Collegio sindacale" e dei compensi spettanti per l'eventuale parere sulla delibera del Consiglio di Amministrazione che fissa la remunerazione degli Amministratori investiti di particolari cariche, ex art. 2389, comma 3, c.c., oltre che eventuali pareri sulla delibera del Consiglio di amministrazione in materia di cooptazione degli Amministratori; tutti i compensi sono da liquidarsi trimestralmente.

2.6 Tabella di confronto degli ultimi cinque esercizi della variazione annuale dei compensi, dei risultati della società e della remunerazione media dei dipendenti nell'esercizio 2020 (in Euro)

Compenso di ciascuno dei soggetti per i quali sono fornite informazioni nominative	Ultima nomina	2016	Var % 16/15	2017	Var % 17/16	2018	Var % 18/17	2019	Var % 19/18	2020	Var % 20/19
			+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
Postacchini Enrico	29.04.2019	73.714	-19,5%	72.750	-1,3%	72.750	0,0%	93.989	29,2%	94.750	0,8%
Nazareno Ventola	29.04.2019	388.984	15,0%	372.176	-4,3%	390.482	4,9%	434.559	11,3%	311.781	-28,3%
Pascotto Laura	29.04.2019	10.042	n.s	14.750	46,9%	17.250	16,9%	16.500	-4,3%	15.750	-4,5%
Troncone Marco	29.04.2019					1.554	n.s	13.750	n.s	12.250	-10,9%
Giannini Silvia	29.04.2019							16.712	n.s	23.750	42,1%
Tozzi Gennarino	29.04.2019							8.231	n.s	6.685	-18,8%
Sidoli Eugenio	29.04.2019							16.212	n.s	22.000	35,7%
Veronesi Valerio	29.04.2019							8.481	n.s	10.000	17,9%
Cavallaro Giovanni	12.10.2020									2.951	n.s.
Mantecchini Luca	27.04.2016	20.876	20,6%	24.250	16,2%	25.000	3,1%	8.288	-66,8%		n.a.
Tabellini Giorgio	27.04.2016	12.750	-13,9%	12.500	-2,0%	12.250	-2,0%	4.019	-67,2%		n.a.
Grandi Giada	29.04.2019	12.500	-14,1%	11.750	-6,0%	12.250	4,3%	13.250	8,2%	12.000	-9,4%
Bonfiglioli Sonia	27.04.2016	23.536	44,9%	26.250	11,5%	26.750	1,9%	8.788	-67,1%		n.a.
Trombone Domenico L.	30.10.2017			2.820	n.s	15.080	434,8%	3.920	-74,0%		n.a.
Floriddia Pietro	27.04.2016	44.507	-33,2%	50.112	12,6%	53.528	6,8%	34.380	-35,8%		n.a.
Fellegara Anna Maria	27.04.2016	10.676	n.s	36.837	245,0%	38.688	5,0%	22.690	-41,4%		n.a.
Tiezzi Matteo	27.04.2016	14.354	n.s	35.684	148,6%	41.159	15,3%	25.450	-38,2%		n.a.
Voci Pietro	29.04.2019							14.077	n.s	52.500	272,9%
Bonura Alessandro	29.04.2019							12.822	n.s	39.789	210,3%
Gardin Samantha	29.04.2019							12.090	n.s	40.068	231,4%
		2016	Var % 16/15	2017	Var % 17/16	2018	Var % 18/17	2019	Var % 19/18	2020	Var % 20/19
Remunerazione media dipendenti AdB		38.728	3,0%	38.800	0,2%	39.861	2,7%	39.164	-1,7%	39.276	0,3%
Risultati del Gruppo		2016	Var % 16/15	2017	Var % 17/16	2018	Var % 18/17	2019	Var % 19/18	2020	Var % 20/19
Traffico passeggeri		7.680.992	11,5%	8.198.102	6,7%	8.506.658	3,8%	9.405.920	10,6%	2.506.258	-73,4%
EBITDA gestionale consolidato (€ '000)		28.645	20,8%	33.181	15,8%	37.973	14,4%	44.075	16,1%	-5.638	n.s.
Utile consolidato (€ '000)		11.405	60,3%	16.183	41,9%	17.927	10,8%	20.852	16,3%	-13.590	n.s.

PARTECIPAZIONI DETENUTE, NELLA SOCIETÀ E NELLE SOCIETÀ CONTROLLATE, DAI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO, DAI DIRETTORI GENERALI NONCHÉ DAGLI STRETTI FAMILIARI

Cognome	Nome	Carica	Titolo del possesso	Società partecipata	Numero di azioni possedute alla fine dell'esercizio precedente	Numero di azioni acquistate	Numero di azioni vendute	Numero di azioni possedute alla fine dell'esercizio in corso
VENTOLA	**NAZARENO**	Amministratore Esecutivo e Direttore Generale [1]	proprietà	AdB	2.750	0	0	2.750

[1] Unico dirigente strategico della Società.

