

Relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 Giugno 2021

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





Relazione finanziaria semestrale consolidata
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
al 30 Giugno 2021

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	3
Consiglio di Amministrazione	4
Collegio Sindacale	5
Società di revisione	5
 Relazione Intermedia sulla Gestione per il semestre chiuso al 30 Giugno 2021	 6
 Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2021	 51
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	52
• Conto Economico consolidato	53
• Conto Economico Complessivo consolidato	54
• Rendiconto finanziario consolidato	55
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	56
 Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Giugno 2021	 57
 Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	 105
 Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 giugno 2021	 106

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa
Via Triumvirato, 84 - 40132 Bologna
REA Bologna 268716
Registro Imprese di Bologna, Codice Fiscale e Partita Iva 03145140376
Capitale Sociale Euro 90.314.162,00 interamente versato

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 30 giugno 2021 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%

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 è stato sottoscritto in data 5 giugno 2018 un 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 prevedeva un sindacato di voto e uno di blocco.

In data 4 giugno 2021 il Patto Parasociale, si è sciolto per scadenza del termine.

In data 2 agosto 2021, è stato sottoscritto un nuovo patto parasociale tra i medesimi soci. Tale Patto Parasociale, depositato presso il Registro delle Imprese di Bologna in data 5 agosto 2021 e inviato a Consob in pari data, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

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	37,5325326 %
COMUNE DI BOLOGNA	3,8477737 %
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,2972543 %
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,0210297 %
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,0835370 %
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,0627298 %
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,0427747 %
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,0314848 %

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)

(*) Amministratore Delegato e Direttore Generale. Tra le sue deleghe rientra l'incarico di Amministratore Responsabile del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

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

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

Collegio Sindacale

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

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

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi Spa di Bologna al 30 giugno 2021

Indice

PREMESSA	9
1 STRATEGIE E RISULTATI	12
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	12
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA	13
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	14
1.4 ANDAMENTO DEL TITOLO	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	18
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	18
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO</i>	18
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	23
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	23
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	25
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	25
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	28
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	30
3.4 PRINCIPALI INDICI.....	31
3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	31
3.5.2 GLI INVESTIMENTI	31
3.6 IL PERSONALE	32
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	34
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	36
4.1 SOSTENIBILITA'	36
4.2 LA QUALITÀ.....	37
5 IL QUADRO NORMATIVO	37
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA	37
5.2 DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	38
5.3 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV	38
5.4 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE.....	39
5.5 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA.....	40
5.6 BREXIT	40

6 IL CONTENZIOSO	41
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	44
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	48
9 GARANZIE PRESTATE	49
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL SEMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	49

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per il semestre chiuso al 30 giugno 2021, 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.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 giugno 2021 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate:



- 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.

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'informazione al pubblico e agli utenti aeroportuali;
- nello svolgimento di attività di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, finalizzate al rinnovamento o ampliamento delle infrastrutture, ivi inclusi gli impianti e le attrezzature, anche al fine di renderli conformi a quanto previsto dalla normativa vigente.

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

- diritti di imbarco passeggeri: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in funzione del numero di passeggeri in partenza, tenendo conto della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori;
- diritti di approdo e partenza: questi diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e decolli e sono calcolati sulla base del peso massimo autorizzato al decollo dell'aeromobile e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale);
- diritti di sosta e ricovero degli aeromobili, calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo 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 primo semestre del 2021 la gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si è sviluppata su circa 5.300 posti auto, in aumento rispetto al dato medio del primo trimestre grazie alla sopraelevazione del parcheggio Express. 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 drastica riduzione del traffico rilevato a partire dallo scoppio della pandemia ha reso infatti 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 4.200 mq e 38 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU. Nel 2020, a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico passeggeri, la maggior parte dei subconcessionari ha chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo gradualmente a partire dal mese di luglio. Anche nella prima metà del 2021 alcuni punti vendita sono rimasti chiusi in attesa di una ripresa più robusta dei volumi di traffico.

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. 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 l'autonoleggio; l'offerta si compone di 9 compagnie rappresentanti un totale di 16 marchi specializzati, con un totale di 489 posti auto a disposizione. Il servizio *rent a car* è sempre stato garantito nonostante la pesante riduzione del traffico conseguente alla pandemia.

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 operative 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.

Nel primo semestre del 2021 si è registrato un incremento delle aree in subconcessione a seguito dell'entrata in funzione di una nuova area operativa a servizio di un operatore cargo, realizzata dal gestore su un lotto interno al sedime di circa 17.000 mq e che ospita una struttura ad uso magazzino ed uffici per circa 6.000 mq.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Relativamente all'andamento dell'evento pandemico, dopo un inizio 2021 in continuità con la fine dello scorso anno, con l'arrivo dell'estate e il procedere delle vaccinazioni si è registrata una marcata flessione dei contagi da Covid-19 a livello globale. Ciò ha permesso una graduale attenuazione delle misure di distanziamento sociale nelle aree dove è più ampia la quota della popolazione vaccinata, come gli Stati Uniti, il Regno Unito e l'Unione europea.

Rimane tuttavia elevata l'incertezza sugli sviluppi di breve periodo a causa della diffusione di varianti del virus: a partire dal mese di luglio alcune zone del continente europeo hanno visto un nuovo incremento nel numero dei contagi determinato proprio da una variante più contagiosa di Covid-19, che comunque non ha comportato un aumento dei decessi dove la copertura vaccinale è maggiore.

Con i progressi delle campagne di vaccinazione la crescita del PIL mondiale si è rafforzata e le prospettive sono in ulteriore miglioramento, anche se in modo eterogeneo tra Paesi e settori, grazie al forte sostegno delle politiche monetarie e fiscali. La ripresa ha sospinto in alto le quotazioni del petrolio che ha superato, a metà 2021, i 70 dollari al barile.

Secondo le previsioni diffuse in maggio dall'OCSE, nel 2021 il prodotto mondiale crescerà del 5,8%, superando i livelli pre-pandemici, sulla spinta della forte espansione degli Stati Uniti e della Cina, già evidente nel primo trimestre dell'anno. Le prospettive di medio termine sono tuttavia ancora eterogenee tra paesi, in particolare rimangono deboli le prospettive di crescita in alcune economie emergenti (ad esempio India, Indonesia e Sudafrica).

Dopo la contrazione osservata all'inizio del 2021, che ha interessato tutti i maggiori paesi tranne l'Italia, nell'area dell'euro il PIL è in ripresa nel secondo trimestre; una crescita significativa è possibile nella seconda parte dell'anno, ma restano incertezze legate all'evoluzione della pandemia. I rincari energetici hanno indotto un rialzo dell'inflazione, che dovrebbe però essere temporaneo. Il Consiglio direttivo della BCE ha ribadito che manterrà condizioni monetarie estremamente espansive, tuttora essenziali per sostenere l'economia e assicurare la stabilità dei prezzi nel medio termine.

Nella pubblicazione di inizio giugno gli esperti dell'Eurosistema, soprattutto a seguito della forte ripresa ipotizzata per la seconda metà dell'anno in corso, hanno rivisto al rialzo le proiezioni del PIL che crescerebbe del 4,6% nel 2021, del 4,7% nel 2022 e del 2,1% nel 2023.

In Italia la variazione del PIL è stata lievemente positiva nel primo trimestre (+0,1%), a differenza degli altri principali paesi dell'area dell'euro dove si è registrata una contrazione del PIL. In base agli indicatori disponibili, la Banca d'Italia stima che nel secondo trimestre la crescita si sia accentuata, favorita dall'accelerazione della campagna di vaccinazione e dal graduale allentamento delle restrizioni: essa dovrebbe essere superiore all'1% rispetto al periodo precedente. Vi avrebbe contribuito, oltre a una nuova espansione dell'industria, anche l'avvio di un recupero nei servizi, nonché la netta ripresa degli investimenti.

Secondo le proiezioni macroeconomiche di Banca d'Italia, che dipendono dal consolidamento del miglioramento della situazione sanitaria nazionale e globale, nonché dal deciso sostegno della politica di bilancio e dal mantenimento di condizioni monetarie e finanziarie favorevoli, il PIL italiano dovrebbe accelerare in misura significativa a partire dal terzo trimestre, con una crescita complessiva nel 2021 pari al 5,1% che dovrebbe proseguire nel biennio successivo (+4,4% nel 2022 e +2,3% nel 2023). In questo quadro il PIL tornerebbe sui livelli precedenti la crisi pandemica nella seconda metà del prossimo anno. (Fonte: *Bollettino Economico, Banca d'Italia, Luglio 2021*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale nei primi sei mesi del 2021, seppur in costante miglioramento mese dopo mese, ha mostrato un andamento ancora in netto ritardo rispetto ai valori pre-Covid: facendo riferimento alla variazione del traffico mondiale rispetto al periodo gennaio-giugno del 2019 si è registrata una diminuzione pari al 66,7% (era pari al -58,4% a giugno 2020). Ancora una volta, è stato il traffico domestico a trainare il recupero: nella prima metà del 2021 si è registrata una diminuzione della componente domestica pari al -33,1% rispetto al 2019 (rispetto al -85,8% del traffico internazionale), che ha beneficiato dell'ottima performance del traffico nazionale cinese e russo, nel secondo caso addirittura superiore ai valori pre-Covid (a giugno 2021 pari al +15,6% vs 2019). Continua il trend molto positivo della componente cargo: il traffico merci ha riportato ogni mese da gennaio a giugno una variazione positiva sia rispetto al 2020, sia rispetto al 2019, in tutte le componenti continentali, con la sola eccezione dell'America Latina. Complessivamente nel primo semestre 2021 i volumi di traffico merci risultano superiore dell'8% rispetto al 2019. (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Giugno 2021*).

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa nel corso dei primi sei mesi del 2021 è stato complessivamente pari al 78% rispetto al 2019 e al 39% rispetto al 2020 secondo ACI Europe, con una perdita complessiva rispettivamente di oltre 870 e 150 milioni di passeggeri. In linea con l'andamento mondiale, anche la componente cargo europea ha ripreso e superato i livelli di traffico pre-Covid nel corso del primo semestre dell'anno, segnando un +5,4% rispetto ai primi sei mesi del 2019 (Fonte: *COVID-19 update, ACI Europe; Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Giugno 2021*).

Il traffico passeggeri italiano ha riportato una riduzione dei volumi pari al 39,0% sullo stesso periodo del 2020 e all'81,6% rispetto al 2019, in linea con la diminuzione registrata a livello europeo. Per quanto concerne invece il traffico cargo, esso ha ancora una volta mostrato risultati migliori rispetto al traffico passeggeri: i volumi di merce movimentata sono risultati in aumento del 34,4% rispetto al 2020, vicini al pieno recupero dei volumi movimentati nel 2019 (in calo solo per il -2,4%) (Fonte: *Assaeroporti, Giugno 2021*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo semestre del 2021 con una significativa riduzione del traffico rispetto allo stesso periodo sia del 2020 (-46,1%) sia del 2019 (-82,6%). Il dato è pressoché in linea con il trend nazionale. Alla fine della prima metà dell'anno lo scalo bolognese si posiziona al settimo 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 dei risultati del Gruppo nel primo semestre 2021 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia con i primi segnali di parziale ripresa dei volumi di traffico solamente dal mese di giugno.

Anche nel 2021 il Gruppo ha messo in atto 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, la disponibilità di erogatori di gel igienizzante, la 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'uso 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.

Già all'inizio della pandemia 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 a partire dal 21 marzo 2020 per la durata di 12 mesi, oltre all'attivazione di misure di riduzione dei costi esterni di gestione. A partire dal 22 marzo 2021 e fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021 e fino al 31 dicembre 2021, per la società controllata FFM.

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, oltre alle misure di contenimento dei costi, si è concentrato sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovo non urgenti, oltre alla sottoscrizione da parte della Capogruppo a metà 2020 di due operazioni di finanziamento per un totale di 58,9 milioni di Euro, con l'obiettivo di dotare il Gruppo di risorse adeguate alle esigenze finanziarie, connesse all'incremento del circolante e al sostegno del piano industriale. Il Gruppo sta mantenendo anche nell'anno in corso tutte le misure di contenimento dei costi volte a limitare la pressione sulla liquidità determinata dal perdurare della crisi oltre alla prosecuzione di contatti con altri finanziatori per soddisfare ulteriori necessità di accesso al credito.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito. Inevitabilmente dal momento del diffondersi della pandemia il Gruppo ha dovuto concentrarsi sulla gestione dell'emergenza e poi della conseguente crisi che sta tuttora impattando fortemente il trasporto aereo e il settore aeroportuale, settori tra i più colpiti dalla crisi. Il 2021 rappresenta pertanto un anno di transizione verso la ripresa e la nuova focalizzazione sugli obiettivi strategici esposti nel seguito:

“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:

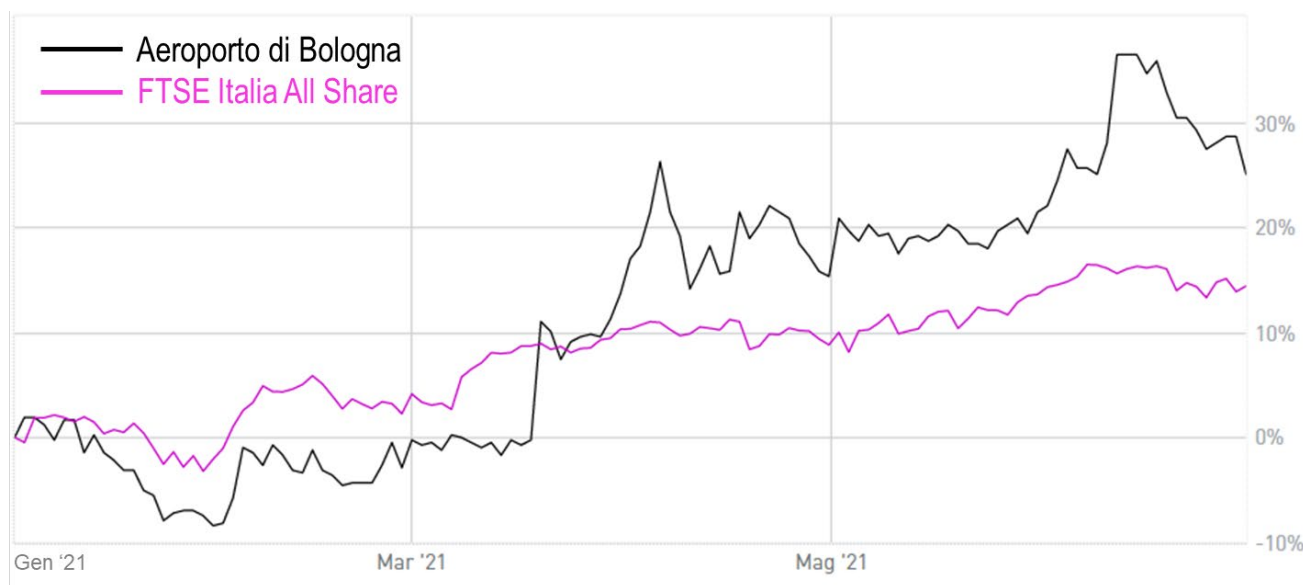
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 giugno 2021 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 10,40 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 375,7 milioni di Euro.

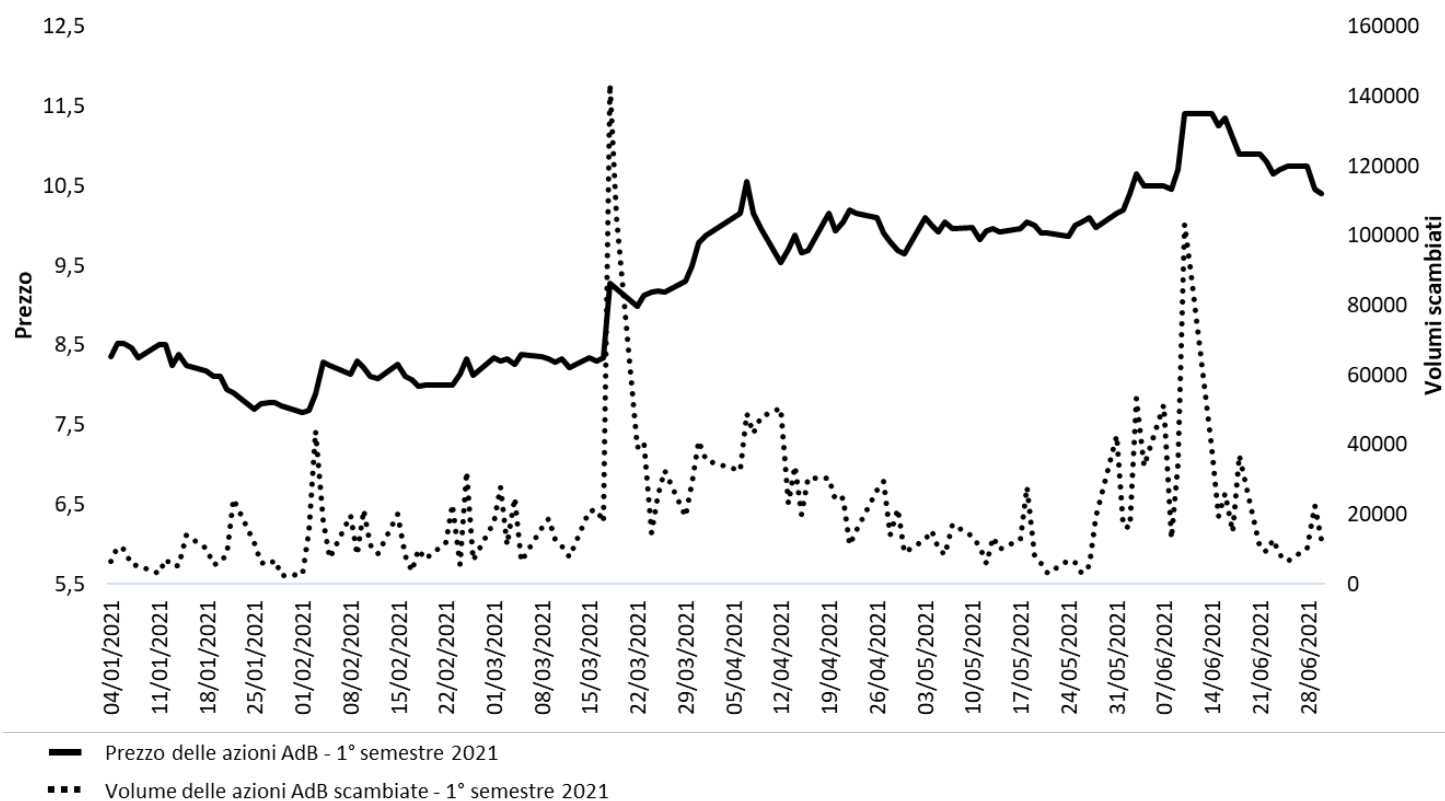
Andamento titolo AdB (01/01/2021-30/06/2021)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2021-30/06/2021)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2021-30/06/2021)



L'andamento di prezzo e volumi relativi al titolo AdB nel corso dello scorso anno è stato fortemente influenzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

Nel corso del 2020, dopo il brusco calo registrato nella prima parte dell'anno, in corrispondenza dello scoppio della pandemia, con l'avvento della seconda ondata di contagi ad inizio autunno, il prezzo dell'azione ha raggiunto il minimo storico dalla quotazione del titolo (€5,58), in calo del 54% rispetto al prezzo di chiusura del 2019 (€12,12).

Solo in chiusura d'anno si è registrato un parziale recupero del prezzo dell'azione – pari ad €8,48 il 30 dicembre, ovvero -30% rispetto alla quotazione di fine 2019, valore che si è mantenuto pressochè stabile anche per buona parte del primo trimestre del 2021.

A partire dalla seconda metà del mese di marzo, in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato, si è assistito ad un progressivo aumento della quotazione, che a metà giugno, con un nuovo picco di azioni scambiate, ha superato gli €11,00 ad azione, per poi chiudere il semestre con un prezzo pari ad €10,40, (-14% rispetto al prezzo di chiusura del 2019).

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

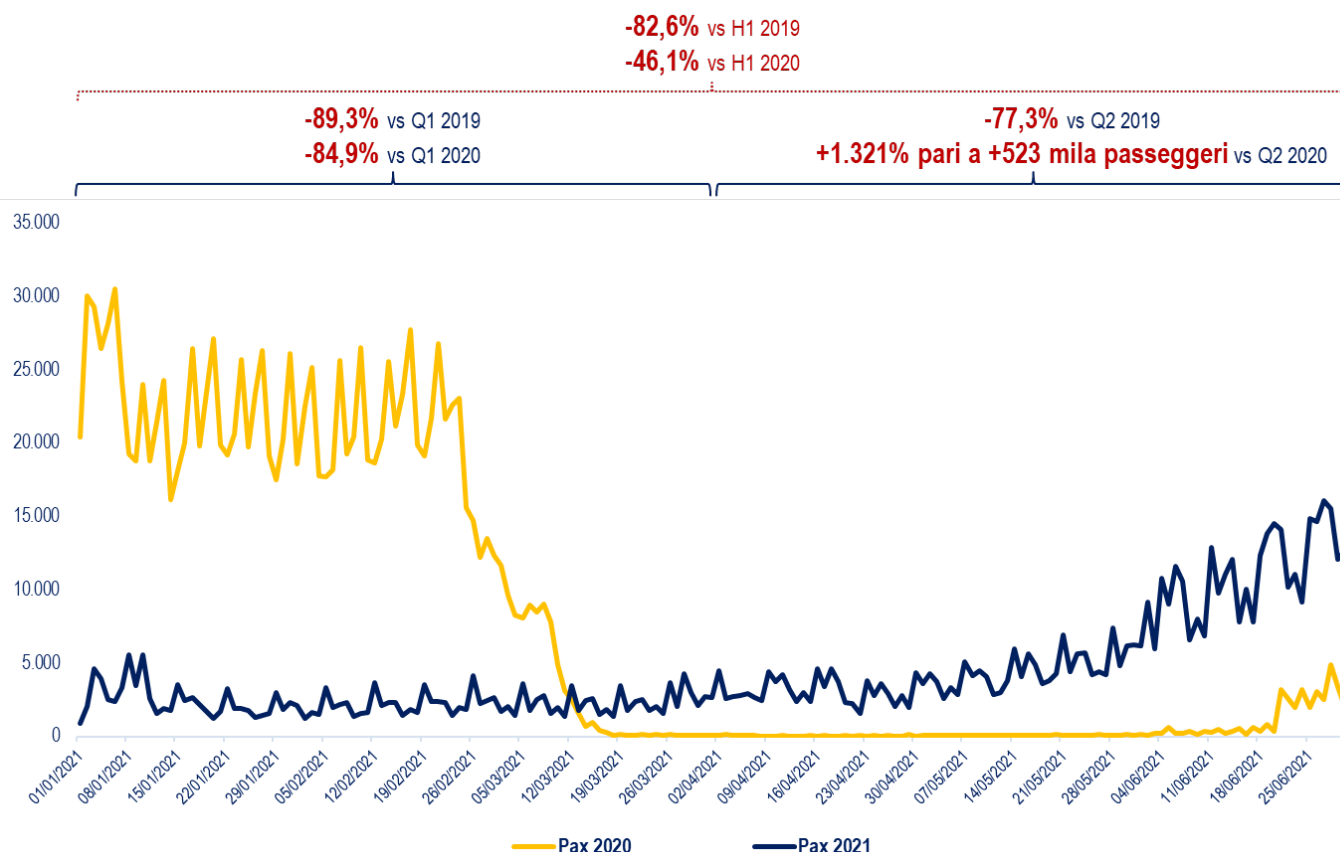
2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Mentre il primo trimestre 2021 non ha evidenziato segnali di miglioramento rispetto al 2020, fatta eccezione per il segmento cargo, a partire dalla tarda primavera, in concomitanza con il progressivo allentamento delle misure restrittive permesso dalla diminuzione dei contagi e dal procedere della campagna vaccinale, si è assistito ad una graduale ripresa del traffico. Nel corso del secondo trimestre, infatti, si sono registrati oltre 520 mila passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2020 che tuttavia era stato il più duramente colpito dal lockdown. Complessivamente, nei primi sei mesi dell'anno lo scalo ha registrato 773.620 passeggeri, in calo dell'82,7% rispetto allo stesso periodo del 2019 (-46,3% rispetto al 2020), con 11.012 movimenti (-70,4%) e 23.820 tonnellate di merce trasportata (-4,3%). Il load factor medio risulta in riduzione dal 67,5% del primo semestre 2020 al 60,8% dei primi sei mesi del 2021: notevole è tuttavia il miglioramento dal 53,6% del primo trimestre dell'anno al 64,0% del secondo trimestre. Per rendere più significativo il confronto con i dati precedenti la diffusione della pandemia, nelle tabelle successive si fornisce anche il confronto con il primo semestre 2019.

La differenza con i dati pre-pandemia è, in ogni caso, ancora significativa (-82,6% rispetto al primo semestre del 2019), ma l'intensificazione della campagna vaccinale e l'introduzione, dal 1° luglio, del *green pass* europeo, rappresentano elementi positivi a supporto di una possibile ulteriore ripresa del traffico nei prossimi mesi.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Giugno 2021



	Gennaio – Giugno 2021	Gennaio – Giugno 2020	Var % 2021-2020	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2021-2019
Passeggeri	773.620	1.435.301	(46,1%)	4.446.465	(82,6%)
Movimenti	11.012	15.121	(27,2%)	37.216	(70,4%)
Tonnellaggio	717.337	1.031.816	(30,5%)	2.434.622	(70,5%)
Merce	23.820.849	19.991.293	19,2%	24.893.650	(4,3%)

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2020	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Linea	260.697	33,7%	536.699	37,4%	1.784.696	40,1%	(51,4%)	(85,4%)
Low cost	500.228	64,7%	886.960	61,8%	2.608.586	58,7%	(43,6%)	(80,8%)
Charter	8.153	1,1%	8.593	0,6%	43.420	1,0%	(5,1%)	(81,2%)
Transiti	1.318	0,2%	1.604	0,1%	6.222	0,1%	(17,8%)	(78,8%)
Totale Aviazione Commerciale	770.396	99,6%	1.433.856	99,9%	4.442.924	99,9%	(46,3%)	(82,7%)
Aviazione Generale	3.224	0,4%	1.445	0,1%	3.541	0,1%	123,1%	(9,0%)
Totale complessivo	773.620	100,0%	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(46,1%)	(82,6%)

Il traffico di linea ha risentito in misura superiore del calo dei passeggeri nel primo semestre del 2021 (-51,4% sul 2020 e -85,4% sul 2019) rispetto al traffico low cost (-43,6% sul 2020 e -80,8% sul 2019) per effetto anche di una minor contrazione dei movimenti.

In linea con il trend del 2020 e a causa del permanere di stringenti limitazioni imposte alla circolazione delle persone tra i diversi Stati per gran parte del periodo considerato, il traffico passeggeri domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2020	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Nazionale	375.431	48,5%	316.608	22,1%	956.479	21,5%	18,6%	(60,7%)
Internazionale	394.965	51,1%	1.117.248	77,8%	3.486.445	78,4%	(64,6%)	(88,7%)
Totale Aviazione Commerciale	770.396	99,6%	1.433.856	99,9%	4.442.924	99,9%	(46,3%)	(82,7%)
Aviazione Generale	3.224	0,4%	1.445	0,1%	3.541	0,1%	123,1%	(9,0%)
Totale complessivo	773.620	100,0%	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(46,1%)	(82,6%)

Il calo del traffico UE è sostanzialmente in linea con la riduzione subita dal traffico Extra UE sia rispetto al primo semestre del 2020 (rispettivamente -46,4% e -45,7%), sia rispetto alla prima metà del 2019 (rispettivamente -83,3% e -78,6%).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2020	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
UE	634.499	82,0%	1.183.574	82,5%	3.806.424	85,6%	(46,4%)	(83,3%)
Extra UE	135.897	17,6%	250.282	17,4%	636.500	14,3%	(45,7%)	(78,6%)
Totale Aviazione Commerciale	770.396	99,6%	1.433.856	99,9%	4.442.924	99,9%	(46,3%)	(82,7%)
Aviazione Generale	3.224	0,4%	1.445	0,1%	3.541	0,1%	123,1%	(9,0%)
Totale complessivo	773.620	100,0%	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(46,1%)	(82,6%)

Nel primo semestre del 2021 quasi la metà del traffico passeggeri dello scalo (48,5% del totale) è stato domestico, incidenza in netto aumento rispetto al 2020 e 2019, rispettivamente al 22,1% e al 21,5%. Solo la Spagna conferma il secondo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza dell'11,3% sul totale. Risulta invece fortemente cambiata la provenienza/destinazione del traffico rimanente per effetto delle modifiche intervenute nella tipologia di traffico in seguito all'evento pandemico: al terzo posto troviamo infatti l'Albania, con il 5,6% dei passeggeri totali, seguita da Paesi Bassi con il 4,4%, Germania con il 4,2% e Francia con il 4,1%. Tra le prime 10 nazioni troviamo quattro Paesi Extra UE: oltre all'Albania vi sono Turchia, Marocco ed Emirati Arabi Uniti.

<i>Traffico passeggeri per Paese</i>	Gennaio – Giugno 2021	% sul totale	Gennaio – Giugno 2020	% sul totale	Gennaio – Giugno 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Italia	375.431	48,5%	316.608	22,1%	956.479	21,5%	18,6%	(60,7%)
Spagna	87.501	11,3%	200.701	14,0%	604.180	13,6%	(56,4%)	(85,5%)
Albania	43.035	5,6%	33.072	2,3%	72.793	1,6%	30,1%	(40,9%)
Paesi Bassi	33.765	4,4%	43.965	3,1%	162.957	3,7%	(23,2%)	(79,3%)
Germania	32.463	4,2%	125.168	8,7%	436.410	9,8%	(74,1%)	(92,6%)
Francia	32.063	4,1%	87.874	6,1%	248.746	5,6%	(63,5%)	(87,1%)
Turchia	26.068	3,4%	49.091	3,4%	139.623	3,1%	(46,9%)	(81,3%)
Marocco	24.720	3,2%	35.120	2,4%	89.254	2,0%	(29,6%)	(72,3%)
Romania	24.564	3,2%	72.203	5,0%	231.606	5,2%	(66,0%)	(89,4%)
Emirati Arabi Uniti	14.237	1,8%	38.974	2,7%	89.366	2,0%	(63,5%)	(84,1%)
Altri Paesi	79.773	10,3%	432.525	30,1%	1.415.051	31,8%	(81,6%)	(94,4%)
Totale complessivo	773.620	100,0%	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(46,1%)	(82,6%)

Nonostante il drastico calo dei passeggeri verso e da tutte le principali destinazioni collegate con lo scalo di Bologna per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19, 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, nei primi sei mesi del 2021 cinque tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con oltre 43 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Giugno 2021	Gennaio – Giugno 2020	Var % 2021-2020	Gennaio – Giugno 2019	Var % 2021-2019
Catania	110.509	57.027	93,8%	195.535	(43,5%)
Palermo	66.734	54.300	22,9%	136.298	(51,0%)
Tirana	43.035	33.072	30,1%	72.793	(40,9%)
Brindisi	34.618	27.298	26,8%	92.815	(62,7%)
Madrid	32.873	61.542	(46,6%)	148.589	(77,9%)
Bari	32.186	26.683	20,6%	85.025	(62,1%)
Roma FCO	31.216	55.861	(44,1%)	145.115	(78,5%)
Amsterdam	31.141	32.759	(4,9%)	111.743	(72,1%)
Parigi CDG	27.491	48.049	(42,8%)	154.666	(82,2%)
Istanbul	26.068	29.833	(12,6%)	90.814	(71,3%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 48,9% del traffico totale. Al secondo posto Wizz Air, con una quota che dal 5,5% del 2019 ha raggiunto il 12,8% del traffico totale, con passeggeri in aumento del 14,3% rispetto allo scorso anno. Alitalia è terza con una quota sostanzialmente stabile (4,9% nel 2019, 4,6% nel 2020 e 4,5% nel 2021). Nelle prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, KLM, Air France e Lufthansa, con un totale passeggeri compreso tra le 19 e 31 mila unità. Tra i principali vettori rientrano infine Air Albania, 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.

<i>Traffico passeggeri per compagnia</i>	Gennaio- Giugno 2021	% sul totale	Gennaio- Giugno 2020	% sul totale	Gennaio- Giugno 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Ryanair	378.451	48,9%	716.180	49,9%	2.057.110	46,3%	(47,2%)	(81,6%)
Wizz Air	98.866	12,8%	86.460	6,0%	244.787	5,5%	14,3%	(59,6%)
Alitalia	35.030	4,5%	66.531	4,6%	218.584	4,9%	(47,3%)	(84,0%)
KLM Royal Dutch Airlines	31.141	4,0%	32.586	2,3%	111.692	2,5%	(4,4%)	(72,1%)
Air Nostrum	28.745	3,7%	30.681	2,1%	77.621	1,7%	(6,3%)	(63,0%)
Air France	27.491	3,6%	55.270	3,9%	154.383	3,5%	(50,3%)	(82,2%)
Turkish Airlines	26.068	3,4%	29.833	2,1%	90.814	2,0%	(12,6%)	(71,3%)
Air Albania	23.164	3,0%	16.019	1,1%	0	0,0%	44,6%	n.d.
Lufthansa	19.127	2,5%	40.834	2,8%	157.883	3,6%	(53,2%)	(87,9%)
Royal Air Maroc	16.190	2,1%	20.558	1,4%	53.252	1,2%	(21,2%)	(69,6%)
Altri	89.347	11,5%	340.349	23,7%	1.280.339	28,8%	(73,7%)	(93,0%)
Totale complessivo	773.620	100,0%	1.435.301	100,0%	4.446.465	100,0%	(46,1%)	(82,6%)

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Giugno 2021	Gennaio-Giugno 2020	Var % 2021-2020	Gennaio-Giugno 2019	Var % 2021-2019
Merce via aerea di cui	18.444.011	15.717.339	17,3%	19.469.594	(5,3%)
Merce	18.444.008	15.717.047	17,4%	19.447.901	(5,2%)
Posta	3	292	(99,0%)	21.693	(100,0%)
Merce via superficie	5.376.838	4.273.954	25,8%	5.424.056	(0,9%)
Totale	23.820.849	19.991.293	19,2%	24.893.650	(4,3%)

Relativamente al **traffico merci**, nei primi sei mesi del 2021 si registra un traffico cargo pari a 23.820.849 Kg, in aumento del 19,2% rispetto allo stesso periodo del 2020, ma ancora in leggero calo se confrontato con i volumi della prima metà del 2019. Dopo Milano Malpensa e Roma Fiumicino, lo scalo di Bologna è risultato il terzo aeroporto italiano nel settore cargo tra gennaio e giugno 2021 (era quinto nel 2019).

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo, che si dimostra in miglioramento rispetto all'anno precedente, nonostante il primo trimestre 2020 non fosse stato impattato dall'emergenza derivante da COVID-19.

Il traffico via superficie presenta un incremento del 25,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, a fronte di un aumento della componente aerea pari al 17,3%, e pareggia sostanzialmente il traffico registrato nei primi sei mesi del 2019.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs. 2019
Ricavi da Passeggeri	4.687	8.476	(3.789)	-44,7%	28.446	-83,5%
Ricavi da Vettori	5.017	5.938	(921)	-15,5%	12.429	-59,6%
Ricavi da Operatori aeroportuali	854	814	40	4,9%	1.648	-48,2%
Incentivi al traffico	(2.286)	(3.862)	1.576	-40,8%	(12.471)	-81,7%
Ricavi per Servizi di Costruzione	2.565	4.422	(1.857)	-42,0%	5.965	-57,0%
Altri Ricavi	609	653	(44)	-6,7%	675	-9,8%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(296)	(67)	(229)	341,8%	(1)	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	11.150	16.374	(5.224)	-31,9%	36.691	-69,6%

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

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

La riduzione dei ricavi nel primo semestre 2021 rispetto all'analogo periodo del 2020 e 2019 è dovuta prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19 a partire dalla fine di febbraio 2020, a cui si aggiunge un calo dei ricavi per servizi di costruzione per i minori investimenti effettuati in Diritti di Concessione e una maggiore riduzione dei ricavi legata al rischio di insolvibilità di alcuni clienti.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 31,9% rispetto al 2020 e del 69,6% sul 2019. In particolare, per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-44,7% rispetto al 2020 e -83,5% rispetto al 2019): i ricavi da passeggeri si riducono nella stessa misura del calo del traffico passeggeri;
- Ricavi da Vettori (-15,5% rispetto al 2020 e -59,6% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori se confrontati con il 2019 si riducono in misura lievemente inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo; se confrontati con il 2020 la contrazione si riduce ulteriormente per effetto dei maggiori diritti merce conseguenti alla crescita del traffico cargo e di maggiori ricavi di handling dell'Aviazione Generale;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+4,9% rispetto al 2020 e -48,2% rispetto al 2019): i ricavi si riducono rispetto al 2019 per effetto della contrazione dei volumi di traffico e della revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore per supportare gli operatori in questa fase di emergenza. Rispetto al 2020 si ha una lieve crescita in quanto i maggiori ricavi da vendita di carburante compensano il calo dovuto al traffico e alla revisione dei canoni;
- Incentivi: il calo degli incentivi (-40,8% rispetto al 2020 e -81,7% rispetto al 2019) è legato alla riduzione del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione di questa voce (-42% rispetto al 2020 e -57% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti, tenuto conto anche della riprogrammazione degli interventi resa necessaria dall'emergenza sanitaria in corso.

2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION

2.2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	1.445	3.098	(1.653)	-53,4%	7.333	-80,3%
Parcheggi	1.579	2.800	(1.221)	-43,6%	7.970	-80,2%
Real Estate	1.164	1.107	57	5,1%	1.215	-4,2%
Servizi ai passeggeri	628	1.221	(593)	-48,6%	3.002	-79,1%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.220	7.995	(6.775)	-84,7%	1.126	8,3%
Altri Ricavi	693	906	(213)	-23,5%	1.562	-55,6%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	(4)	0	(4)	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	6.725	17.127	(10.402)	-60,7%	22.208	-69,7%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra un calo del 60,7% rispetto al 2020 e del 69,7% rispetto al 2019, con una contrazione di tutte le principali voci di ricavo.