PARTE SECONDA: DETTAGLIO DELLE REMUNERAZIONI PERCEPITE DAI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI DIREZIONE, AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A. (LA "SOCIETÀ") E DAI DIRIGENTI STRATEGICI NELL'ESERCIZIO 2020

Tabella 1: Dettaglio delle remunerazioni percepite dai componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo e dai Dirigenti Strategici nell'esercizio 2020 (in Euro)

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI DI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE DEL RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
AMMINISTRATORI													
ENRICO POSTACCHINI	Presidente	Dal 29.04.19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				84.750,00[4]	NA	0	NA	NA	NA	NA	84.750,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				10.000,00[5]	NA	0	NA	NA	NA	NA	10.000,00	100% / 0%	NA
Totale				94.750,00		0					94.750,00		
NAZARENO VENTOLA	Amm.re delegato	Dal 29.04.19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				300.132[6]	NA	0	NA	11.649	NA	NA	311.781	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	0	NA	0	NA	NA	0		NA
Totale				300.132		0		11.649			311.781		

(1) Nella colonna "Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile" sono rappresentate nella forma A%/B% le incidenze percentuali di: (a) somma dei compensi di natura fissa, dati dalla somma delle voci (1), (2), (4) e (5), in rapporto alla remunerazione totale e (b) somma dei compensi di natura variabile, dati dalla somma delle voci (3) e (6), in rapporto alla remunerazione totale.

(2) Nella colonna "Compensi di fine carica o di cessazione del rapporto di lavoro" sono indicati i compensi maturati, anche se non ancora corrisposti, a favore degli amministratori per cessazione delle funzioni nel corso dell'esercizio finanziario considerato, con riferimento all'esercizio nel corso del quale è intervenuta l'effettiva cessazione della carica. È indicato altresì il valore stimato dell'eventuale corresponsione di benefici non monetari, l'importo di eventuali contratti di consulenza e per impegni di non concorrenza. L'importo dei compensi per impegni di non concorrenza è indicato una sola volta al momento in cui cessa la carica, specificando nella prima parte della seconda sezione della relazione la durata dell'impegno di non concorrenza e la data dell'effettivo pagamento.

(3) È stato chiarito che l'ammontare è indicato per competenza anche se l'approvazione del bilancio non si è ancora verificata.

Nome e cognome	Carica	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Compensi fissi	Compensi per la partecipazione a comitati	Compensi variabili non equity		Benefici non monetari	Altri compensi	Fair value dei compensi equity	Totale	Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile[1]	Compensi fine carica o cessazione del rapp. di lavoro[2]
						Bonus e altri incentivi[3]	Partecipaz agli utili						
Silvia Giannini	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				10.250,00[7]	13.500,00[8]	NA	NA	NA	NA	NA	23.750,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				10.250,00	13.500,00						23.750,00		
Giada Grandi	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				10.000,00[9]	2.000,00[10]	NA	NA	NA	NA	NA	12.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				10.000,00	2.000,00						12.000,00		
Gennarino Tozzi	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				6.684,78[11]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	6.684,78	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				6.684,78							6.684,78		
Marco Troncone	Amm.re	Dal 29.04.19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				10.250,00[12]	2.000,00[13]	NA	NA	NA	NA	NA	12.250,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				10.250,00	2.000,00						12.250,00		
Laura Pascotto	Amm.re	Dal 29/04/19	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				10.250,00[14]	5.500,00[15]	NA	NA	NA	NA	NA	15.750,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				10.250,00	5.500,00						15.750,00		

Nome e cognome	Carica	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Compensi fissi	Compensi per la partecipazione a comitati	Compensi variabili non equity		Benefici non monetari	Altri compensi	Fair value dei compensi equity	Totale	Proporzione tra compensi di natura fissa e variabile[1]	Compensi fine carica o cessazione del rapp. di lavoro[2]
						Bonus e altri incentivi[3]	Partecipaz agli utili						
Eugenio Sidoli	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				10.000,00[16]	12.000,00[17]	NA	NA	NA	NA	NA	22.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				10.000,00	12.000,00						22.000,00		
Valerio Veronesi	Amm.re	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				10.000,00[18]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	10.000,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				10.000,00							10.000,00		
Giovanni Cavallaro	Amm.re	Dal 12.10.2020	Approvazione del bilancio al 31.12.2020										
Compensi nella società che redige il bilancio				2.951,09[19]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	2.951,09	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				2.951,09							2.951,09		

Sindaci

Pietro Voci	Presidente	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				47.000,00[20]	5.500,00[21]	NA	NA	NA	NA	NA	52.500,00	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	0	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				47.000,00	5.500,00						52.500,00		