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

Retail e Advertising

La contrazione dei ricavi (-53,4% rispetto al 2020 e -80,3% rispetto al 2019) è dovuta al prolungarsi dell'emergenza Covid-19 che ha continuato a determinare una drastica riduzione dei volumi di traffico, seguita dalla chiusura di alcuni degli esercizi commerciali e dalla riduzione della vendita di spazi pubblicitari. A questo si aggiunge anche una revisione dello schema contrattuale, secondo la quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019, accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di crisi.

Parcheggi

Nel primo semestre 2021 anche la contrazione dei ricavi da parcheggi ed accessi viari (-43,6% rispetto al 2020 e -80,2% rispetto al 2019) è dovuta alla riduzione dei volumi di traffico conseguente al protrarsi dell'emergenza sanitaria.

Real Estate

L'andamento dei ricavi real estate (+5,1% rispetto al 2020 e -4,2% rispetto al 2019) è condizionato in misura minima dall'emergenza in corso. Sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico. La crescita rispetto allo stesso periodo del 2020 è dovuta ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate nel mese di giugno.

Servizi ai passeggeri

Nel primo semestre 2021 i servizi ai passeggeri vedono una contrazione (-48,6% rispetto al 2020 e -79,1% rispetto al 2019) per effetto sia dei servizi *premium (lounge e servizi accessori)* che degli autonoleggi, di cui si espone di seguito l'andamento.

Servizi premium

Nel primo semestre del 2021 si registra per questo business una contrazione dei ricavi dovuta al calo del traffico, alla drastica riduzione dei viaggi di lavoro e delle fiere, alla temporanea sospensione del servizio lounge da parte di alcuni vettori ed alla riduzione dell'operativo e totale cancellazione di rotte ad alta incidenza per i servizi premium.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental registrano una contrazione sia della componente variabile che dei canoni fissi, quest'ultima accordata dal gestore ai subconcessionari. Le attività degli autonoleggiatori non sono mai state sospese per garantire il servizio ai passeggeri che viaggiano sullo scalo di Bologna.

Ricavi per Servizi di Costruzione

Il calo di questa voce rispetto al 2020 (-84,7%) è da collegare ai minori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. Nei confronti del primo semestre 2019 si è invece registrato un incremento (+8,3%).

Altri ricavi

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2020 (-23,5%) è dovuta principalmente a minori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali vista la minore operatività, alla vendita di un minor quantitativo di liquido de-icing aeromobili e al minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri. Rispetto al 2019 (-55,6%) si confermano minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali e il minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri, ma si aggiungono anche la diminuzione dei corsi di formazione e le minori vendite di certificati di efficienza energetica. Nel primo semestre 2019, infine, non era ancora presente la nuova gestione del liquido de-icing aeromobili, acquistato e gestito da AdB e venduto all'handler per lo svolgimento del servizio.

3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE

3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	8.044	11.437	(3.393)	-29,7%	30.229	-73,4%
Ricavi per servizi non aeronautici	5.569	9.421	(3.852)	-40,9%	21.075	-73,6%
Ricavi per servizi di costruzione	3.786	12.418	(8.632)	-69,5%	7.091	-46,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	476	225	251	111,6%	504	-5,6%
RICAVI	17.875	33.501	(15.626)	-46,6%	58.899	-69,7%
Materiali di consumo e merci	(664)	(699)	35	-5,0%	(962)	-31,0%
Costi per servizi	(7.330)	(7.681)	351	-4,6%	(10.075)	-27,2%
Costi per servizi di costruzione	(3.605)	(11.826)	8.221	-69,5%	(6.753)	-46,6%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.460)	(1.900)	440	-23,2%	(4.074)	-64,2%
Oneri diversi di gestione	(1.401)	(1.495)	94	-6,3%	(1.595)	-12,2%
Costo del personale	(10.247)	(10.583)	336	-3,2%	(14.950)	-31,5%
COSTI	(24.707)	(34.184)	9.477	-27,7%	(38.409)	-35,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(6.832)	(683)	(6.149)	-900,3%	20.490	n.s.
Ammortamento diritti di concessione	(3.632)	(3.317)	(315)	9,5%	(3.024)	20,1%
Ammortamento altre attività immateriali	(433)	(650)	217	-33,4%	(576)	-24,8%
Ammortamento attività materiali	(1.154)	(1.320)	166	-12,6%	(1.423)	-18,9%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(5.219)	(5.287)	68	-1,3%	(5.023)	3,9%
Accantonamento rischi su crediti	(401)	(257)	(144)	56,0%	(350)	14,6%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	213	(363)	576	n.s.	(1.191)	n.s.
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(64)	(20)	(44)	220,0%	(208)	-69,2%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(252)	(640)	388	-60,6%	(1.749)	-85,6%
TOTALE COSTI	(30.178)	(40.111)	9.933	-24,8%	(45.181)	-33,2%
RISULTATO OPERATIVO	(12.303)	(6.610)	(5.693)	-86,1%	13.718	n.s.
Proventi finanziari	72	116	(44)	-37,9%	79	-8,9%
Oneri finanziari	(505)	(303)	(202)	66,7%	(598)	-15,6%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(12.736)	(6.797)	(5.939)	-87,4%	13.199	n.s.
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	3.018	2.066	952	46,1%	(3.778)	-179,9%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(9.718)	(4.731)	(4.987)	-105,4%	9.421	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	0%	0	0%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	(9.718)	(4.731)	(4.987)	-105,4%	9.421	n.s.

Il primo semestre 2021 si chiude con una **perdita consolidata di 9,7 milioni di Euro** contro una perdita al 30 giugno 2020 di 4,7 milioni di Euro ed un risultato positivo di 9,4 milioni del primo semestre 2019 a conferma del perdurare dell'impatto fortemente negativo della crisi pandemica in corso.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 46,6% rispetto al 2020 e del 69,7% se confrontati con il 2019, ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano (-29,7% rispetto al 2020 e -73,4% rispetto al 2019) per la contrazione del traffico;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono (-40,9% rispetto al 2020 e -73,6% rispetto al 2019) per l'andamento di tutte le componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** calano (-69,5% rispetto al 2020 e -46,6% rispetto al 2019) per minori investimenti realizzati nel settore aviation e non aviation, se confrontati con il 2020, e per minori investimenti realizzati nel settore aviation se confrontati con il 2019;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: gli scostamenti di questa categoria di ricavi (+111,6% rispetto al 2020 e -5,6% rispetto al 2019) derivano quasi esclusivamente dal diverso andamento delle vendite di certificati di efficienza energetica nei tre anni.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente del 27,7% sullo stesso periodo del 2020 e del 35,7% sul 2019 a seguito della contrazione del traffico e all'attivazione di azioni di efficientamento messe in atto per ridurre l'impatto del calo dei volumi sulla redditività.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano una riduzione (-5% rispetto al 2020 e -31% rispetto al 2019) prevalentemente dovuta al minore acquisto di carburante aeromobili per effetto del calo del traffico e, solo nei confronti del 2020, di liquido de-icing per aeromobili;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-4,6% rispetto al 2020 e -27,2% rispetto al 2019) grazie:
 - alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico quali il servizio PRM e il servizio MBL nel confronto con entrambi gli anni;
 - al calo dei costi delle utenze rispetto al 2019 in quanto nel primo semestre 2020 erano già state attivate misure di contenimento;
 - a minori costi per manutenzioni, sviluppo e promozione, prestazioni professionali e consulenze e alla rimodulazione o sospensione di alcuni contratti di servizi (es. pulizie, navette per il trasporto di parcheggi passeggeri e staff ai parcheggi remoti);
- ✓ la contrazione della voce **canoni, noleggi e altri costi** (-23,2% rispetto al 2020 e -64,2% rispetto al 2019) è dovuta principalmente al calo dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** sono in riduzione (-6,3% rispetto al 2020 e -12,2% rispetto al 2019) principalmente per effetto di minori oneri tributari.

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

Complessivamente il periodo gennaio-giugno 2021 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) negativo di 6,8 milioni di Euro** contro un margine negativo di 0,7 milioni di Euro del 2020 e positivo di 20,5 milioni di Euro nel 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.

All'interno dei **costi di struttura**, gli **ammortamenti**, pari a 5,2 milioni di Euro, non presentano variazioni significative rispetto al semestre 2020 mentre gli **accantonamenti** evidenziano una contrazione passando da 0,6 a 0,3 milioni di Euro per effetto principalmente del rilascio parziale del fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali grazie alla riprogrammazione temporale di alcuni interventi nell'arco del prossimo decennio.

Il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta a – **12,3 milioni di Euro** contro -6,6 milioni al 30 giugno 2020 e +13,7 milioni dei primi sei mesi del 2019.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 0,4 milioni di Euro** contro 0,2 milioni del primo semestre 2020 e -0,5 milioni del primo semestre 2019. Il peggioramento rispetto al 2020 è dovuto al maggior indebitamento con conseguenti maggiori oneri finanziari e relativi costi accessori quali le commissioni per la garanzia Sace di due nuovi finanziamenti sottoscritti dalla Capogruppo nel 2020. Nel primo semestre 2019 erano stati particolarmente rilevanti gli oneri di attualizzazione dei fondi contro i proventi finanziari Ias di questo semestre.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo semestre 2021 è **negativo per 12,7 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 6,8 milioni al 30 giugno 2020 e positivo di 13,2 milioni di Euro del primo semestre 2019.

Per quanto riguarda le **imposte sul reddito**, la voce rappresenta una **componente positiva di conto economico per 3 milioni di Euro** (2,1 milioni al 30 giugno 2020 ed un costo di 3,8 milioni al 30 giugno 2019) per la rilevazione di imposte anticipate, calcolate prevalentemente sulla perdita fiscale IRES di periodo ed 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.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta pertanto a una **perdita di 9,7 milioni di Euro** più che raddoppiata rispetto al risultato del primo semestre 2020 (-4,7 milioni di Euro) grazie alla performance positiva dei due mesi di gennaio e febbraio pre-Covid. Al 30 giugno 2019 il risultato era stato positivo per 9,4 milioni di Euro.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	8.044	11.437	(3.393)	-29,7%	30.229	-73,4%
Ricavi per servizi non aeronautici	5.569	9.421	(3.852)	-40,9%	21.075	-73,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	476	225	251	111,6%	504	-5,6%
RICAVI RETTIFICATI	14.089	21.083	(6.994)	-33,2%	51.808	-72,8%
Materiali di consumo e merci	(664)	(699)	35	-5,0%	(962)	-31,0%
Costi per servizi	(7.330)	(7.681)	351	-4,6%	(10.075)	-27,2%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.460)	(1.900)	440	-23,2%	(4.074)	-64,2%
Oneri diversi di gestione	(1.401)	(1.495)	94	-6,3%	(1.595)	-12,2%
Costo del personale	(10.247)	(10.583)	336	-3,2%	(14.950)	-31,5%
COSTI RETTIFICATI	(21.102)	(22.358)	1.256	-5,6%	(31.656)	-33,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	(7.013)	(1.275)	(5.738)	-450,0%	20.152	n.s.
Ricavi per servizi di costruzione	3.786	12.418	(8.632)	-69,5%	7.091	-46,6%
Costi per servizi di costruzione	(3.605)	(11.826)	8.221	-69,5%	(6.753)	-46,6%
Margine Servizi di Costruzione	181	592	(411)	-69,4%	338	-46,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(6.832)	(683)	(6.149)	-900,3%	20.490	n.s.

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione:

	1° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	2° TRIM 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	210.617	-84,9%	-89,3%	563.003	1320,6%	-77,3%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)						
RICAVI RETTIFICATI	4.709	-72,4%	-78,8%	7.425	228,8%	-72,3%
Ricavi per servizi aeronautici	2.512	-72,2%	-79,5%	3.793	334,5%	-75,3%
Ricavi per servizi non aeronautici	2.038	-74,2%	-78,9%	3.335	164,7%	-70,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	159	3,9%	-32,9%	297	137,6%	-16,1%
COSTI RETTIFICATI	(9.709)	-26,3%	-32,2%	(9.862)	26,6%	-35,7%
Costo del personale	(4.748)	-23,5%	-30,3%	(4.881)	28,5%	-34,5%
Altri costi operativi	(4.961)	-28,8%	-34,0%	(4.981)	24,8%	-36,7%
MOL RETTIFICATO	(5.000)	n.s.	n.s.	(2.437)	-55,9%	n.s.
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	-106,2%	n.s.	n.s.	-32,8%	n.s.	n.s.

3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

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

in migliaia di Euro	al 30.06.2021	al 30.06.2020	Variazione
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	(6.515)	(1.171)	(5.344)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(15.349)	(5.761)	(9.588)
Flusso di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(3.591)	(12.062)	8.471
Flusso di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.767)	4.661	(6.428)
Variazione finale di cassa	(20.707)	(13.162)	(7.545)
Disponibilità liquide inizio periodo	43.658	29.253	14.405
Variazione finale di cassa	(20.707)	(13.162)	(7.545)
Disponibilità liquide fine periodo	22.951	16.091	6.860

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha assorbito cassa per 6,5 milioni di Euro contro 1,2 milioni del periodo di confronto. Il peggioramento, pari a 5,3 milioni di Euro, è dovuta essenzialmente al risultato economico negativo del periodo.

I flussi di cassa del capitale circolante del semestre sono stati negativi per altri 8,8 milioni di Euro a causa prevalentemente:

- ✓ della crescita dei crediti commerciali per effetto dell'aumento del fatturato del mese di giugno non ancora scaduto/incassato;
- ✓ dell'aumento delle altre attività correnti per effetto dei crediti per addizionale ai diritti di imbarco collegati all'aumento dei volumi di fatturato di cui sopra e dei maggiori ratei e risconti attivi legati alla stagionalità del periodo in esame;
- ✓ della contrazione dei debiti commerciali per effetto del pagamento dei debiti, principalmente per investimenti effettuati nell'esercizio precedente.

Conseguentemente si rileva la contrazione del **flusso di cassa delle attività operative** che si è attestato a - **15,3 milioni di Euro** contro un flusso di cassa sempre negativo ma di soli 5,8 milioni di Euro del primo semestre 2020.

Di contro, l'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato di **3,6 milioni di Euro** contro 12,1 milioni nel semestre di confronto per i minori investimenti infrastrutturali effettuati.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **1,8 milioni di Euro** per il rimborso delle rate del mutuo oltre al pagamento di passività per leasing contro un flusso di cassa positivo di 4,7 milioni del primo semestre 2020 dovuto all'accensione di un finanziamento a breve termine di 5 milioni di Euro.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 20,7 milioni di Euro** contro un assorbimento di liquidità nel primo semestre 2020 di 13,2 milioni di Euro.

Di seguito il dettaglio della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2021 a confronto con il 31 dicembre ed il 30 giugno 2020.

<i>in migliaia di euro</i>		al	al	al	Variazione	Variazione
		30.06.2021	31.12.2020	30.06.2020	30.06.2021 31.12.2020	30.06.2021 30.06.2020
A	Cassa	32	33	25	(1)	7
B	Altre disponibilità liquide	22.919	43.625	16.066	(20.706)	6.853
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D	Liquidità (A+B+C)	22.951	43.658	16.091	(20.707)	6.860
E	Crediti finanziari correnti	0	275	772	(275)	(772)
F	Debiti bancari correnti	(23)	(33)	(5.035)	10	5.012
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.067)	(3.064)	(3.062)	(3)	(5)
H	Altri debiti finanziari correnti	(964)	(1.440)	(1.967)	476	1.003
I	Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(4.054)	(4.537)	(10.064)	483	6.010
J	Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	18.897	39.396	6.799	(20.499)	12.098
K	Debiti bancari non correnti	(67.229)	(68.759)	(11.400)	1.530	(55.829)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(824)	(1.026)	(1.221)	202	397
N	Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(68.053)	(69.785)	(12.621)	1.732	(55.432)
O	Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J+N)	(49.156)	(30.389)	(5.822)	(18.767)	(43.334)

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 30 giugno 2021 è di **49,2 milioni** di Euro rispetto a 30,4 milioni al 31 dicembre 2020 ed a 5,8 milioni al 30 giugno 2020 con un aumento rispettivamente di 18,8 milioni e 43,3 milioni di Euro.

Rispetto al 31 dicembre 2020 il peggioramento è dovuto all'assorbimento straordinario di liquidità dovuto alla crisi in atto che ha fortemente ridotto i flussi in entrata legati alla gestione corrente unitamente al pagamento degli investimenti e interventi a fondo di rinnovo del semestre e del canone di concessione aeroportuale - conguaglio 2019 e intera annualità 2020 - slittato ad aprile 2021. Sul fronte dell'indebitamento la variazione più significativa attiene il pagamento delle rate in scadenza dei finanziamenti in essere.

Rispetto al 30 giugno 2020 l'aumento della liquidità è dovuto all'incasso di finanziamenti garantiti SACE per 58,9 milioni di Euro parzialmente assorbiti dalle esigenze di cassa correnti ed a quelle legate agli investimenti; parallelamente l'accensione di tali finanziamenti è all'origine dell'aumento dell'indebitamento bancario non corrente al netto del pagamento delle rate dei mutui in scadenza.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI	al 30.06.2021	al 31.12.2020	al 30.06.2020	Variazione 30.06.2021 31.12.2020	Variazione 30.06.2021 30.06.2020
-Crediti commerciali	8.634	6.279	7.377	2.355	1.257
-Crediti tributari	1.430	1.299	837	131	593
- Altri Crediti	4.081	2.494	3.034	1.587	1.047
-Rimanenze di magazzino	661	676	704	(15)	(43)
Subtotale	14.806	10.748	11.952	4.058	2.854
-Debiti commerciali	(9.636)	(13.612)	(13.953)	3.976	4.317
-Debiti tributari	(912)	(511)	(1.060)	(401)	148
-Altri debiti	(23.823)	(22.923)	(21.753)	(900)	(2.070)
Subtotale	(34.371)	(37.046)	(36.766)	2.675	2.395
Capitale circolante netto operativo	(19.565)	(26.298)	(24.814)	6.733	5.249
Immobilizzazioni	216.105	217.457	205.487	(1.352)	10.618
-Imposte differite attive	13.760	10.732	7.931	3.028	5.829
-Altre attività non correnti	13.242	13.262	12.623	(20)	619
Totale immobilizzazioni	243.107	241.451	226.041	1.656	17.066
- Fondi rischi, oneri e TFR	(16.790)	(17.567)	(19.381)	777	2.591
- Fondo imposte differite	(2.646)	(2.618)	(2.586)	(28)	(60)
-Altre passività non correnti	(41)	(41)	0	0	(41)
Subtotale	(19.477)	(20.226)	(21.967)	749	2.490
Capitale fisso operativo	223.630	221.225	204.074	2.405	19.556
Totale Impieghi	204.065	194.927	179.260	9.138	24.805

FONTI	al 30.06.2021	al 31.12.2020	al 30.06.2020	Variazione 30.06.2021 31.12.2020	Variazione 30.06.2021 30.06.2020
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(49.156)	(30.389)	(5.822)	(18.767)	(43.334)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(74.313)	(87.814)	(87.855)	13.501	13.542
-Risultato dell'esercizio	9.718	13.590	4.731	(3.872)	4.987
Patrimonio Netto di Gruppo	(154.909)	(164.538)	(173.438)	9.629	18.529
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(154.909)	(164.538)	(173.438)	9.629	18.529
Totale fonti	(204.065)	(194.927)	(179.260)	(9.138)	(24.805)

Il **capitale investito netto** al 30 giugno 2021 è pari a **204,1 milioni di Euro** in aumento di 9,1 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2020 e di 24,8 milioni rispetto al 30 giugno 2020.

Dal lato degli impieghi la struttura patrimoniale del Gruppo al 30 giugno evidenzia un aumento degli impieghi di capitale circolante netto operativo di 6,7 milioni di Euro per effetto della crescita dei crediti commerciali e non commerciali e la diminuzione dei debiti e, in parallelo, un aumento degli impieghi in immobilizzazioni sia infrastrutturali che legate alla crescita delle imposte differite attive sulle perdite fiscali del periodo. Rispetto al 30 giugno 2020 si evidenzia un analogo assorbimento di cassa del capitale circolante netto operativo (5,2 milioni di Euro) ed una crescita significativa degli impieghi in immobilizzazioni (10,6 milioni di Euro) oltre che delle imposte differite attive (5,8 milioni) in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 30 giugno 2021 è pari a 49,2 milioni di Euro contro 30,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 e 5,8 milioni di Euro al 30 giugno 2020 mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a **154,9 milioni di Euro** contro 164,5 milioni al 31 dicembre 2020 e 173,4 milioni al 30 giugno 2020 a causa delle perdite del periodo riportate al nuovo esercizio.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 giugno 2021.

3.5.1 LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Nel mese di febbraio 2021 il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30 (detto Masterplan) dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, ha ricevuto l'approvazione finale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). Gli interventi di sviluppo infrastrutturale inclusi nel Masterplan dell'aeroporto 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. L'approvazione finale del Masterplan 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. Nei primi sei mesi dell'anno in corso, nonostante una generale riduzione degli investimenti a causa della pandemia, sono ulteriormente avanzati i procedimenti di alcuni interventi chiave sul terminal passeggeri che vedranno la realizzazione nel breve periodo in quanto necessari a supportare la ricostituzione del traffico a livelli pre-pandemici, in particolare:

- l'ampliamento e riqualifica dei controlli di sicurezza e dei passaporti in partenza che ha visto l'aggiudicazione dei lavori di realizzazione con inizio del cantiere nel secondo semestre 2021;
- il completamento del progetto esecutivo di ampliamento e riconfigurazione della sala partenze e dei gate di imbarco Schengen che nel secondo semestre verrà trasmesso ad ENAC per approvazione.

3.5.2 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 giugno 2021 è pari a 3,9 milioni di Euro, di cui 2,4 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti di Masterplan si evidenzia la conclusione dei lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato nel settore cargo.

Si segnala inoltre l'avvio della fase di valutazione della congruità di prezzo in capo all'Agenzia delle Entrate sugli espropri propedeutici alla realizzazione della fascia boscata individuata come opera di compensazione ambientale per lo sviluppo del Masterplan.

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

- la conclusione dell'ampliamento degli uffici in area check-in. Si attende il collaudo di agibilità, in capo ad Enac;
- i lavori di realizzazione di un nuovo impianto de-icing, con entrata in funzione stimata per la stagione invernale;
- interventi vari relativi all'*information technology* e altri richiesti da prescrizioni dei Vigili del Fuoco (compartimentazione del parcheggio interrato P2 e recinzioni varie in airside).

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 30 giugno 2021 è pari a circa 211 mila Euro, interventi che riguardano essenzialmente il ripristino di ascensori, dei gruppi refrigeratori, di porte automatiche e portoni e il rifacimento della pavimentazione presso un hangar operativo.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	425	452	(27)	-6%	489	(64)	-13%
Dirigenti	10	9	1	11%	10	0	0%
Quadri	36	35	1	3%	32	4	13%
Impiegati	301	321	(20)	-6%	349	(48)	-14%
Operai	78	87	(9)	-10%	98	(20)	-21%

	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	467	505	(38)	-8%	541	(74)	-14%
Dirigenti	10	9	1	11%	9	1	11%
Quadri	36	34	2	6%	32	4	13%
Impiegati	340	372	(32)	-9%	398	(58)	-15%
Operai	81	90	(9)	-10%	102	(21)	-21%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 27 equivalenti full-time rispetto al 2020 e di 64 rispetto al 2019 è dovuta principalmente al mancato ricorso a partire da aprile 2020 ai contratti a termine a causa della riduzione del traffico

Il costo

La riduzione (-3,2% rispetto al 2020 e -31,5% rispetto al 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. Il confronto tra 2021 e 2020 risulta caratterizzato, nello specifico, da un diverso andamento del costo del personale nei due trimestri. In particolare, il primo trimestre 2021 ha beneficiato di un significativo utilizzo della Cassa Integrazione, non attivata nel primo trimestre 2020, quando non si erano ancora manifestati gli effetti della pandemia. Il secondo trimestre 2021, invece, risente di un minore utilizzo della cassa integrazione nelle aree operative per effetto della progressiva e graduale ripresa del traffico passeggeri.

Tra le voci in crescita si rileva il costo per incentivi all'esodo in base ad accordi di risoluzione anticipata del contratto di lavoro a seguito di verbale di accordo con i sindacati (rif. Le Relazioni Sindacali).

Anche nel 2021, come nel 2020, il Gruppo ha agito sullo smaltimento delle ferie arretrate, sul blocco del lavoro straordinario e, con decorrenza da marzo 2020 fino al 20 marzo 2021, 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 riduzione delle attività degli altri dipendenti. A partire dal 22 marzo 2021, fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021, fino al 31 dicembre 2021, per la società controllata FFM.

Contribuiscono al risparmio anche gli altri costi del personale, principalmente per minori costi di servizio mensa (in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working), di formazione (solo rispetto al 2019 in quanto rispetto al 2020 il costo è in linea) e trasferte, e il mancato ricorso a lavoro in somministrazione.

	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il semestre chiuso al 30.06.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	10.247	10.583	(336)	-3,2%	14.950	(4.703)	-31,5%

LE RELAZIONI SINDACALI

In data 26 febbraio 2021 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga per i dipendenti AdB, entrata in vigore a partire dal 22 marzo 2021 e con validità fino al 13 giugno 2021. Nell'accordo è previsto un sistema di rotazione che viene applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità. Anche per la CIGD è prevista l'integrazione al reddito dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha stabilito la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei 12 mesi precedenti il periodo della pandemia. Successivamente AdB ha richiesto l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD (14/6-26/12) previste dal Decreto Sostegni. A differenza della CIGD in vigore tra marzo e giugno 2021, per le ulteriori settimane c'è stata la possibilità per l'Azienda di anticipare il trattamento ai lavoratori, con anche l'integrazione del Fondo di Solidarietà per il Trasporto Aereo.

Lo stesso accordo è stato siglato per la società FFM, sia per le prime 12 settimane con un periodo di validità dall'01 aprile al 23 giugno 2021 che per le successive 28 settimane dal 27 giugno al 31 dicembre.

Il 5 gennaio 2021 è stato siglato, inoltre, un accordo con le OO.SS. per istituire un piano di esodo incentivato volontario, sia per AdB che per FFM, quale ulteriore misura per la tutela occupazionale e allo stesso tempo per consentire risparmi sul costo del personale del Gruppo. Il termine per le uscite incentivate, inizialmente fissato al 31 marzo, è stato prorogato con successive integrazioni dell'accordo in una prima fase fino al 30 giugno e successivamente al 31 ottobre 2021, in linea con il prolungamento del blocco dei licenziamenti deciso dal Governo.

Durante tutta la fase di emergenza Covid il Gruppo Adb ha mantenuto un rapporto costante con le OO.SS. e con i RLS attraverso l'istituzione di un Comitato Regolamentazione e si sono tenuti incontri di aggiornamento periodici sulle misure di protezione e prevenzione dal contagio di volta in volta adottate per fronteggiare l'emergenza. In collaborazione con le Organizzazioni Sindacali, e con il sostegno di Comune e Città Metropolitana di Bologna, Adb ha anche formalizzato e ha posto all'attenzione del Governo Italiano, del Ministero dei Trasporti, 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.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel confronto con il primo semestre dello scorso anno si evidenzia un allineamento dei costi dedicati alla formazione, che quest'anno è stata svolta totalmente non in presenza.

La formazione del primo semestre 2021 è stata caratterizzata dalla formazione obbligatoria, che ha coinvolto il Servizio Prevenzione e Protezione, e dall'aggiornamento Security per circa 70 addetti, che hanno sostenuto l'esame di rinnovo della certificazione triennale con ENAC, e da diverse iniziative di carattere manageriale, grazie all'utilizzo dei fondi professionali e alla partecipazione a bandi.

Per quanto riguarda la formazione manageriale si evidenziano:

- il corso "Adempimenti normativi in materia di energia nella progettazione di edifici", che ha coinvolto tutta la Direzione Infrastrutture e il Maintenance Manager in tema di efficienza energetica e inquadramento normativo regionale e nazionale;
- un percorso di Team Coaching rivolto a tutto il Management Board sul tema della Pandemic Fatigue per gestire la forte pressione dovuta al lungo protrarsi della situazione pandemica e la conseguente situazione di incertezza e difficoltà sotto il profilo strategico, gestionale e di guida delle persone.

Tra i corsi specialistici svolti nel primo semestre si segnalano:

- il corso CAST Terminal rivolto al gruppo di lavoro "Cast Airport Simulation Team", che ha l'obiettivo di simulare scenari futuri che coinvolgono infrastrutture e processi operativi al fine di dare elementi di supporto alle decisioni strategiche del management;
- il corso Auditor per sei nuovi auditor aziendali sia di qualità che di security;
- il corso Adempimenti Normativi in materia di energia nella progettazione di edifici, in tema di efficienza energetica e inquadramento normativo regionale e nazionale;
- il corso Runway Inspection in accordo con il Reg. EU 139 ADR.OPS. B.015 sul monitoraggio ed ispezione dell'Area di Movimento, che ha coinvolto otto persone tra i Supervisor Airside e l'area di manutenzione airside.
- il corso Report di Sostenibilità per un membro del Team Sostenibilità;
- il corso Dangerous Goods per l'istruttore certificato del Training Center.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquisita 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 struttura specialistica per l'espletamento delle pratiche doganali.

Al 30 giugno 2021 la società aveva 15 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.

Nonostante i pesanti impatti sul traffico aereo della pandemia da Covid-19, FFM ha chiuso il semestre con una crescita del traffico servito del 15% rispetto al primo semestre 2020. Il traffico cargo via aerea è risultato in ripresa pur se ancora penalizzato dalla mancanza di voli e di capacità di stiva: il semestre si è chiuso con un -1% in qualche modo sorprendente vista anche la mancanza dei voli charter sanitari effettuati nel 2020. Positivo il traffico via superficie con una crescita del 26% rispetto al semestre 2020. Per quel che riguarda le direttrici di traffico, le esportazioni hanno segnato una crescita del 34% mentre l'import ha chiuso con una flessione del 24%.

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 30 giugno 2021 i risultati economici hanno subito una contrazione, pur chiudendo con un risultato economico positivo. La riduzione dei ricavi del 19% rispetto al primo semestre 2020 a fronte di un leggero incremento dei costi (1%) ha determinato un calo del Margine Operativo Lordo dell'81% pur attestandosi su un valore positivo di 62 mila Euro. Analogo l'andamento del risultato del periodo che si attesta su un valore positivo di 47 mila Euro ma in calo dell'80% rispetto al primo semestre 2020.

Come meglio descritto nel capitolo sul contenzioso a cui si rimanda per approfondimenti, la società ha dato mandato ai suoi legali di difenderla nei giudizi tributari innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Bologna avverso alcuni avvisi di rettifica delle dichiarazioni doganali di importazione ed in base ai quali l'Agenzia delle Dogane di Bologna - non ritenendo sussistenti i presupposti per la franchigia di dazi all'importazione e per l'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione - ha invitato FFM a corrispondere i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per un ammontare complessivo di 4,3 milioni di Euro. I predetti avvisi individuano come soggetto obbligato al pagamento FFM e, in solido, i clienti per i quali ha effettuato le operazioni di sdoganamento. Le eventuali obbligazioni di FFM nei confronti dall'Agenzia deriverebbero da comportamenti *contra legem* posti in essere dai clienti e nei confronti dei quali FFM è completamente estranea nonché parte lesa e come tale ha dato mandato ai propri legali di difendersi in tutte le sedi.

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.

La società ha affidato alcune attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* riguardante l'area legale e del personale e, al 30 giugno 2021, operava con 15 dipendenti in crescita rispetto al 31 dicembre 2020 (11 dipendenti) per l'avvio dell'attività di assistenza handling ai voli c.d. "non programmati" (o anche servizio "H24"), attività affidata dalla Capogruppo che ha comportato l'acquisizione di mezzi e personale per l'inizio dell'attività dal 1° aprile 2021.

L'emergenza sanitaria legata al Covid-19 ha impattato fortemente anche sull'andamento del traffico di Aviazione Generale, anche se si evidenzia una ripresa a partire dal mese di marzo, anche grazie alla chiusura dell'aeroporto di Firenze per lavori. Nel primo semestre 2021 TAG ha infatti registrato un aumento del 74.0% dei movimenti aeromobili rispetto al 2020, con volumi inferiori rispetto al 2019 solo del 4%.

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

Nel primo semestre 2021, grazie alla ripresa del traffico e all'avvio del servizio "H24", TAG ha visto una crescita dei ricavi del 79% rispetto al primo semestre 2020 oltre che per effetto dell'incasso del contributo a fondo perduto di 103 mila Euro di cui al Decreto Sostegni. I costi operativi sono aumentati del solo 29%, prevalentemente per il maggior acquisto di carburante aeromobili cui hanno corrisposto maggiori vendite e per l'aumento dei costi del personale per effetto delle nuove assunzioni necessarie per coprire il servizio H24. Conseguentemente, la Società ha chiuso il semestre con un risultato di periodo positivo per 362 mila Euro contro 13 mila nel periodo di confronto.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del primo semestre 2021 con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del Bilancio Consolidato abbreviato al 30 giugno 2021.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 SOSTENIBILITA'

L'Emittente prosegue con debita focalizzazione i propri obiettivi di sostenibilità, pur aggiornati al momento pandemico. Ciò, anche in adesione al nuovo Codice di Corporate Governance (ed. 2020), con l'attenzione dell'intero organo amministrativo che intende guidare la società perseguendone il successo sostenibile.

Al riguardo va ricordata l'assegnazione al Comitato Controllo e Rischi - con funzioni anche di Comitato per operazioni con parti correlate - delle funzioni di Comitato per la Sostenibilità. Nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di sostenibilità il Comitato assicura al Consiglio di Amministrazione un adeguato supporto nei suoi obiettivi di perseguimento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine nell'ambito dei piani della Società e del Gruppo.

Il Gruppo, infatti, continua a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative nell'ambito della sostenibilità ambientale. Inoltre, particolarmente sfidanti ma ritenuti importanti nell'attuale contesto critico conseguente alla pandemia ed ai negativi riverberi nell'ambito del segmento di business di riferimento, in particolare la salvaguardia per quanto possibile dei posti di lavoro.

Circa i temi di sviluppo ambientalmente sostenibile la Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 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 giugno 2021 si è conclusa la progettazione esecutiva della fascia boscata e relativo percorso ciclabile la cui realizzazione è prevista a nord dell'aeroporto entro la fine del 2023. Si tratta della principale opera di compensazione ambientale, costituita da un'area a bosco di estensione pari a circa 40 ettari e di una pista ciclabile di lunghezza pari a circa 3,5 km che collegherà la zona Bargellino con l'abitato di Lippo di Calderara di Reno.

Nel corso del 2021, a causa della pandemia e dei conseguenti bassi volumi di traffico aereo l'impatto acustico aeroportuale si è mantenuto ben al di sotto dei valori registrati nel 2019. Ciò nonostante il Gruppo ha portato avanti iniziative rivolte alla gestione del disagio indotto dal rumore aeroportuale tra cui l'avanzamento dell'accordo di finanziamento di 0,2 milioni di Euro per la realizzazione di alcuni interventi di mitigazione dell'impatto acustico da sorvolo aeromobili su di una scuola di infanzia del territorio.

Per quanto riguarda la struttura aziendale la gestione propositiva ed implementativa delle iniziative tutte inerenti lo sviluppo sostenibile, sotto la guida del Direttore Generale ed Amministratore Delegato, sono affidate al management nel suo complesso e, più di recente, il focus da assicurare con continuità e competenza multifattoriale rispetto a tale tematica ha suggerito altresì la costituzione di uno specifico comitato manageriale interfunzionale, costituito a inizio 2021. Tale gruppo di lavoro ha il compito di seguire le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e alle sue dinamiche di interazione con gli stakeholder, applicare le linee strategiche di sostenibilità approvate dal Consiglio di Amministrazione, elaborare proposte e periodici aggiornamenti del Piano di Sostenibilità e le linee guida del Piano di Comunicazione della Sostenibilità da sottoporre in primis all'Amministratore Delegato e quindi al Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità per valutazione e parere e, indi, al board.

4.2 LA QUALITÀ

Il primo semestre 2021, sotto il profilo della qualità del servizio, è stato fortemente influenzato dalla pandemia in corso. In generale si è confermata una ottima percezione da parte del passeggero, con elevati livelli di soddisfazione generale e di qualità erogata. Si evidenzia un primo segnale di discontinuità nel mese di giugno in coincidenza con la ripresa del traffico (pesano ancora, infatti, nella operatività quotidiana i limiti di distanziamento sociale e sicurezza imposti dalla pandemia). I tempi di attesa sono rimasti all'interno delle soglie obiettivo e con buone performance.

Da segnalare, inoltre, l'alto livello di soddisfazione per le misure messe in campo da aeroporto per il contenimento del Covid, tra cui i controlli, l'informativa al passeggero e la disponibilità di postazioni igienizzanti. L'impegno del gestore in queste attività è condiviso con gli altri operatori aeroportuali grazie ad un flusso costante di informazione e aggiornamento.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA

L'anno 2021 rappresenta il secondo anno del 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.

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 Decreto del Presidente della Repubblica.

L'attesa e l'auspicio – a questo punto – è che gli Enti competenti procedano in autotutela alla revisione delle previsioni della succitata clausola con ogni consentita urgenza, così consentendo di riprendere il dialogo per la finalizzazione di adeguati ed aggiornati reciproci impegni.

Si dà atto, come già in precedenti relazioni, che per diverse ragioni, indipendenti dalla volontà della Capogruppo che ha confermato in ogni sede ed interlocuzione la sua piena disponibilità all'ENAC, il Contratto non è stato formalizzato per iscritto – comunque dandosi in buona fede applicazione agli impegni correlati nel corso del 2020 e nel corrente 2021, necessariamente con interpretazione coerente all'insorgenza dell'evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale; si dà altresì atto che anche Enac, dal canto suo ha, in relazione al medesimo Contratto di Programma, ugualmente dato piena attuazione svolgendo i monitoraggi di competenza.

Al riguardo la Capogruppo proseguirà le interlocuzioni con Enac per una valutazione aggiornata della propria peculiare posizione ed un'adeguata istruttoria di aggiornamento alla situazione attualizzata agli impatti della pandemia sui diversi fronti interessati dalla regolamentazione tipica del Contratto di Programma. Pro tempore il gestore procederà nella gestione aeroportuale, come fin qui, in buona fede e con leale cooperazione, pur in assenza di vincoli formali ed altresì tenendo conto di una situazione del settore e specifica dello scalo complessivamente ben differente rispetto ai target ed agli impegni alla base delle ipotesi istruttorie del 2019 per causa dell'evento esogeno pandemico ancora corrente.