(A)	(B)	(C)	(D)	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
NOME E COGNOME	CARICA	PERIODO IN CUI È STATA RICOPERTA LA CARICA	SCADENZA DELLA CARICA	COMPENSI FISSI	COMPENSI PER LA PARTECIPAZIONE A COMITATI	COMPENSI VARIABILI NON EQUITY		BENEFICI NON MONETARI	ALTRI COMPENSI	FAIR VALUE DEI COMPENSI EQUITY	TOTALE	PROPORZIONE TRA COMPENSI DI NATURA FISSA E VARIABILE[1]	COMPENSI FINE CARICA O CESSAZIONE DEL RAPP. DI LAVORO[2]
						BONUS E ALTRI INCENTIVI[3]	PARTECIPAZ AGLI UTILI						
ALESSANDRO BONURA	Sindaco effettivo	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				39.708,94[22]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	39.708,94	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				39.708,94							39.708,94		
SAMANTHA GARDIN	Sindaco effettivo	Dal 29.04.2019	Approvazione del bilancio al 31.12.2021										
Compensi nella società che redige il bilancio				40.067,63[23]	NA	NA	NA	NA	NA	NA	40.067,63	100% / 0%	NA
Compensi da controllate e collegate				0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0		NA
Totale				40.067,63							40.067,63		

(4) Compensi per la carica di Presidente € 72.000 oltre a emolumenti di competenza deliberati dall'Assemblea € 12.750, ancorché non corrisposti.
(5) Compensi per la carica di Presidente di Fast Freight Marconi S.p.a. € 10.000,00, ancorché non corrisposti.
(6) Retribuzione fissa da lavoro dipendente. L'ammontare della retribuzione prevista dal Contratto di Lavoro dipendente si intende comprensiva del corrispettivo per ogni attività svolta dallo stesso in qualità di Amministratore Delegato e comunque per ogni e qualsivoglia incarico societario da espletarsi per la Società e/o altra Società controllata e/o collegata.
(7) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.
(8) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.500 oltre a compenso fisso per Presidenza di tale Comitato Remunerazione € 10.000, ancorché non corrisposti.
(9) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.
(10) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.
(11) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro, spettanti fino al 17.07.20.
(12) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.
(13) Compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi, riversati al datore di lavoro, ancorché non corrisposti.
(14) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro.
(15) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione € 2.000 e compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.500, riversati al datore di lavoro, ancorché non corrisposti.
(16) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.
(17) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione € 2.000 oltre a compenso fisso per Presidenza di tale Comitato Remunerazione € 10.000,00, ancorché non corrisposti.
(18) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.
(19) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti, riversati al datore di lavoro, spettanti dal 12.10.20.
(20) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti di cui € 40.000,00 riversati al datore di lavoro.
(21) Compensi per presenze al Comitato Remunerazione € 2.000 e compensi per presenze al Comitato Controllo Rischi € 3.500 ancorché non corrisposti
(22) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.
(23) Emolumenti di competenza deliberati dall'assemblea, ancorché non corrisposti.

Tabella 2: Piani di incentivazione basati su strumenti finanziari, diversi dalle stock option, a favore dei componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e dei Dirigenti Strategici 2020

Non applicabile

Tabella 3: Piani di incentivazione monetaria per i componenti degli organi di direzione, amministrazione e controllo di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e dei Dirigenti Strategici 2020

BENEFICIARI		BONUS DELL'ANNO 2020(€)			BONUS DI ANNI PRECEDENTI (€)			ALTRI BONUS
NOME E COGNOME	CARICA	EROGABILE/EROGATO	DIFFERITO	PERIODO DI DIFFERIMENTO	NON PIÙ EROGABILI	EROGABILE/EROGATO	ANCORA DIFFERITI	
NAZARENO VENTOLA	AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE							
Piano di incentivazione a lungo termine IV ciclo 2018-2020						72.517[1]		
Piano di incentivazione a lungo termine V ciclo 2019-2021							96.300[2]	
MBO 2020		0						

(1) Il regolamento del piano di incentivazione a lungo termine 2018 - 2020 prevede che l'erogazione del premio dipenda dal raggiungimento di obiettivi economici e finanziari nonché dal livello di investimenti realizzati nell'ambito del piano di investimenti aeroportuali di AdB. Al raggiungimento del livello minimo di risultato, se previsto, il premio maturato corrisponde al 50% del premio assegnato. Al raggiungimento o superamento del livello massimo di risultato, il premio maturato corrisponde al 100% del premio assegnato. In caso di raggiungimento di un livello di risultato intermedio (tra il 50% ed il 100%) il premio maturato sarà calcolato in modo proporzionale tra i livelli "minimo" e "massimo".

(2) Somma massima erogabile per il triennio 2019-2021.

Enrico Postacchini
PRESIDENTE

 Allegato H) al n. 7219/4540 di rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2021

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Nomina di un amministratore**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.611.321** azioni ordinarie, di cui n° **31.611.321** ammesse al voto, pari al **87,503776%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776

Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 14
Teste: 1 Azionisti. :14

 Allegato 1) alla n. 70249/45450 di rep.

Assemblea Ordinaria del 26 aprile 2021

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Autorizzazione ai sensi dell`art. 2390 C.C.**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **14** azionisti, portatori di n° **31.611.321** azioni ordinarie, di cui n° **31.611.321** ammesse al voto, pari al **87,503776%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	31.611.321	100,000000	100,000000	87,503776

Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 14
Teste: 1 Azionisti. :14