5.2 DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

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 state applicate a partire dal 1° gennaio 2021. A tal proposito si informa che 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.

In data 15 luglio 2021 l’Autorità ha comunicato alla Società alcuni correttivi che verranno applicati in sede di definizione delle tariffe 2022.

In data 20 maggio 2021 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha differito al 1° gennaio 2023 l’entrata in vigore dei nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020), prevista originariamente a decorrere dal 1° luglio 2021.

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

In data 30 novembre 2020 è stato 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 il suddetto decreto, evidenziandone i motivi di illegittimità per varie ragioni, tra le quali la violazione del diritto di contraddittorio 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.

In specie si dà atto della recente attivazione della locale Direzione aeroportuale ENAC che ha supportato l'esperimento di verifica e sopralluogo, alla presenza di rappresentanti ENAV e AdB, di taluni beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV e diversi dagli AVL, in esito a tali attività indi procedendosi ad una legittima finalizzazione della presa in consegna. Ciò con introduzione negli atti formali di opportune cautele visto il pessimo stato e condizione della più parte dei beni dei quali si prevede, la successiva demolizione, in linea con le previsioni di Masterplan e, comunque, senza acquiescenza rispetto alla materia dedotta nel contenzioso succitato per cui si proseguirà nella diligente argomentazione delle posizioni a tutela della piena legittimità dell'iter e della posizione di AdB, viste le peculiarità delle infrastrutture ENAV presso lo scalo; ciò altresì nell'interesse alla sicurezza delle operazioni aeroportuali senza soluzione di continuità.

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), entrata 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.

Quanto all'intervento normativo sugli ammortizzatori sociali, il comma 714 dell'art. 1 della Legge di Bilancio ha previsto 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 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 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. (rif. par. Le Relazioni Industriali per approfondimenti).

In data 25 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (GU Serie Generale n. 123 del 25-05-2021). Il provvedimento, all'articolo 73 comma 2, prevede l'incremento di 300 milioni di euro del fondo di compensazione istituito dalla Legge di Bilancio 2021, dei quali 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali e i restanti 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Ne consegue, dunque, che la dotazione del fondo tesa a compensare i danni patiti dalle società di gestione ammonta complessivamente a 735 milioni di euro.

In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi dell'art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano da 800 milioni di Euro destinato a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assistenza a terra per i danni subiti a causa del Covid-19.

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 MIMS di concerto con il MEF, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari; tale decreto ad oggi non è ancora stato emanato.

5.5 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.

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.

Successivamente a seguito di CTU richiesta dalla procedura, l'importo assistito da privilegio è stato ridotto a 51 mila Euro in quanto i crediti maturati su aeromobili che Alitalia utilizzava in forza di contratti di leasing per 0,6 milioni di Euro sono stati ritenuti ammissibili solo in chirografo. Adb si è opposta a tale proposta richiedendo il riconoscimento integrale del privilegio.

Con Decreto del 9 ottobre 2020 è stata costituita la società Italia Trasporto Aereo SpA con capitale sociale iniziale pari a venti milioni di Euro, interamente versati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. ITA la nuova compagnia aerea di bandiera, a seguito della conclusione positiva della difficile trattativa tra Ue e governo italiano, inizierà le attività venerdì 15 ottobre 2021 con un aumento di capitale programmato di 700 milioni di euro.

Rispetto alle posizioni di debito attuale di Alitalia SAI in a.s., si rappresenta un'esposizione significativa pari a circa Euro 1,2 milioni di Euro dei quali 0,6 milioni sono costituiti da crediti non commerciali prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco e di cui 0,8 milioni risultano scaduti da oltre 90 giorni al 30 giugno 2021. In relazione a tale progressivamente peggiorativa situazione, Adb ha inoltrato, come di prassi, diligenti richieste e solleciti di pagamento, altresì costantemente informando Enac della situazione di ennesimo rischio e pregiudizio per il gestore ed altresì, infine, diffidando formalmente l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile con richiesta di adottare misure atte ad inibire le operazioni aeroportuali del vettore medesimo. Ulteriormente – non avendo fin qui ricevuto riscontro alcuno da Enac, pur a seguito delle plurime comunicazioni pec formalizzate – è stata predisposta ed inviata la necessaria documentazione al fine di formalizzare specifica istanza ex art. 802 del codice della navigazione alla locale Direzione Aeroportuale Bologna-Rimini al fine di ottenere il provvedimento di divieto di decollo dei velivoli della flotta AZ. La Direzione Aeroportuale non ha concesso detto provvedimento, ritenendo ostativa la condizione di amministrazione straordinaria del vettore.

5.6 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 applicato le tariffe extra UE ai collegamenti per la UK, a decorrere dalla stagione estiva IATA 2021, e quindi a partire dal 28 marzo 2021.

Sempre in materia si menziona il cd. "EU-UK Trade and Cooperation Agreement" che il 24 dicembre 2020 l'Unione Europea e il Regno Unito, dopo lunghe trattative, hanno raggiunto al fine di disciplinare le loro relazioni future, scongiurando dunque lo scenario di una "hard Brexit". Detto accordo ha ricevuto il 28 dicembre il via libera unanime da parte degli ambasciatori dei 27 Stati membri presso l'Unione Europea (Coreper). Per la sua formale adozione, dopo un periodo di operatività provvisoria (fino al 30 aprile 2021) è però risultato necessario il voto favorevole del Parlamento Europeo e della Camera dei Comuni del Regno Unito. A seguito del consenso espresso dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo, rispettivamente il 27 e 29 aprile 2021, l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione e l'accordo sulla sicurezza delle informazioni tra l'UE e il Regno Unito sono quindi entrati in vigore il 1° maggio 2021.

L'Accordo prevede una cooperazione tra le parti in vari campi, tra cui quello dell'aviazione, al fine di garantire un level playing field tra operatori dell'Unione Europea e del Regno Unito. Nell'accordo vengono disciplinati, in particolare, i temi relativi ai diritti di traffico, alla safety e alla security aeroportuale, agli accordi di codeshare, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle tematiche ambientali. Nel settore dell'aviazione, le compagnie aeree del Regno Unito non saranno più considerate vettori dell'Unione Europea e perderanno i diritti di traffico esistenti in Unione Europea. I vettori dell'Unione Europea e del Regno Unito potranno effettuare il trasporto illimitato di passeggeri e merci tra i punti nell'Unione Europea e punti nel Regno Unito e viceversa (3° e 4° libertà). Se gli Stati membri lo concordano bilateralmente e reciprocamente con il Regno Unito, sarà possibile proseguire il trasporto (5° libertà) di merci da/verso un paese terzo. L'accordo garantisce anche la cooperazione in materia di sicurezza, protezione e gestione del traffico aereo.

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

Non si segnalano novità di rilievo rispetto a quanto indicato nel Bilancio al 31 dicembre 2020.

Revocatoria Alitalia

La Capogruppo 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 giudiziale - 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 che AdB non ha ritenuto legittima. 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 riguardo si sono tenute alcune udienze e la causa è stata trattenuta in decisione. In data 6 maggio 2021 le Parti hanno formalizzato un secondo atto aggiuntivo per 1,1 milioni di Euro, con lo scopo di concludere, a tutti gli effetti, i rapporti tra la Committente e la Società incaricata in modo reputato congruo e corretto da entrambe le Parti, senza avere successive reciproche pretese o richieste di qualsivoglia genere. L'atto -con finalità altresì transattive- è stato adempiuto dalle Parti.

Il contenzioso civile (numero di Ruolo generale: 13643/2020) è stato dichiarato estinto con pec del Tribunale di Bologna in data 9 giugno 2021.

Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART

Rispetto all'informativa resa nel Bilancio al 31 dicembre 2020 si segnala che ART ha emanato in materia la Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 con cui l'Autorità ha, inter alia, (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva.

Al fine di non rappresentare acquiescenza in relazione a quanto contestato anche con la proposizione del ricorso avverso la Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 si è proceduto all'impugnazione nei termini altresì della Delibera n. 68/2021.

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

Non si segnalano novità di rilievo rispetto a quanto indicato nel Bilancio al 31 dicembre 2020.

Contenzioso doganale FFM

In data 20 aprile 2021 l'Ufficio delle Dogane di Bologna ha notificato l'avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, a seguito di controlli successivi ad alcune operazioni di importazione effettuate, per conto di importatori terzi, di dispositivi di protezione individuale nell'ambito dell'emergenza Covid-19 e destinati anche alle aziende sanitarie dell'Emilia-Romagna committenti. Non ritenendo le Dogane sussistenti, nelle fattispecie, i presupposti per franchigia di dazi all'importazione ed esenzione dall'imposta sul valore aggiunto all'importazione i detti avvisi contengono per FFM l'invito a corrispondere nel termine di 10 giorni i maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa Euro 4,3 milioni. I predetti avvisi individuano come soggetto obbligato al pagamento FFM (spedizioniere dichiarante in rappresentanza indiretta) e, in solido, gli importatori (persone giuridiche e fisiche).

Il Gruppo ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità e, in particolare, nelle fasi più critiche della diffusione della pandemia, la controllata FFM quale operatore del settore cargo, si è attivata e prodigata a seguito delle richieste e sollecitazioni e dei contatti degli Enti regionali e locali compiendo i massimi sforzi operativi e gestionali per fornire assistenza ai voli cargo straordinari che importavano nel nostro Paese i presidi sanitari fortemente ricercati dalle aziende ospedaliere e sanitarie del territorio. Il Gruppo conferma che le operazioni curate da FFM sono avvenute nel pieno rispetto delle procedure e delle normative, per quanto di responsabilità della medesima e respinge quindi fortemente le pretese dell'amministrazione doganale.

La controllata FFM ha conferito mandato difensivo a legali specialisti in materia ed ha proposto impugnativa avverso i predetti avvisi nel termine di legge di 60 giorni dalla notifica; ciò al fine di proporre ogni consentita difesa, in considerazione dell'assoluta estraneità della società al contestato mancato rispetto, da parte dell'importatore e con azione successiva all'importazione ed in nessun modo verificabile da FFM all'atto delle operazioni a propria cura svolte, della destinazione dei beni e, quindi, delle condizioni tutte legittimanti la predetta esenzione. Sono state altresì proposte istanze di sospensiva nell'ambito delle impugnative proposte.

Al fine di evitare denegate azioni esecutive nelle more del pronunciamento in tema di sospensiva, inoltre, FFM sta procedendo alla ricerca di adeguate garanzie bancarie o assicurative da presentare all'Ufficio delle Dogane *pro tempore*.

I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente la posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

Revocatoria Ernest

In data 15 aprile il Curatore Fallimentare del vettore aereo Ernest ha inviato alla Capogruppo una richiesta di restituzione delle somme pagate nei sei mesi antecedenti il deposito della richiesta di concordato preventivo, pari a 299 mila Euro – di cui circa 80 mila Euro per addizionale comunale - ai sensi della normativa in materia di revocatoria fallimentare. AdB ha già dato incarico ai legali che già l'avevano assistita nell'insinuazione al fallimento di valutare le possibili strategie difensive. Dopo approfondimenti con i nostri legali si ritiene vi siano diverse argomentazioni per resistere alla domanda del Curatore, eventualmente anche giudiziale, e non si è ritenuto, quindi di proporre alcuna ipotesi transattiva a controparte.

Atto di contestazione Agenzia delle Entrate di Bologna in relazione ad alcuni profili fiscali del rapporto con il vettore Ryanair

In data 7 maggio 2021 è pervenuto alla Capogruppo un "Atto di contestazione da parte della Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna – Ufficio Controlli" avendo quest'ultima ritenuto condivisibili taluni rilievi della Guardia di Finanza di Catanzaro in esito alla verifica ispettiva su Ryanair DAC Branch italiana ai fini IVA e delle imposte dirette. L'Ufficio territoriale locale ha, difatti, valutato le risultanze delle segnalazioni della GdF in relazione all'annualità 2015 e ha ravvisato profili sanzionatori ai fini IVA per AdB s.p.a. A seguito di opportuni approfondimenti che paiono riconfermare la piena legittimità dell'operato della Capogruppo, alla luce delle documentazioni agli atti, la Società ha presentato nei termini dati puntuali e circostanziate memorie difensive all'ufficio dell'Agenzia di Bologna, ai sensi dell'art. 16, comma 4 D.Lgs. 472/97. Nell'attuale indeterminatezza della posizione si rappresenta che, in ogni caso, la possibile denegata sanzione finale non avrebbe un impatto dirompente nell'ambito dell'ordinaria dimensione di contenzioso per la Capogruppo.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti significativi sul settore aeroportuale anche nella prima metà dell'anno in corso. Tuttavia, con l'avvio della stagione estiva, grazie al calo dei contagi e al contemporaneo buon andamento delle campagne di vaccinazione, si è assistito ad un netto incremento del traffico aereo, nonostante permanga incertezza relativamente agli sviluppi futuri, legata principalmente alla continua diffusione di varianti del virus. Secondo dati di ACI Europe, nei primi sei mesi dell'anno sono stati persi in Europa oltre 870 milioni di passeggeri rispetto al 2019 (-78,2%) e oltre 150 milioni anche rispetto allo stesso periodo del 2020 (-39,1%); da sottolineare, tuttavia, il seppur parziale recupero del mese di giugno, con quasi 60 milioni di passeggeri in più rispetto allo scorso anno. Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 non avverrà prima del 2025, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività (*Fonte: COVID-19 update, ACI Europe; COVID-19 & AIRPORTS Traffic Forecast & Financial Impact, Aprile 2021*).

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 tematiche.

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. 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 30 giugno 2021 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 49%, in crescita rispetto al 31 dicembre 2020 (27%) ed al 30 giugno 2020 (24%) ed un aumento del rischio di insoluto di alcuni clienti principalmente del comparto *aviation*.

La crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese di tutta la filiera; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha concesso alcune dilazioni di pagamento ai clienti ed ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 30 giugno 2021 così come continuerà a monitorarlo e adeguarlo anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa. In generale, il rischio di credito è affrontato utilizzando 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.

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

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

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

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

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 giugno 2021, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 48,9%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono 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. Nella Summer 2021, pur se in un contesto di forte incertezza, Ryanair ha basato sullo scalo di Bologna un ulteriore aeromobile, portando a 10 il numero di aeromobili basati e facendo diventare Bologna la seconda base di Ryanair in Italia. 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 primo margine positivo 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 traffico che generi un contributo marginale positivo. A fronte del protrarsi della crisi pandemica e di una condizione di significativa incertezza e perdurante discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha attivato per la Summer Season 2021 una policy ad hoc (finalizzata a sostenere la ripresa del traffico estivo, nell'interesse dell'utenza e del gestore, al fine di recuperare quanto più traffico possibile, nonostante la contingenza eccezionale); ciò con riserva di valutare ed adottare di seguito alla stagione estiva e considerate le più aggiornate prospettive di breve termine, una nuova policy annuale sempre in linea con le migliori prassi di settore.

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, per alcune aree commerciali sono stati disdetti o non prorogati i contratti di subconcessione e l'offerta prevalente sullo scalo è rappresentata da punti vendita *food & beverage*.

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, sono 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 30 giugno 2021 – sempre per 198 milioni di Euro – il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment*.

Stagionalità dei ricavi

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

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi;
- **EBITDA Rettificato:** misura utilizzata dal management del Gruppo per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA:
 - il margine calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto 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 e 04/03/2021.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	30/06/2021	30/06/2020	Var.	Var.
Fidejussioni	4.049	8.093	(4.044)	-50%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.491	3.009	(518)	-17%
Totale garanzie prestate	17.413	21.975	(4.562)	-21%

Al 30 giugno 2021, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 17,4 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fidejussioni di cui le principali:
 - a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro) diminuita a seguito di istanza per effetto della contrazione del traffico passeggeri;
 - 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. Alla luce delle mutate condizioni di mercato, Marconi Express ha rielaborato il proprio Piano Economico Finanziario e sulla base di quest'ultimo ha rinegoziato alcune delle condizioni del contratto di finanziamento con le banche finanziatrici. L'accordo modificativo del contratto di finanziamento ha esteso la data di scadenza della linea base del finanziamento stesso dal dicembre 2035 al giugno 2038. In seguito a quanto sopra AdB ha sottoscritto i seguenti atti:
 - atto ricognitivo dell'accordo di contribuzione che ribadisce gli impegni di AdB assunti con la sottoscrizione del 30 settembre 2016 prorogando la subordinazione nella cascata dei pagamenti, così come definita nell'atto originario, fino a giugno 2038
 - atto ricognitivo e confermativo del pegno che prevede estensione e conferma del pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo con durata fino a giugno 2038.
- 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 2,5 milioni di Euro.

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

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

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

Andamento del traffico

Grazie al buon avanzamento della campagna di vaccinazione nazionale e alle riaperture a livello italiano ed europeo, continua la ripresa del traffico, seppur ancora lontano dai numeri registrati nel periodo pre-Covid.

Nel mese di luglio, infatti, i passeggeri complessivi del Marconi sono stati 530.967 (-42,1% su luglio 2019, ultimo anno precedente la pandemia, e +132,8% su luglio 2020) e i movimenti 4.698 (-31,6% rispetto a luglio 2019 e +91,9% rispetto a luglio 2020).

Nel mese di agosto i passeggeri complessivi sono stati 618.354 (-32,4% su agosto 2019 ed in crescita del 98,1% su agosto 2020), con un forte balzo in avanti dei passeggeri su voli nazionali, arrivati a quota 231.742 (+29,6% su agosto 2019, +78,9% su agosto 2020). Risulta più lenta la ripresa del traffico su voli internazionali, a quota 386.612 (-47,4% su agosto 2019, ma +111,7% su agosto 2020), segmento che storicamente è stato il punto di forza dello scalo.

I movimenti aerei di agosto 2021 sono stati 5.301 (-20,1% su agosto 2019), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 2.648 tonnellate, in crescita del 23,2% sullo stesso mese del 2019.

Si evidenzia quindi ancora una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno superato in maniera significativa i livelli pre-pandemia e quelli su voli internazionali ancora frenati da un quadro normativo e di sicurezza sanitaria non omogeneo.

Ad agosto, ai primi tre posti troviamo solo aeroporti italiani: Catania, Olbia e Palermo. Seguono: Tirana, Brindisi, Bari, Casablanca, Barcellona, Bucarest e Madrid.

Nel periodo gennaio-agosto 2021 i passeggeri complessivi sono stati 1.919.717 (-69,4% sullo stesso periodo del 2019), di cui 1.098.638 su voli internazionali (-77,8) e 821.079 su voli nazionali (-37,9%). I movimenti sono stati 19.149 (-60,7%), con 24.419 tonnellate di merce trasportata (-3,7%). Nel confronto con il 2020 il divario è quasi completamente assorbito sul fronte passeggeri e si evidenzia un forte miglioramento sul dato delle merci: i passeggeri dei primi otto mesi dell'anno sono in calo del 2,8% sul periodo gennaio-agosto 2020, con un -23,9% nei passeggeri internazionali e un +54,5% sui nazionali, mentre le merci fanno registrare una crescita del 18,1%.

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.

La stagione estiva, grazie ad un parziale alleggerimento delle restrizioni, è stata caratterizzata da una progressiva e graduale ripresa dei volumi di traffico sullo scalo. Per gli ultimi mesi del 2021 permangono, tuttavia, prospettive di incertezza sull'evoluzione del traffico, che sarà condizionato dall'effettiva distribuzione ed efficacia dei vaccini, dal verificarsi di eventuali ulteriori ondate di contagi e dalle misure di restrizione alla mobilità e dalla possibile avversione al rischio da parte dei passeggeri.

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. La Capogruppo, può contare, inoltre, sulla CIG in deroga che, alla luce del perdurare della crisi per il settore, è stata prorogata per ulteriori 28 settimane fino alla fine del 2021.

Pur in un contesto di forte incertezza 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, risultano fondamentali le misure di supporto al settore del trasporto aereo già approvate, ma ancora in attesa di attuazione.

Il 2021 si conferma quindi come un difficile anno di transizione, con prospettive reddituali negative, in cui risultano 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, 6 settembre 2021

Bilancio consolidato abbreviato per il semestre chiuso al 30 Giugno 2021

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2021	al 31.12.2020
Diritti di concessione		198.338	198.470
Altre attività immateriali		1.365	1.569
Attività immateriali	1	199.703	200.039
Terreni, immobili, impianti e macchinari		11.670	12.686
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	16.402	17.418
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.963	12.946
Imposte differite attive	5	13.760	10.732
Altre attività non correnti	6	235	272
Altre attività non correnti		27.002	23.994
ATTIVITA' NON CORRENTI		243.107	241.451
Rimanenze di magazzino	7	661	676
Crediti commerciali	8	8.634	6.279
Altre attività correnti	9	5.511	3.793
Attività finanziarie correnti	10	0	275
Cassa e altre disponibilità liquide	11	22.951	43.658
ATTIVITA' CORRENTI		37.757	54.681
TOTALE ATTIVITA'		280.864	296.132

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.06.2021	al 31.12.2020
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		74.313	87.814
Risultato dell'esercizio		(9.718)	(13.590)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	154.909	164.538
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	154.909	164.538
TFR e altri fondi relativi al personale	13	3.886	4.251
Imposte differite passive	14	2.646	2.618
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.051	10.316
Fondi per rischi e oneri	16	1.463	1.399
Passività finanziarie non correnti	17	68.053	69.785
Altri debiti non correnti		41	41
PASSIVITA' NON CORRENTI		86.140	88.410
Debiti commerciali	18	9.636	13.612
Altre passività	19	24.735	23.434
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.367	1.578
Fondi per rischi e oneri	16	23	23
Passività finanziarie correnti	17	4.054	4.537
PASSIVITA' CORRENTI		39.815	43.184
TOTALE PASSIVITÀ		125.955	131.594
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		280.864	296.132

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020
Ricavi per servizi aeronautici		8.044	11.437
Ricavi per servizi non aeronautici		5.569	9.421
Ricavi per servizi di costruzione		3.786	12.418
Altri ricavi e proventi della gestione		476	225
Ricavi	20	17.875	33.501
Materiali di consumo e merci		(664)	(699)
Costi per servizi		(7.330)	(7.681)
Costi per servizi di costruzione		(3.605)	(11.826)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.460)	(1.900)
Oneri diversi di gestione		(1.401)	(1.495)
Costo del personale		(10.247)	(10.583)
Costi	21	(24.707)	(34.184)
Ammortamento diritti di concessione		(3.632)	(3.317)
Ammortamento altre attività immateriali		(433)	(650)
Ammortamento attività materiali		(1.154)	(1.320)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(5.219)	(5.287)
Accantonamento rischi su crediti		(401)	(257)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		213	(363)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(64)	(20)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(252)	(640)
Totale Costi		(30.178)	(40.111)
Risultato operativo		(12.303)	(6.610)
Proventi finanziari	24	72	116
Oneri finanziari	24	(505)	(303)
Risultato ante imposte		(12.736)	(6.797)
Imposte dell'esercizio	25	3.018	2.066
Utile (perdita) d'esercizio		(9.718)	(4.731)
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		(9.718)	(4.731)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,27)	(0,13)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,27)	(0,13)

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020
Utile (perdita) di esercizio (A)	(9.718)	(4.731)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	118	(9)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(30)	2
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	88	(7)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	88	(7)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(9.630)	(4.738)
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(9.630)	(4.738)

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 30.06.2020
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(12.736)	(6.797)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(181)	(592)
+ Ammortamenti	5.219	5.287
+ Accantonamento fondi	252	640
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(42)	99
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	475	88
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	454	84
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	44	22
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(6.515)	(1.171)
Variazione rimanenze di magazzino	15	(82)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.193)	7.763
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(1.697)	2.026
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(3.833)	(4.584)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	779	(7.021)
Interessi pagati	(391)	(165)
Interessi incassati	2	83
Imposte pagate	0	(2.252)
TFR e altri fondi del personale pagati	(298)	(130)
Utilizzo fondi	(218)	(229)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(15.349)	(5.761)
Acquisto di attività materiali	(161)	(615)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	3
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(3.704)	(11.520)
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	274	70
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(3.591)	(12.062)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	5.000
Finanziamenti rimborsati	(1.537)	(258)
Pagamento quota capitale leasing	(230)	(81)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.767)	4.661
Variazione finale di cassa	(20.707)	(13.162)
Disponibilità liquide inizio periodo	43.658	29.253
Variazione finale di cassa	(20.707)	(13.162)
Disponibilità liquide fine periodo	22.951	16.091

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(1.036)	1.604	(13.590)	164.538	0	164.538
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	462	0	0	(14.050)	13.590	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	88	0	(9.718)	(9.630)	0	(9.630)
Patrimonio netto al 30.06.2021	90.314	25.683	8.179	57.117	(3.272)	(948)	(12.446)	(9.718)	154.909	0	154.909

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

Note esplicative ai prospetti contabili consolidati

Informazioni sull'attività del Gruppo

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

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

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 30 Giugno 2021

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il semestre chiuso al 30 giugno 2021 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al semestre 1° gennaio - 30 giugno 2020, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato. Il bilancio consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle eventuali attività finanziarie destinate alla vendita e degli *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

Come illustrato nella Relazione sulla gestione, l'andamento del Gruppo, a partire da fine febbraio 2020 è stato fortemente impattato dagli effetti della crisi conseguente alla diffusione a più riprese 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. Le ripercussioni sul trasporto aereo sono state pesantissime ed hanno determinato una crisi senza precedenti nel settore aeroportuale i cui effetti sul Gruppo AdB, sono stati illustrati nel Bilancio 2020 e nel presente documento; il 2021 infatti è iniziato in totale continuità con la fine del 2020, tuttavia, il primo semestre 2021 è stato anche contraddistinto dall'inizio delle campagne di vaccinazione, fattore determinante per le prospettive di ripresa a livello globale unitamente all'introduzione del Green Pass a livello europeo; la ripresa dei volumi di traffico si è concretizzata a partire dal mese di giugno e si è consolidata nei mesi di luglio e agosto pur non raggiungendo i livelli di traffico pre-Covid. A ciò si aggiungono le misure di sostegno a livello governativo ed europeo come si esporrà più approfonditamente nel prosieguo.

In questo quadro, 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.

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 sul futuro disponibili fino alla data di approvazione del presente documento 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; il Gruppo, sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate alla data di presentazione del presente bilancio che tengono conto delle più recenti informazioni disponibili, conferma la ragionevolezza di tali stime;
- 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 rispondere coerentemente 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) dal 22 marzo fino al 26 dicembre 2021 per i dipendenti della Capogruppo (e dal 1° aprile al 31 dicembre per la controllata FFM) ed altre misure tra le quali quella disposta dall'art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 che ha stanziato 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. Il fondo è stato incrementato dal Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) che ha portato la dotazione del fondo tesa a compensare i danni subiti dagli aeroporti e dalle società di handling a complessivi 800 milioni di Euro, di cui 735 milioni di Euro destinati ai gestori aeroportuali e 65 milioni di Euro alle società di assistenza a terra. A fine luglio 2021 la Commissione Europea ha approvato tale sostegno finanziario ai sensi delle norme UE in materia di aiuti di Stato;
- 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 resoconto intermedio sulla gestione al 30 giugno 2021, considerando la linea di credito disponibile e al momento non utilizzata ed altresì considerando 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 nel corso del corrente anno, 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 la valuta funzionale del Gruppo e tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

La pubblicazione del bilancio semestrale abbreviato di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il semestre chiuso al 30 giugno 2021 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 6 settembre 2021.

Contenuto e forma del bilancio consolidato semestrale abbreviato

Il Bilancio Consolidato al 30 giugno presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio 2020 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”).

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2020 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2021, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall’Unione Europea adottati dal Gruppo”. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

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

Un’attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato 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 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETÀ CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 30.06.2021	al 31.12.2020
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%

Criteri di Valutazione

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, al quale si rinvia e nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

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

A partire dal 1° gennaio 2021, sono entrati in vigore i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni, rivisti dallo IASB, che non hanno avuto impatto sul bilancio consolidato semestrale del Gruppo:

Modifiche agli IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 39: Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2

In data 27 agosto 2020 lo IASB ha portato delle modifiche all'IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 e allo IAS 39, per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi.

Modifiche all'IFRS 16: Leases: Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021

Lo IASB ha pubblicato in data 31 marzo 2021 una modifica al presente principio che prolunga per un anno l'emendamento di maggio 2020 che chiariva la circostanza per cui il locatario, come espediente pratico, può valutare che specifiche riduzioni delle rate (come conseguenza diretta del Covid-19) possano non essere considerate come variazioni del piano, e vengano dunque contabilizzate di conseguenza. Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° aprile 2021; tuttavia lo stesso non è ancora stato omologato dalla Unione Europea.

Modifica all'IFRS 4: Insurance Contracts deferral of IFRS 9.

Lo IASB ha pubblicato in data 25 giugno 2020 un emendamento all'IFRS 4 con il quale è stata differita l'applicazione dell'IFRS 9 per le compagnie assicurative al 1° gennaio 2023, allineando tale data rispetto a quella di prima applicazione dell'IFRS 17. Questo principio non si applica al Gruppo.

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. Non ci si aspettano impatti materiali per il Gruppo con riferimento a tali principi ed emendamenti.

Modifiche allo IAS 1: Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current

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 in merito al fatto che la classificazione non è influenzata 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.

Il nuovo emendamento si applica a partire dal 1° gennaio 2023 o successivamente, e dovrà essere applicato retroattivamente. Il Gruppo sta al momento valutando eventuali impatti di tali modifiche.

Modifica all'IFRS 3 - "Business combinations", allo IAS 16 - "Property, Plant and Equipment", allo IAS 37 "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" e Annual Improvements 2018-2020 Cycle

Lo IASB ha pubblicato in data 14 maggio 2020 un pacchetto di emendamenti che chiariscono e apportano modifiche minori agli IFRS di seguito riportati, mentre gli *Annual Improvements 2018-2020 Cycle* hanno come oggetto l'IFRS 1, l'IFRS 9, lo IAS 41 ed esempi illustrativi allegati all'IFRS 16:

- ✓ IFRS 3: aggiornamento di riferimenti al *Conceptual Framework* dello IAS (nessun cambiamento nel trattamento contabile delle *business combinations*);
- ✓ IAS 16: l'emendamento chiarisce l'impossibilità per una società di dedurre dai costi delle immobilizzazioni materiali ogni ricavo derivante dalla vendita di prodotti venduti nel periodo in cui tale attività viene portata presso il luogo o le condizioni necessarie affinché la stessa sia in grado di operare nel modo per cui è stata progettata dal management. Al contrario, i ricavi derivanti dalla vendita di tali prodotti, ed i costi per produrre gli stessi, vanno iscritti separatamente nel conto economico;
- ✓ IAS 37: l'emendamento fornisce un chiarimento sui costi da includere nella valutazione delle perdite generate da un contratto e quindi per valutare se lo stesso sia da considerarsi oneroso o in perdita. La modifica prevede l'applicazione di un approccio denominato "*directly related cost approach*". I costi che sono riferiti direttamente ad un contratto per la fornitura di beni o servizi includono sia i costi incrementali che i costi direttamente attribuiti alle attività contrattuali. Le spese generali ed amministrative non sono direttamente correlate ad un contratto e sono escluse a meno che le stesse non siano esplicitamente ribaltabili alla controparte sulla base del contratto.
- ✓ Annual Improvements 2018-2020 Cycle:
 - Modifica all'IFRS 1 "*First-time Adoption of International Financial Reporting Standards – Subsidiary as a first-time adopter*". Come parte del processo di miglioramenti annuali 2018-2020 dei principi IFRS, lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che permette ad una controllata che sceglie di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1 di contabilizzare le differenze di traduzioni cumulate sulla base degli importi contabilizzati dalla controllante, considerando la data di transizione agli IFRS da parte della controllante. Questa modifica si applica anche alle società collegate o joint venture che scelgono di applicare il paragrafo D16(a) dell'IFRS 1;

- Modifica all'IFRS 9 *“Financial Instruments – Fees in the “10 per cent” test for derecognition of financial liabilities”*: lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRS 9 che chiarisce le fee che una entità deve includere nel determinare se le condizioni di una nuova o modificata passività finanziaria siano sostanzialmente differenti rispetto alle condizioni della passività finanziaria originaria. Queste fees includono solo quelle pagate o percepite tra il debitore ed il finanziatore, comprese le fees pagate o percepite dal debitore o dal finanziatore per conto di altri. Un'entità applica tale modifica alle passività finanziarie che sono modificate o scambiate successivamente alla data del primo esercizio in cui applica per la prima volta la modifica;
- *IAS 41 Agriculture*: lo IASB ha pubblicato una modifica al presente principio che rimuove il requisito previsto dal paragrafo 22 dello IAS 41 secondo il quale le entità escludono flussi di cassa per la tassazione nella valutazione del *fair value* delle attività nell'ambito dello IAS 41. Questo principio non si applica al Gruppo.

I nuovi emendamenti si applicheranno a partire dal 1° gennaio 2022 o successivi.

Modifica allo IAS 1: Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di supportare le società nella scelta di quali principi contabili comunicare nel proprio bilancio. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 8: Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates

Lo IASB ha pubblicato in data 12 febbraio 2021 una modifica al presente principio al fine di introdurre una nuova definizione di stima contabile e chiarire la distinzione tra cambiamenti nelle stime contabili, cambiamenti nei principi contabili ed errori. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

Modifica allo IAS 12: Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Lo IASB ha pubblicato in data 7 maggio 2021 una modifica al presente principio, il quale richiede alle società di riconoscere imposte differite attive e passive su particolari transazioni che, al momento dell'iniziale iscrizione, danno origine a differenze temporanee equivalenti (imponibili e deducibili) – un esempio sono le transazioni relative a contratti di leasing. La modifica sarà efficace per gli esercizi che inizieranno al 1° gennaio 2023, è permessa l'applicazione anticipata.

IFRS 17: Insurance Contracts

Lo IASB ha pubblicato in data 18 maggio 2017 il nuovo standard, nonché degli emendamenti in data 25 giugno 2020, che sostituisce l'IFRS 4, emesso nel 2004. Il nuovo principio mira a migliorare la comprensione da parte degli investitori, ma non solo, dell'esposizione al rischio, della redditività e della posizione finanziaria degli assicuratori. L'IFRS 17 si applicherà a partire dal 1° gennaio 2023; è tuttavia consentita l'applicazione anticipata. Questo principio non si applica al Gruppo.

Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

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

IAS 8 Correzioni di stime ed errori contabili

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

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

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

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

Stime e assunzioni

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

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Si rimanda a quanto indicato di 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 i proventi e gli oneri finanziari e le imposte non sono allocati ai singoli settori operativi.

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021 <i>Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021 <i>Non Aviation</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021 <i>Altro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Ricavi	11.150	6.725	0	17.875
Costi	(19.730)	(4.977)	0	(24.707)
Margine Operativo Lordo	(8.580)	1.748	0	(6.832)
Ammortamenti e svalutazioni	(3.290)	(1.929)	0	(5.219)
Accantonamenti	(226)	(26)	0	(252)
Risultato operativo	(12.096)	(207)	0	(12.303)
Proventi finanziari	0	0	72	72
Oneri finanziari	0	0	(505)	(505)
Risultato ante imposte	(12.096)	(207)	(433)	(12.736)
Imposte dell'esercizio	0	0	3.018	3.018
Utile (perdita) d'esercizio	(12.096)	(207)	2.585	(9.718)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(9.718)

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Non Aviation	per il semestre chiuso al 30.06.2021 Altro	per il semestre chiuso al 30.06.2021
Attività non correnti	177.488	38.705	26.914	243.107
Attività immateriali	173.431	26.272	0	199.703
Diritti di concessione	172.607	25.731	0	198.338
Altre attività immateriali	824	541	0	1.365
Attività materiali	3.981	12.421	0	16.402
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.981	7.689	0	11.670
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	76	12	26.914	27.002
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.963	12.963
Imposte differite attive	0	0	13.760	13.760
Altre attività non correnti	76	12	147	235
Attività correnti	9.832	3.086	24.839	37.757
Rimanenze di magazzino	429	232	0	661
Crediti commerciali	6.286	2.348	0	8.634
Altre attività correnti	3.117	506	1.888	5.511
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	22.951	22.951
Totale attività	187.320	41.791	51.753	280.864

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

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 subconcessi agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

Informativa in merito ai Clienti Principali

Nel primo semestre 2021 il Gruppo ha realizzato il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti a confronto con il primo semestre 2020:

30/06/2021	30/06/2020
RYANAIR LTD	RYANAIR LTD
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WIZZ AIR HUNGARY LTD
EMIRATES ITALIA SRL	HEINEMANN ITALIA SRL
EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIG GMBH	ALITALIA SAI SPA IN A.S.
ALITALIA SAI SPA IN A.S.	EMIRATES
GH BOLOGNA SPA	SOCIETE AIR FRANCE S.A.
CLEAR CHANNEL JOLLY PUBBLICITA' SPA	GH BOLOGNA SPA
HEINEMANN ITALIA SRL	VECCHIA MALGA NEGOZI SRL
TURKISH AIRLINES	LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
KLM CITYHOPPER B.V.	BRITISH AIRWAYS PLC

Ryanair e Wizzair rimangono stabili come primi due clienti mentre è leggermente variato il posizionamento nonché la composizione dei successivi otto clienti per fatturato anche se il numero complessivo di vettori è rimasto stabile nei due semestri a confronto; sette tra i primi dieci clienti sono del settore di business aviation.

Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19

Come già ampiamente illustrato nella Relazione sulla Gestione l'andamento del Gruppo AdB nel primo semestre 2021 è ancora fortemente impattato dagli effetti della crisi Covid-19. Il confronto con il semestre 2020 – che beneficiava di quasi due mesi pre-Covid - evidenzia il quasi dimezzamento del traffico passeggeri (-46,1%), mentre il confronto con il traffico del semestre 2019, illustrato nella Relazione sulla Gestione per dare conto del grave crollo dei volumi registrato, si attesta a un decremento dell'82,6%. I segnali di ripresa legati agli spostamenti consentiti dalla campagna di vaccinazione e al Green Pass, si sono concretizzati solo verso la fine del semestre; di conseguenza, le ripercussioni sull'andamento economico del periodo sono ancora molto significative e riassumibili in una perdita di periodo pari al doppio di quella registrata nel primo semestre 2020 (da -4,7 milioni a -9,7 milioni di Euro). Le principali differenze tra i due semestri a confronto sono dovute, quasi esclusivamente, alla ulteriore drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 e d'altro lato, al proseguimento e rafforzamento delle varie misure di contenimento dei costi che il Gruppo ha attuato per far fronte alla crisi e che, in ogni caso, non sono proporzionali rispetto alla flessione dei ricavi a causa della rigidità di buona parte dei costi dei gestori aeroportuali.

Le poste patrimoniali riflettono la flessione dei volumi con conseguente:

- incremento delle imposte anticipate per l'iscrizione del beneficio fiscale derivante dalla perdita Ires del periodo che si ritiene recuperabile negli esercizi futuri;
- assorbimento della liquidità conseguente ai minori incassi del periodo ed al flusso dei pagamenti connessi all'operatività e agli investimenti con conseguente aumento dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2021;
- diminuzione delle passività correnti per la contrazione delle attività ed i conseguenti risparmi sui costi;
- diminuzione del patrimonio netto per effetto delle perdite del periodo.

Di contro i crediti commerciali e gli altri crediti collegati al settore aviation (addizionale ai diritti di imbarco e Iresa) aumentano per la crescita dei volumi e, quindi, del fatturato registrato soprattutto a far data dal mese di giugno.

Alla luce delle azioni finalizzate al contenimento dei costi, intraprese nella fase iniziale di diffusione della pandemia e tuttora in essere (smaltimento delle ferie arretrate, ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni, blocco del reclutamento di nuovo personale, misure di riduzione dei costi esterni con particolare riferimento alle forniture non strategiche e rinegoziazioni con i fornitori) e a quelle a tutela del mantenimento di adeguati livelli di liquidità, tra cui:

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

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Diritti di concessione	198.338	198.470	(132)
Software, licenze e diritti simili	786	1.027	(241)
Altre attività immateriali	52	55	(3)
Certificati Energetici	130	0	130
Altre attività immateriali in corso	397	487	(90)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	199.703	200.039	(336)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2021 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2020, esposte per singola categoria di attività immateriale.

	31.12.2020			Movimentazione del periodo				30.06.2021		
<i>in migliaia di euro</i>	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni/Svalutazioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	246.554	(48.084)	198.470	3.786	(3.472)	(446)	0	249.894	(51.556)	198.338
Software, licenze e diritti simili	14.270	(13.243)	1.027	189	(430)	0	0	14.459	(13.673)	786
Altre attività immateriali	250	(195)	55	0	(3)	0	0	250	(198)	52
Certificati Energetici	0	0	0	130	0	0	0	130	0	130
Altre attività immateriali in corso	487	0	487	(90)	0	0	0	397	0	397
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	261.561	(61.522)	200.039	4.015	(3.905)	(446)	0	265.130	(65.427)	199.703

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

Al 30 giugno 2021, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 3,8 milioni di Euro di cui 3,6 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto a:

- lavori di realizzazione di un nuovo edificio cargo con relative pertinenze per un operatore specializzato;
- lavori di riqualifica, ampliamento ed ammodernamento degli uffici presso l'area check-in;
- lavori relativi alla realizzazione di un nuovo impianto de icing.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 3,5 milioni di euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 189 mila Euro che riguarda principalmente l'implementazione del sistema applicativo SAP riguardante la fatturazione elettronica sia attiva che passiva.

La voce certificati energetici per 130 mila euro attiene alla valorizzazione di 490 certificati bianchi relativi all'impianto di trigenerazione; la contropartita di questa attività immateriale è alla voce "Altri ricavi e proventi" del conto economico.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 giugno 2021.

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

Alla luce del perdurare della crisi sanitaria ed economica Covid-19, il Gruppo monitora costantemente le proprie performance economico-finanziarie confrontandole con le previsioni economico finanziarie 2021-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 15 febbraio 2021 ed utilizzate per l'effettuazione del test di impairment dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 e le relative sensitivity. Relativamente all'esercizio 2020 il test di impairment non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività. Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2021 – pari a 198 milioni di Euro come al 31 dicembre 2020 - il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di impairment.

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato, non essendosi manifestati indicatori di impairment così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2021-2046 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di impairment per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, vengono confermate le relative risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 giugno 2021, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.298	3.487	(189)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.309	2.716	(407)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.632	1.925	(293)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	472	346	126
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	15.206	15.969	(763)
Terreni in leasing	1.033	1.252	(219)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	25	8	17
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	138	189	(51)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.196	1.449	(253)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	16.402	17.418	(1.016)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il semestre chiuso al 30 giugno 2021 con relativo confronto per il semestre chiuso al 30 giugno 2020, esposte per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2020			Movimentazione del periodo				30.06.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.763	0	2.763	0	0	0	0	2.763	0	2.763
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	8.581	(5.094)	3.487	0	(189)	0	0	8.581	(5.283)	3.298
Macchinari, attrezzature e impianti	15.930	(13.214)	2.716	0	(407)	0	0	15.930	(13.621)	2.309
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	10.516	(8.591)	1.925	36	(327)	(22)	20	10.530	(8.898)	1.632
Immobilizzazioni materiali in corso	346	0	346	126	0	0	0	472	0	472
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	42.868	(26.899)	15.969	162	(923)	(22)	20	43.008	(27.802)	15.206
Terreni in Leasing	1.957	(705)	1.252	(46)	(173)	0	0	1.911	(878)	1.033
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in Leasing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in Leasing	81	(73)	8	24	(7)	0	0	105	(80)	25
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in Leasing	385	(196)	189	0	(51)	0	0	385	(247)	138
TOTALE DIRITTO D'USO SU IMMOBILI, IMPIANTI, MACCHINARI ED ALTRI BENI	2.423	(974)	1.449	(22)	(231)	0	0	2.401	(1.205)	1.196
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	45.291	(27.873)	17.418	140	(1.154)	(22)	20	45.409	(29.007)	16.402

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

Al 30 giugno 2021 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 140 mila Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di arredi e computer oltre a investimenti in corso di realizzazione. 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 30 giugno 2021 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).

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 30 giugno 2021 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2020:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 30.06.2021
Altre partecipazioni	44	0	0	0	44
TOTALE PARTECIPAZIONI	44	0	0	0	44

La composizione della voce in esame è la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Consorzio Energia Fiera District	14,3%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	41	41	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		44	44	0

4. Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il semestre chiuso al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 30.06.2021
Credito da Terminal Value	1.043	7	0	0	1.050
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.030	10	0	0	1.040
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.946	17	0	0	12.963

Al 30 giugno 2021 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 del periodo è determinata dai proventi finanziari di competenza del semestre calcolati sul credito iscritto al 31 dicembre 2020 non essendo maturato ulteriore credito da Terminal Value sugli investimenti realizzati nel primo semestre 2021;

- 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 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, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di *fair value* 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.

Relativamente alla valutazione al 30 giugno 2021 dello 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, approvato dal 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 30 giugno 2021.

- 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 questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il semestre chiuso al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 30.06.2021
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.732	3.483	(455)	13.760

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 del periodo è dovuto principalmente allo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale stimata al 30 giugno 2021 (2,8 milioni di Euro) per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2021</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Variazione</i>
Ratei e risconti attivi non correnti	48	89	(41)
Depositi cauzionali	93	89	4
Crediti tributari non correnti	94	94	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	235	272	(37)

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2021</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Variazione</i>
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	648	572	76
Rimanenze di Prodotti finiti	13	104	(91)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	661	676	(15)

Anche questa categoria non presenta variazioni significative.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 30.06.2021</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Variazione</i>
Crediti commerciali	10.322	7.271	3.051
Fondo svalutazione	(1.688)	(992)	(696)
CREDITI COMMERCIALI	8.634	6.279	2.355

Al 30 giugno 2021 i crediti commerciali per 8,6 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,7 milioni di Euro; risultano in aumento sia i crediti commerciali lordi (+3,1 milioni di Euro) sia il fondo svalutazione crediti (+0,7 milioni di Euro). I primi crescono prevalentemente per l'aumento dei volumi di traffico e quindi del fatturato del mese di giugno oltre che per la persistente assenza di pagamenti da parte di alcuni clienti del settore *aviation*, in *primis* Alitalia.

In parallelo si assiste, pertanto alla crescita del fondo svalutazione crediti sia per le svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, la cui probabilità di recupero è diminuita 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*).

Gli accantonamenti del periodo ammontano a complessivi 0,7 milioni di Euro, di cui 0,3 milioni portati a diretta riduzione dei relativi ricavi in quanto trattasi di importi che si ritiene non incassabili maturati nel semestre.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente a confronto con la movimentazione del semestre 2020:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(992)	(714)	8	11	(1.688)

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

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 30 giugno 2021, confrontato con il 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2021
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	4.152	5.575	9.727
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	595	0	595
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	4.747	5.575	10.322

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	4.152	2.190	617	617	2.151	9.727

<i>in migliaia di euro</i>	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

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	2.087	1.127	1.005	355	2.131	6.705

Come si evince dal confronto con la tabella che espone l'ageing dei crediti al 31 dicembre 2020, al 30 giugno 2021 si registra un aumento dei crediti quale conseguenza della crescita del fatturato soprattutto del mese di giugno in quanto l'aumento è concentrato nei crediti a scadere (+ 2,1 milioni di Euro) e in quelli scaduti da 0-30 giorni (+ 1,1 milione di Euro).

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Credito IVA	1.385	1.266	119
Crediti per imposte dirette	21	15	6
Altri crediti tributari	24	18	6
Crediti verso il personale	91	58	33
Altri crediti	3.990	2.436	1.554
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	5.511	3.793	1.718

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento del credito Iva conseguente alla flessione del fatturato oltre alla crescita della voce "altri crediti" di cui si espone il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	3.208	2.443	765
Crediti per Iresa	143	156	(13)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.062)	(1.062)	0
Ratei e Risconti attivi	1.162	445	717
Anticipi a fornitori	45	22	23
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	244	127	117
Altri crediti correnti	250	305	(55)
TOTALE ALTRI CREDITI	3.990	2.436	1.554

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 periodo in esame non sono intervenute modifiche tariffarie dell'addizionale per cui l'aumento del credito è conseguente alla ripresa del traffico nei mesi estivi ed al mancato pagamento di alcuni vettori (rif. voce crediti commerciali).

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 non si è movimentata nel semestre in esame.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.06.2021
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale					
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.062)	0	0	0	(1.062)

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

Infine, la voce ratei e risconti attivi, in crescita per effetto dell'infrannualità del periodo in esame, accoglie le seguenti voci di costo rilevate anticipatamente nel semestre:

- ✓ 0,3 milioni di Euro di canoni elaborazione dati;
- ✓ 0,2 milioni di Euro di canone concessione aeroportuale;
- ✓ 0,2 milioni di Euro di premi assicurativi;
- ✓ 0,2 milioni di Euro di imposte diverse rilevate in via anticipata;

- ✓ 0,1 milioni di Euro di altri costi per servizi fatturati in via anticipata;
- ✓ 0,1 milioni di Euro per commissioni Sace sui due mutui finalizzati nel 2020.

10. Attività Finanziarie Correnti

La voce “attività finanziarie correnti” si è azzerata al 30 giugno 2021 in quanto la polizza di capitalizzazione iscritta al 31 dicembre 2020 per 274 mila Euro è stata regolarmente incassata alla scadenza contrattuale (maggio 2021).

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	22.919	43.625	(20.706)
Denaro e valori in cassa	32	33	(1)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	22.951	43.658	(20.707)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Per il commento sull’assorbimento di risorse liquide del semestre si rimanda al cap.3.2 della Relazione della Gestione.

Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro.

Posizione Finanziaria Netta

La seguente tabella riporta la composizione della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2021, al 31 dicembre 2020 e al 30 giugno 2020, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e 04/03/2021:

	<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	al 30.06.2020
A	Cassa	32	33	25
B	Altre disponibilità liquide	22.919	43.625	16.066
C	Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
D	Liquidità (A) + (B) + (C)	22.951	43.658	16.091
E	Crediti finanziari correnti	0	275	772
F	Debiti bancari correnti	(23)	(33)	(5.035)
G	Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.067)	(3.064)	(3.062)
H	Altri debiti finanziari correnti	(964)	(1.440)	(1.967)
I	Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	(4.054)	(4.537)	(10.064)
J	Posizione finanziaria corrente netta (I) – (E) – (D)	18.897	39.396	6.799
K	Debiti bancari non correnti	(67.229)	(68.759)	(11.400)
L	Obbligazioni emesse	0	0	0
M	Altri debiti non correnti	(824)	(1.026)	(1.221)
N	Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	(68.053)	(69.785)	(12.621)
O	Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J) + (N)	(49.156)	(30.389)	(5.822)

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

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

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

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	74.313	87.814	(13.501)
Risultato dell'esercizio	(9.718)	(13.590)	3.872
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	154.909	164.538	(9.629)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 giugno 2021 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

<i>in unità di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(9.628.991)	(4.737.003)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	(0,27)	(0,13)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	(0,27)	(0,13)

(*) 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 30 giugno 2021 così come al 30 giugno 2020 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.117	56.655	462
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(12.446)	1.604	(14.050)
Riserva OCI	(948)	(1.036)	88
TOTALE RISERVE	74.313	87.814	(13.501)

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2020 della controllata FFM.

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

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate;
- della destinazione della perdita dell'esercizio precedente della controllata Tag e della Capogruppo.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.248)	(1.366)	118
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	300	330	(30)
RISERVA OCI	(948)	(1.036)	88
di cui Terzi	0	0	0
di cui GRUPPO	(948)	(1.036)	88

13. TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
TFR	3.640	4.041	(401)
Altri fondi relativi al personale	246	210	36
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.886	4.251	(365)

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dei fondi in esame dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021 confrontata con la medesima movimentazione per il periodo che va dal 31 dicembre 2019 al 30 giugno 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 30.06.2021
TFR	4.041	8	7	(298)	(118)	3.640
Altri fondi relativi al personale	210	36	0	0	0	246
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.251	44	7	(298)	(118)	3.886

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

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

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

- a) tasso di attualizzazione: 0,79% per la valutazione al 30.06.2021 e 0,34% per la valutazione al 31.12.2020;
- b) tasso di inflazione attuale e prospettico: 0,80%;
- c) basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all’invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell’età e del sesso;
- d) tasso di *turnover* del personale pari al 15% per TAG, 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna.

Come per qualsiasi valutazione attuariale, i risultati dipendono dalle basi tecniche adottate quali, tra le altre, il tasso di interesse, il tasso di inflazione e il *turnover* atteso. Nella tabella seguente si riportano gli effetti delle variazioni ragionevolmente possibili delle ipotesi attuariali rilevanti al 30 giugno 2021, in termini assoluti.

<i>in migliaia di euro</i>	Parametro valutativo					
	+1% sul tasso di turnover	-1% sul tasso di turnover	+ 0,25% sul tasso annuo di inflazione	- 0,25% sul tasso annuo di inflazione	+ 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione	- 0,25% sul tasso annuo di attualizzazione
TFR	3.619	3.663	3.694	3.587	3.556	3.727

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	137
2	157
3	326
4	253
5	285

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 giugno 2021 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell’Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

14. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	al 30.06.2021
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.618	28	0	2.646

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

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

15. Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente 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 il semestre al 30 giugno 2021, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 30.06.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.316	(265)	0	0	10.051
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.578	0	(211)	0	1.367
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.894	(265)	(211)	0	11.418

I fondi in esame evidenziano una contrazione dovuta:

- ✓ agli utilizzi del periodo (211 mila Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di ascensori, di gruppi refrigeratori, di porte automatiche e portoni e il rifacimento della pavimentazione presso un hangar operativo;
- ✓ al rilascio dei fondi (213 mila Euro) dovuto alla revisione temporale di alcuni interventi *airside* slittati temporalmente
- ✓ all'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo di 52 mila Euro sul primo semestre 2021.

Al 30 giugno 2021 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo (quota non corrente e quota corrente) ammonta a 11,4 milioni di Euro.

A completamento dell'informativa richiesta si espone nella tabella seguente la sensitivity effettuata sui tassi di interesse applicati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali al 30 giugno 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	Saldo periodo proventi/(oneri) finanziari	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,1%)
Fondo di rinnovo infrastrutture	52	(6)	64

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 il semestre chiuso al 30 giugno 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 30.06.2021
Fondo rischi per contenziosi in corso	976	51	0	1.027
Altri fondi rischi e oneri	423	13	0	436
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.399	64	0	1.463
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	0	0	23
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	23	0	0	23
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.422	64	0	1.486

Non si rilevano movimentazioni significative in questa voce di bilancio.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che in tempi recenti ha coinvolto la controllata FFM e descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione, si dà atto dell'insorgenza recente di un rischio in capo alla medesima società operante nel settore cargo, di circa 4,3 milioni di Euro come attualmente stimato in base al complessivo valore degli avvisi di rettifica aventi ad oggetto differenti dichiarazioni doganali FFM e il Gruppo ritengono di essere parte lesa estranea alla vicenda in base alla documentazione già trasmessa ai propri difensori, con riserva di difesa in ogni opportuna sede. I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente la posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza, avuto riguardo anche alle argomentazioni già addotte nell'istanza di sospensione cautelare depositata a fine giugno 2021, la cui udienza è stata fissata il 13 ottobre 2021.

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 incrementato di 13 mila Euro in riferimento al semestre in esame.

Su questo punto si evidenzia che nel corso del primo semestre 2021 si è addivenuti alla conclusione della fase istruttoria da parte dell'Agenzia del Territorio di Bologna ai fini della regolarizzazione della situazione catastale ai sensi dell'art. unico, comma 336 della Legge 311/2004, come attivata ad opera del Comune di Bologna - Ufficio tributi - per quanto di valenza anche ai fini IMU. La comunicazione che attesta detta fase (i.e. "Conclusione dell'istruttoria") è pervenuta ad AdB con pec del 12 luglio 2021. La Società ha provveduto a presentare specifiche Controdeduzioni e Istanza di riesame e rettifica/annullamento in autotutela. Nessuna formale interlocuzione ulteriore si è avuta con l'Ufficio Tributo del Comune di Bologna.

Ciò detto, la Società - in attesa di opportune ulteriori valutazioni in fase evolutiva, non ha, allo stato, elementi oggettivi tali da procedere con una eventuale movimentazione del fondo in essere, salvo meri aggiornamenti sulla base del razionale pregresso, dato il termine ultimo indicato in atto per procedere alle eventuali revisioni di accatastamento entro la data del 30 settembre pv..

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 361 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 eccezionali 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 in fatto ed in diritto 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 30 giugno 2021 confrontate con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	67.229	68.759	(1.530)
Passività finanziarie non correnti per leasing	824	1.026	(202)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	68.053	69.785	(1.732)
Mutui - parte corrente	3.067	3.064	3
Passività finanziarie correnti per leasing	493	544	(51)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	471	896	(425)
Altri debiti finanziari correnti	23	33	(10)
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	4.054	4.537	(483)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	72.107	74.322	(2.215)

Le passività finanziarie al 30 giugno 2021 ammontano a 72,1 milioni di Euro in calo di 2,2 milioni rispetto al 31 dicembre 2020 per il pagamento delle rate dei mutui in scadenza nel semestre (1,5 milioni di Euro), dei canoni di leasing (0,2 milioni di Euro) e per il decremento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa (quota incassata dai vettori e riversata a luglio 2021 agli enti beneficiari).

Per quel che riguarda i mutui, alla voce "mutui parte non corrente" sono rilevate due operazioni di finanziamento assistite dalle garanzie rilasciate da SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia e sottoscritte dalla Capogruppo nel 2020 per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare l'incremento della necessità di circolante legato all'emergenza Covid-19. 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).

A quanto sopra si aggiunge:

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 30 giugno 2021 di 2,5 milioni di Euro (2,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), 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 milioni di Euro tra i Mutui - parte non corrente (2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i Mutui - parte corrente (0,5 milioni di Euro anche al 31 dicembre 2020);
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 giugno 2021 per 8,9 milioni di Euro (10,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali della Capogruppo. Tale finanziamento è classificato per 6,4 milioni di Euro tra i Mutui - parte non corrente e per 2,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i Mutui - parte corrente.

Si riporta nel seguito la tabella riepilogativa dei mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	67.229	68.759	(1.530)
Mutui - parte corrente	3.067	3.064	3
TOTALE MUTUI	70.296	71.823	(1.527)

e le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 giugno 2021:

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 finanziamenti bancari con garanzia Sace accessi nel 2020, 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 30 giugno 2021 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 2020, i covenant annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

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.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	824	1.026	(202)
Passività finanziarie correnti per leasing	493	544	(51)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.317	1.570	(253)

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 0,8 milioni 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 12 mesi.

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

<i>in migliaia di euro</i>	31/12/2020	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	30/06/2021
Finanziamenti - quota corrente	3.064	(1.537)	0	1.540	3.067
Passività per leasing - quota corrente	544	(230)	15	165	493
Finanziamenti - quota non corrente	68.759	0	0	(1.530)	67.229
Passività per leasing - quota non corrente	1.026	0	9	(211)	824
Totale	73.393	(1.767)	24	(36)	71.613

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	9.636	13.612	(3.976)

I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

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

Di seguito si riporta la suddivisione dei debiti commerciali al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020 per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 30.06.2021
Fatture/note di credito ricevute	1.505	973	2.478
Fatture/note di credito da ricevere	7.158	0	7.158
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	8.663	973	9.636

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	1.505	458	66	171	278	2.478

<i>in migliaia di euro</i>	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

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.319	1.634	565	106	466	7.091

19. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti tributari correnti	912	511	401
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.309	2.470	839
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	17.015	17.891	(876)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	3.499	2.562	937
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	24.735	23.434	1.301

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

I debiti tributari correnti sono formati quasi esclusivamente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo e dal debito per imposte locali.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	952	896	56
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.424	934	490
Debiti verso istituti di previdenza	933	640	293
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.309	2.470	839

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano una crescita rispetto al 31 dicembre 2020 nonostante la contrazione dell'organico e del costo del personale per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite e ferie.

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:

- 16,2 milioni di Euro (15,6 milioni al 31 dicembre 2020) 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 del Bilancio 2020;
- 0,8 milioni di Euro (2,2 milioni al 31 dicembre 2020) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla prima rata del 2021. Il debito al 31 dicembre 2020 relativo al conguaglio 2019 ed all'intera annualità 2020 è stato pagato il 30 aprile 2021 per effetto della proroga disposta da Enac quale misura a sostegno del settore.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 giugno 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.06.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	2.292	1.539	753
Altri debiti correnti	951	952	(1)
Ratei e risconti passivi correnti	256	71	185
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	3.499	2.562	937

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 giugno, per 2,3 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).

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Infine, la voce ratei e risconti passivi è dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata di alcune tipologie di servizi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 30 giugno 2021, comparate con quelle rilevate al 30 giugno 2020 ricordando che entrambi i semestri sono impattati dalla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 ma nel periodo di confronto tale effetto è mitigato da quasi due mesi di operatività piena contro un semestre 2021 iniziato con la terza ondata pandemica e concluso con il primo mese di ripresa del traffico aeroportuale.

RICAVI

20. Ricavi

Si riportano le tabelle di dettaglio dei ricavi per i due periodi 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 17,9 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al primo semestre 2020 di 15,6 milioni di Euro (-46,6%). Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo che sono stati minori nel primo semestre 2021 (3,8 milioni contro 12,4 milioni di Euro), i ricavi del periodo in esame evidenziano una contrazione del 33,2% passando da 21,1 milioni di Euro del primo semestre 2020 a 14,1 milioni del primo semestre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	8.044	11.437	(3.393)
Ricavi per servizi non aeronautici	5.569	9.421	(3.852)
Ricavi per servizi di costruzione	3.786	12.418	(8.632)
Altri ricavi e proventi della gestione	476	225	251
TOTALE RICAVI	17.875	33.501	(15.626)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	6.036	9.535	(3.499)
Parcheggi	1.579	2.799	(1.220)
Ricavi per servizi di costruzione	3.786	12.418	(8.632)
Altri	2.992	3.449	(457)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	14.393	28.201	(13.808)

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	6.036	9.535	(3.499)
Parcheggi	1.579	2.799	(1.220)
Ricavi per servizi di costruzione	3.786	12.418	(8.632)
Altri	2.992	3.449	(457)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	14.393	28.201	(13.808)
Subconcessioni locali commerciali e non	3.443	5.283	(1.840)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	3.443	5.283	(1.840)
Ricavi NO IFRS 15	39	17	22
TOTALE RICAVI	17.875	33.501	(15.626)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i semestri chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

Questa categoria di ricavi presenta una contrazione del 29,7% così rappresentata nelle sue componenti:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	208	159	49
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	225	242	(17)
Ricavi da diritti aeroportuali	7.767	12.368	(4.601)
Ricavi da corrispettivo PRM	517	951	(434)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(2.286)	(3.862)	1.576
Servizi di handling	917	869	48
Altri ricavi aeronautici	696	710	(14)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	8.044	11.437	(3.393)

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	2.891	5.275	(2.384)
Diritti di approdo, decollo e sosta	3.523	4.596	(1.073)
Diritti per sicurezza passeggeri	935	1.693	(758)
Diritti per controllo bagagli stiva	345	557	(212)
Diritti di imbarco e sbarco merci	369	314	55
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti	(296)	(67)	(229)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	7.767	12.368	(4.601)

La voce “riduzione diritti a fondo svalutazione crediti” è dovuta alla svalutazione operata sui crediti verso il vettore Alitalia maturati nel corso del semestre; svalutazione che, ai sensi dell’IFRS 15, è stata portata a diretto deconto dei corrispondenti ricavi. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per approfondimenti sul cliente Alitalia.

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

La contrazione di questa categoria è ancora forte (-40,9%) anche se in recupero rispetto al primo trimestre 2021 che aveva chiuso con una riduzione del 73,5%.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Subconcessione locali e aree	2.740	4.515	(1.775)
Parcheggi	1.579	2.800	(1.221)
Altri ricavi commerciali	1.250	2.106	(856)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	5.569	9.421	(3.852)

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Marconi Business Lounge	131	486	(355)
Pubblicità	499	588	(89)
Ricavi commerciali diversi	620	1.032	(412)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.250	2.106	(856)

Alla contrazione delle attività della Marconi Business Lounge per i noti motivi correlati al calo del traffico si somma la riduzione in particolare della voce “ricavi commerciali diversi” all’interno della quale si rilevano minori ricavi principalmente per le manutenzioni e il noleggio dei mezzi operativi, per gli accessi viari al Terminal e per il riaddebito alla Regione Emilia-Romagna nel semestre di confronto dei costi sostenuti per l’avvio della riscossione dell’Iresa.

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.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La voce residuale degli altri ricavi e proventi presenta una crescita rilevante rispetto al 30 giugno 2020 per effetto della valorizzazione dei certificati energetici effettivamente realizzati dalla Capogruppo nel mese di luglio e per contributi a fondo perduto di cui al Decreto Sostegni (art.1 D.L. 22 marzo 2021 n.41) incassati dalla controllata Tag Bologna.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	373	221	152
Contributi conto esercizio	103	4	99
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	476	225	251

COSTI

Nel primo semestre 2021 i costi operativi evidenziano una contrazione del 27,7% passando da 34,2 milioni del primo semestre 2020 a 24,7 milioni di Euro del primo semestre 2021. Se si isola la voce "costi per servizi di costruzione" – in calo del 69,5% per i minori investimenti in diritti di concessione, il risparmio sui costi operativi complessivi, passati da 22,3 milioni di Euro a 21,1 milioni di Euro, si riduce al 5,6%.

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 i semestri chiusi al 30 giugno 2021 e 2020; nel complesso questa categoria di costi è rimasta sostanzialmente stabile.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Beni e materiali di consumo	287	424	(137)
Materiali di manutenzione	49	61	(12)
Carburanti e gasolio	328	214	114
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	664	699	(35)

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Spese di manutenzione	2.039	2.039	0
Utenze	853	858	(5)
Pulizie e servizi assimilati	761	765	(4)
Prestazioni di terzi	2.079	2.293	(214)
Servizi MBL	35	58	(23)
Pubblicità, promozione e sviluppo	132	213	(81)
Assicurazioni	488	515	(27)
Prestazioni professionali e consulenze	580	615	(35)
Compensi e rimborsi organi statutari	319	323	(4)
Altri costi per servizi	44	2	42
TOTALE COSTI PER SERVIZI	7.330	7.681	(351)

Questa categoria di costi presenta una contrazione del 4,6% principalmente dovuta alla contrazione di alcuni servizi correlati al traffico quali il servizio Passeggeri a Ridotta Mobilità PRM, il servizio Marconi Business Lounge MBL ed il servizio di trasporto con navetta da/per i parcheggi.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	446	448	(2)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	1.518	1.376	142
Spese di manutenzione beni di terzi	75	215	(140)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	2.039	2.039	0

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Sgombero neve	235	167	68
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	21	161	(140)
Servizio assistenza PRM	158	324	(166)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	182	242	(60)
Servizio di sicurezza	700	507	193
Altre prestazioni di terzi	783	892	(109)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	2.079	2.293	(214)

iii. Costi per Servizi di costruzione

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

iv. **Canoni, noleggi e altri costi**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Canoni di concessione	594	1.005	(411)
Canoni di noleggio	95	65	30
Affitti passivi	0	21	(21)
Canoni elaborazione dati	767	807	(40)
Altri costi per godimento beni di terzi	4	2	2
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	1.460	1.900	(440)

Anche questa categoria di costi registra un calo (-23,2%) dovuto principalmente al minore volume di traffico alla base della stima dei canoni di concessione.

v. **Oneri diversi di gestione**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Oneri tributari	567	600	(33)
Contributo servizio antincendio	618	664	(46)
Minusvalenze patrimoniali	1	17	(16)
Altri oneri e spese di gestione	215	214	1
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.401	1.495	(94)

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Salari e stipendi	6.801	7.197	(396)
Oneri sociali	2.099	2.195	(96)
Trattamento fine rapporto	597	661	(64)
Trattamento di quiescenza e simili	97	99	(2)
Altri costi del personale	653	431	222
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	10.247	10.583	(336)

La contrazione del costo del personale (-3,2%) deriva dal calo dell'organico (-38 risorse medie nel semestre 2021 rispetto al semestre 2020) per il mancato rinnovo dei contratti a termine delle aree operative da aprile 2020. A ciò si aggiunge il ricorso dapprima alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti eccetto quelli della controllata TAG, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti; dal 22 marzo 2021 la CIGS è stata sostituita dalla CIG in deroga fino a dicembre 2021.

La voce "altri costi del personale", infine, presenta una crescita prevalentemente legata al costo per incentivi all'esodo a seguito di accordi di risoluzione anticipata del contratto di lavoro a seguito di verbale di accordo con i sindacati del 5 gennaio 2021 e successive integrazioni.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Mensa dipendenti	156	185	(29)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	57	46	11
Spese missioni dipendenti	9	36	(27)
Spese varie per il personale	395	153	242
Altri accantonamenti a fondi del personale	36	11	25
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	653	431	222

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Dirigenti	10	9	1
Impiegati	376	406	(30)
Operai	81	90	(9)
TOTALE PERSONALE	467	505	(38)

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 30.06.2021	al 30.06.2020	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	372	379	(7)
Operai	86	85	1
TOTALE PERSONALE	467	473	(6)

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti e delle svalutazioni per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	3.632	3.317	315
Ammortamento altre attività immateriali	433	650	(217)
Ammortamento attività materiali	1.154	1.320	(166)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	5.219	5.287	(68)

La voce “ammortamento/svalutazione diritti di concessione” include 161 mila Euro di svalutazioni dei diritti di concessione per stralcio progettazioni non più utilizzabili. La voce “ammortamento attività materiali”, infine, include 231 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i semestri chiusi al 30 giugno 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	401	257	144
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(213)	363	(576)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	64	20	44
TOTALE ACCANTONAMENTI	252	640	(388)

Anche questa categoria evidenzia una contrazione di cui la più rilevante si riferisce all'accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Il minore accantonamento o meglio, il rilascio di 213 mila Euro è conseguente alla revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione con slittamento temporale di alcuni importanti lavori air side. Per quel che riguarda la voce “accantonamento rischi su crediti” il maggior accantonamento del periodo è dovuto all'aumento del rischio di solvibilità su posizioni prevalentemente *aviation*; all'importo di 400 mila Euro qui sopra esposto vanno sommati circa 300 mila Euro portati a diretto deconto dei diritti aeroportuali fatturati nel semestre (rif. Nota 20).

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Proventi da titoli	12	12	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	0	86	(86)
Proventi da attualizzazione fondi	60	18	42
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	72	116	(44)
Interessi passivi e oneri bancari	(382)	(184)	(198)
Oneri da attualizzazione fondi	(18)	(112)	94
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	0	(5)	5
Altri oneri finanziari	(105)	(2)	(103)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(505)	(303)	(202)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(433)	(187)	(246)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di 433 mila Euro contro 187 mila al 30 giugno 2020. Il peggioramento è dovuto all'aumento dell'indebitamento con conseguente crescita degli interessi passivi e dei costi accessori quali i costi della garanzia Sace.

25. Imposte dell'esercizio

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Imposte correnti	9	13	(4)
Imposte esercizio precedente	0	(369)	369
Imposte differite attive e passive	(3.027)	(1.710)	(1.317)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(3.018)	(2.066)	(952)
% imposte correnti sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	n.s.
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	n.s.

Le imposte sul reddito sono una componente positiva di conto economico per 3 milioni di Euro (2 milioni di Euro nel primo semestre dell'anno precedente) per la stima della fiscalità differita attiva in relazione alle perdite fiscali di periodo.

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

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Risultato ante imposte	(12.736)	(6.797)	(5.939)
Aliquota ordinaria + Addizionale Ires	27,5%	27,5%	0%
Onere fiscale teorico/(Imposte anticipate Ires su perdita fiscale)	(3.502)	(1.869)	87%
Effetto delle variazioni in aumento e diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria			
<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica IRES</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2021	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	816	369	447
Costi deducibili in esercizi successivi	1.511	1.362	149
Altri costi indeducibili	798	433	365
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(11)	(23)	12
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.170)	(1.254)	84
Altre differenze	(889)	(1.071)	182
Variazione imposte differite/anticipate da conversione IAS	(102)	(86)	(16)
Totale variazioni in aumento/diminuzione	953	(270)	1.223
Imponibile fiscale	(11.783)	(7.067)	(4.716)
Imposta IRES corrente	0	0	0
Imposta anticipate Ires su perdita fiscale	(2.828)	(1.696)	(1.132)
Aliquota effettiva	n.s.	n.s.	n.s.

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il semestre chiuso al 30.06.2020	per il semestre chiuso al 30.06.2020	Variazione
Ires	0	0	0
Irap	9	13	(4)
TOTALE IMPOSTE CORRENTI	9	13	(4)

L'Irap evidenziata è la stima del carico fiscale della controllata FFM.

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.

Nel semestre in esame sono state rilevate le seguenti operazioni con parti correlate:

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, 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 oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all’assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 78 mila Euro (contro 41 mila Euro del primo semestre 2020).

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. A quanto sopra si aggiunge il nuovo contratto di presidio H24 affidato alla controllata a far data dal 1° aprile 2021. Nel complesso i costi del primo semestre 2021 verso TAG ammontano a 156 mila Euro contro 89 mila Euro del primo semestre 2020.

Tra i rapporti non commerciali verso Tag si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e Tag Bologna Srl del 22 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023;
- 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 2,5 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano prevalentemente 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 167 mila Euro contro 188 mila Euro del 2020.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e FFM del 17 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023.

Rapporti con altre parti correlate

Nel semestre la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Autostrade spa: in forza del contratto di affitto valido fino al 31/12/2024 di un terreno ad uso parcheggio, la Capogruppo ha iscritto *asset* in leasing del valore netto di 286 mila Euro al 30 giugno 2021 (354 mila Euro al 30 giugno 2020) ed ha debiti per fatture da ricevere per 71 mila Euro oltre a passività correnti per leasing per 106 mila Euro e non correnti per 178 mila Euro (rispettivamente 103 mila e 249 mila Euro al 30 giugno 2020);
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 17 mila Euro contro 33 mila del primo semestre 2020;
- Autostrade Tech: in forza del contratto di manutenzione degli impianti di cui al punto precedente la Capogruppo ha sostenuto costi per 6 mila Euro come nel primo semestre 2020;
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 4 mila Euro anch'essi invariati rispetto al primo semestre 2020.

27. Impegni, garanzie e rischi

Impegni da investimenti ambientali

La Capogruppo, attraverso l'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto con gli Enti territoriali nel 2015 ed aggiornato a gennaio 2020, si è impegnata alla realizzazione di alcune opere per un importo complessivo massimo di 9,3 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 giugno 2021 si è conclusa la progettazione esecutiva della fascia boscata e relativo percorso ciclabile la cui realizzazione è prevista a nord dell'aeroporto entro la fine del 2023. Si tratta della principale opera di compensazione ambientale, costituita da un'area a bosco di estensione pari a circa 40 ettari e di una pista ciclabile di lunghezza pari a circa 3,5 km che collegherà la zona Bargellino con l'abitato di Lippo di Calderara di Reno.

Garanzie prestate

Al 30 giugno 2021, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 17,4 milioni di Euro contro i 22 milioni del 30 giugno 2020 grazie alla riduzione della fidejussione Enac legata alla concessione demaniale, visto il calo del traffico. Per il dettaglio si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione.

Tipologia e gestione degli altri rischi

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

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

Dopo la chiusura del periodo non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 30 giugno 2021.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per approfondimenti sull'evoluzione prevedibile della gestione.

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

Bologna, 6 settembre 2021

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

1. I sottoscritti, Nazareno Ventola, in qualità di Amministratore Delegato, e Patrizia Muffato, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazionedelle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2021.
2. La valutazione dell'adeguatezza delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 si è basata su di un processo definito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in coerenza con il modello *Internal Control-Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, che rappresenta lo *standard* di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1 il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2021:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Bologna, 6 settembre 2021

Amministratore Delegato

(Nazareno Ventola)

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

(Patrizia Muffato)

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio
consolidato semestrale abbreviato

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

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

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e controllate ("Gruppo" o "Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna") al 30 giugno 2021. Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna al 30 giugno 2021 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Informativa relativa agli impatti della pandemia Covid-19 e continuità aziendale" delle note esplicative in cui gli amministratori descrivono gli impatti sulla situazione economico-patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 30 giugno 2021 derivanti dalla diffusione del Covid-19 e lo stato delle azioni intraprese per contrastarne gli effetti, al fine di garantire il rispetto degli impegni finanziari, contrattuali e concessori della capogruppo e delle sue controllate. Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione a tale aspetto.

Bologna, 6 settembre 2021

EY S.p.A.



Alberto Rosa
(Revisore Legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT