

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2021

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



Coronavirus / Covid-19

regole di prevenzione
prevention rules



Indossa
obbligatoriamente
la mascherina.

***Wearing a face mask is
mandatory.***



Lavati frequentemente
le mani con acqua e
sapone o gel
igienizzante.

***Wash your hands regularly
with soap and water or use
sanitizer.***



**Resoconto Intermedio Sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 31 Marzo 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 sulla gestione al 31 Marzo 2021	6
Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2021	47
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	48
• Conto Economico consolidato	49
• Conto Economico Complessivo consolidato	50
• Rendiconto finanziario consolidato	51
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	52
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2021	53
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	84

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 3% alla data del 31 marzo 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%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%

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

- Le quote del Dichiarante della partecipazione, ovvero del Soggetto posto al vertice della catena di controllo della partecipazione medesima
- Le quote derivanti dalle comunicazioni rese dagli azionisti ovvero quelle relative a partecipazioni rilevanti ai sensi dell'art. 152 del Regolamento Emittenti CONSOB.

Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma (collettivamente i "Soci Pubblici") è stato sottoscritto in data 5 giugno 2018 un patto parasociale (il "Patto Parasociale") volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Tale Patto Parasociale, con durata fino al 4 giugno 2021, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 8 giugno 2018 e inviato a Consob in data 9 giugno 2018, prevede un sindacato di voto e uno di blocco.

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

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale con
Sindacato di Voto**

CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI**% Capitale Sociale
con Sindacato di
Blocco**

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

Consiglio di Amministrazione

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

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*)
Silvia Giannini	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Eugenio Sidoli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Marco Troncone	Consigliere (B)
Giovanni Cavallaro	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(*) 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 Frasnedi	Sindaco supplente
Alessia Bastiani	Sindaco supplente

Società di revisione contabile

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

Relazione sulla Gestione del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa al 31 Marzo 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
1.3 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>	21
2.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i>	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI</i>	22
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE	24
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	24
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI	27
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	29
3.4 PRINCIPALI INDICI	30
3.5 GLI INVESTIMENTI	30
3.6 IL PERSONALE	30
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	33
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	34
4.1 LA QUALITÀ	34
5 IL QUADRO NORMATIVO	34
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	34
5.2 RETROCESSIONE AVL (AIUTI VISIVI LUMINOSI), BENI E AREE ENAV	35
5.3 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE	36
5.4 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	37
5.5 BREXIT	37
6 IL CONTENZIOSO	38
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	39

8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	43
9 GARANZIE PRESTATE	44
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	45

PREMESSA

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna (di seguito anche “Gruppo Aeroporto” o “Aeroporto”, o “AdB”) per il trimestre chiuso al 31 marzo 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 31 marzo 2021 e una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate e collegate:



- Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell’attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell’apertura del Terminal e dell’hangar per l’Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell’Aviazione Generale come *handler*. In data 2 ottobre 2018 la Capogruppo, cogliendo l’opportunità di maggior presidio del business, funzionale ad un maggior controllo delle infrastrutture dedicate all’attività volativa air side, ha acquistato il 49% del capitale di TAG che è diventata quindi controllata al 100%;
- Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante apporto del ramo d’azienda concernente l’*handling* merce e posta sull’aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

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

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

- 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 trimestre del 2021 la gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'aeroporto di Bologna si è sviluppata su circa 5.150 posti auto, in aumento rispetto al dato medio di fine 2020 grazie alla riapertura del Parcheggio P2, in seguito al completamento del nuovo impianto di ventilazione. 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 4.250 mq e 39 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 la maggior parte dei subconcessionari ha chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo gradualmente a partire dal mese di luglio. Nel primo trimestre 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 di *handling* le cui tariffe sono regolamentate.

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

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Relativamente all'andamento dell'evento pandemico, il 2021 è iniziato in totale continuità con la fine del 2020: rimane elevata l'incertezza sugli sviluppi di breve periodo a causa della diffusione di varianti del virus che mantiene elevato il numero di contagi. Rimangono dunque in vigore le restrizioni alla mobilità personale e ad alcune attività economiche al fine di contenere la diffusione della pandemia imposte dai governi dei diversi Stati che precludono o rallentano la ripresa economica su scala globale.

Tuttavia, il primo trimestre del 2021 è stato anche contraddistinto dall'inizio delle campagne di vaccinazione su vasta scala che, seppur stia proseguendo con andamenti ancora notevolmente diffusi tra le diverse aree, rappresentano un elemento imprescindibile di ripresa e di miglioramento delle prospettive economiche a livello globale, assieme al sostegno garantito dalle politiche economiche delle principali istituzioni. Proprio il forte sostegno delle politiche monetarie e fiscali ha permesso il proseguimento dell'espansione dell'attività economica globale nei primi mesi del 2021, anche se in modo eterogeneo tra Paesi e settori.

Se da un lato la recrudescenza della pandemia pesa nel breve periodo, soprattutto nel settore dei servizi, le prospettive di medio termine rimangono positive: secondo lo scenario di base del Fondo Monetario Internazionale diffuso in aprile, il PIL mondiale crescerebbe del 6% nel 2021, superando i livelli antecedenti la pandemia entro la fine dell'anno, e del 4,4% nel 2022.

L'attività economica nell'area dell'euro ha risentito di un nuovo aumento dei contagi: dopo il forte recupero nel trimestre estivo del 2020, negli ultimi tre mesi dello scorso anno il PIL si è contratto riflettendo il contributo negativo dei servizi, non del tutto controbilanciato dall'espansione del comparto manifatturiero. Sulla base delle informazioni disponibili, il PIL dell'area euro sarebbe diminuito anche nel primo trimestre del 2021. Anche le prospettive inflattive restano deboli.

Il Consiglio direttivo della Banca centrale europea ha deciso di aumentare il ritmo degli acquisti di titoli nell'ambito del programma per l'emergenza pandemica, per evitare che la trasmissione del rialzo dei rendimenti osservato sui mercati internazionali si traducesse in un inasprimento prematuro delle condizioni finanziarie nell'area, non giustificato dalle attuali prospettive economiche.

Lo scorso 11 febbraio è stato inoltre approvato il regolamento sul Dispositivo per la ripresa e la resilienza; quest'ultimo veicolerà quasi il 90 per cento delle risorse dello strumento per la ripresa dell'Unione europea, la Next Generation EU (NGEU), di ammontare complessivo pari a 750 miliardi e destinata a finanziare investimenti e riforme specificati nei piani nazionali di ripresa e resilienza e finalizzati a sei obiettivi strategici: (a) transizione verde; (b) trasformazione digitale; (c) occupazione e crescita intelligente, sostenibile e inclusiva; (d) coesione sociale e territoriale; (e) salute e resilienza; (f) politiche per la prossima generazione, comprese istruzione e competenze. Le prossime settimane saranno decisive, poiché, affinché i fondi siano effettivamente disponibili, si rende necessario non solo che il Consiglio europeo approvi i piani nazionali, ma anche che tutti gli Stati membri ratifichino la decisione sulle risorse proprie dell'Unione.

In Italia si conferma la resilienza dell'economia, ma pesa l'aumento dei contagi. Nel quarto trimestre del 2020 la caduta del prodotto interno lordo, benché significativa, è stata inferiore alle attese. In base agli indicatori disponibili, nel primo trimestre del 2021 l'attività economica sarebbe rimasta pressoché stabile: come nell'area Euro, ad un rafforzamento nell'industria si accompagna un andamento ancora debole nei servizi. Queste stime restano soggette a elevata incertezza, connessa agli impatti della pandemia e al proseguimento delle campagne di vaccinazione.

Secondo FMI ed OCSE, il PIL italiano si espanderebbe quest'anno a tassi superiori al 4%, con una ripresa significativa nella seconda parte dell'anno, sostenuta dal contesto globale. Questo scenario non è però esente da rischi. Si presuppone infatti che: sia mantenuto il sostegno all'economia, gli interventi in corso di introduzione nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) si dimostrino efficaci, la campagna di vaccinazione venga proseguita con successo e vi sia una favorevole evoluzione dei contagi. (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Aprile 2021*).

In questo quadro, secondo dati IATA, il traffico passeggeri mondiale nei primi tre mesi del 2021 ha mostrato un andamento ancora in netto ritardo rispetto ai valori pre-Covid: facendo riferimento alla variazione del traffico mondiale rispetto a marzo 2019 si è registrata una diminuzione pari al 67,2% (-26,3% rispetto a marzo 2020). Ancora una volta, è stato il traffico domestico a trainare il recupero: nel mese di marzo si è addirittura registrato un aumento della componente domestica pari al +36,9% rispetto a marzo 2020 (-32,3% vs 2019), che ha beneficiato dell'ottima performance da parte del traffico nazionale cinese, molto vicina ai valori pre-Covid (a marzo 2021 pari al -2,6% vs 2019). Il traffico merci ha invece evidenziato un andamento nettamente più positivo, riportando ogni mese da gennaio a marzo una variazione positiva sia rispetto al 2020, sia rispetto al 2019, in tutte le componenti continentali, con la sola eccezione dell'America Latina (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Marzo 2021*).

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa nel corso dei primi tre mesi del 2021 è stato complessivamente pari all'82% secondo ACI Europe, con una perdita complessiva di circa 395,5 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 trimestre dell'anno (*sito web ACI Europe; Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Marzo 2021*).

Il traffico passeggeri italiano ha riportato una riduzione dei volumi pari all'82,1%, 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 12,4% rispetto al 2020, vicini al pieno recupero dei volumi movimentati nel 2019 (in calo solo per il -3,1%) (*Fonte: Assaeroporti, marzo 2021*). L'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo trimestre del 2021 con una significativa riduzione del traffico rispetto allo stesso periodo del 2020 (-85%). Il dato è pressoché in linea con il trend nazionale. Alla fine del primo trimestre 2021 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 trimestre 2021 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia Covid-19 che, dopo una ripresa molto parziale dei volumi di traffico durante l'estate 2020, ha causato un successivo ulteriore brusco rallentamento negli ultimi mesi del 2020 e nei primi mesi del 2021.

Anche nel 2021 il Gruppo sta mettendo 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, l'installazione di erogatori di gel igienizzante, l'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, la suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, la sanificazione intensiva delle aree anche tramite un sistema a frammentazione molecolare, l'installazione di plexiglass, l'adozione del sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza per abbattere l'interazione frontale fra il personale addetto ai controlli ed i passeggeri e la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone. Nei confronti dei dipendenti è stato incentivato il ricorso allo smart working per i lavoratori delle aree amministrative ed attivata una rotazione a gruppi dei lavoratori impegnati nelle aree operative più strategiche in una logica di contingency plan.

Nel corso del primo trimestre dell'anno il Gruppo ha attivato, in convenzione con l'Azienda Usl di Bologna e con Air Medical - azienda con esperienza nel settore aviomedicale, già attiva presso l'Aeroporto di Torino - un nuovo punto tamponi a pagamento che risponde all'esigenza di tutti quei passeggeri in arrivo o in partenza che, sulla base delle disposizioni dei vari Paesi, devono fornire certificazioni che attestino la negatività al Covid-19, con test a 72, 48 o 4 ore dal viaggio. Il Covid Test Point è disponibile anche per tutti gli operatori aeroportuali del Marconi, con specifiche convenzioni.

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. 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. Successivamente la Capogruppo richiederà l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD previste dal Decreto Sostegni. Lo stesso accordo è stato siglato per la società controllata FFM, con un periodo di validità 1 aprile 2021 - giugno 2021.

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 proprie 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.

1.3 ANDAMENTO DEL TITOLO

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

Si riportano di seguito:

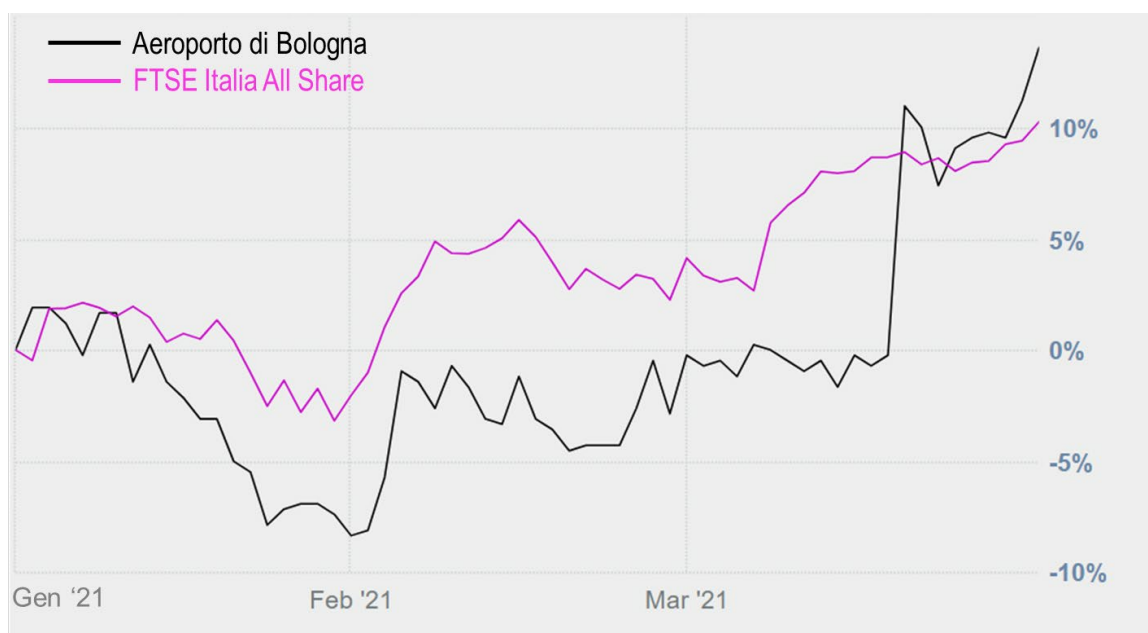
- l'andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2021 fino al 31 marzo 2021;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 marzo 2021 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 9,78 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 353,3 milioni di Euro.

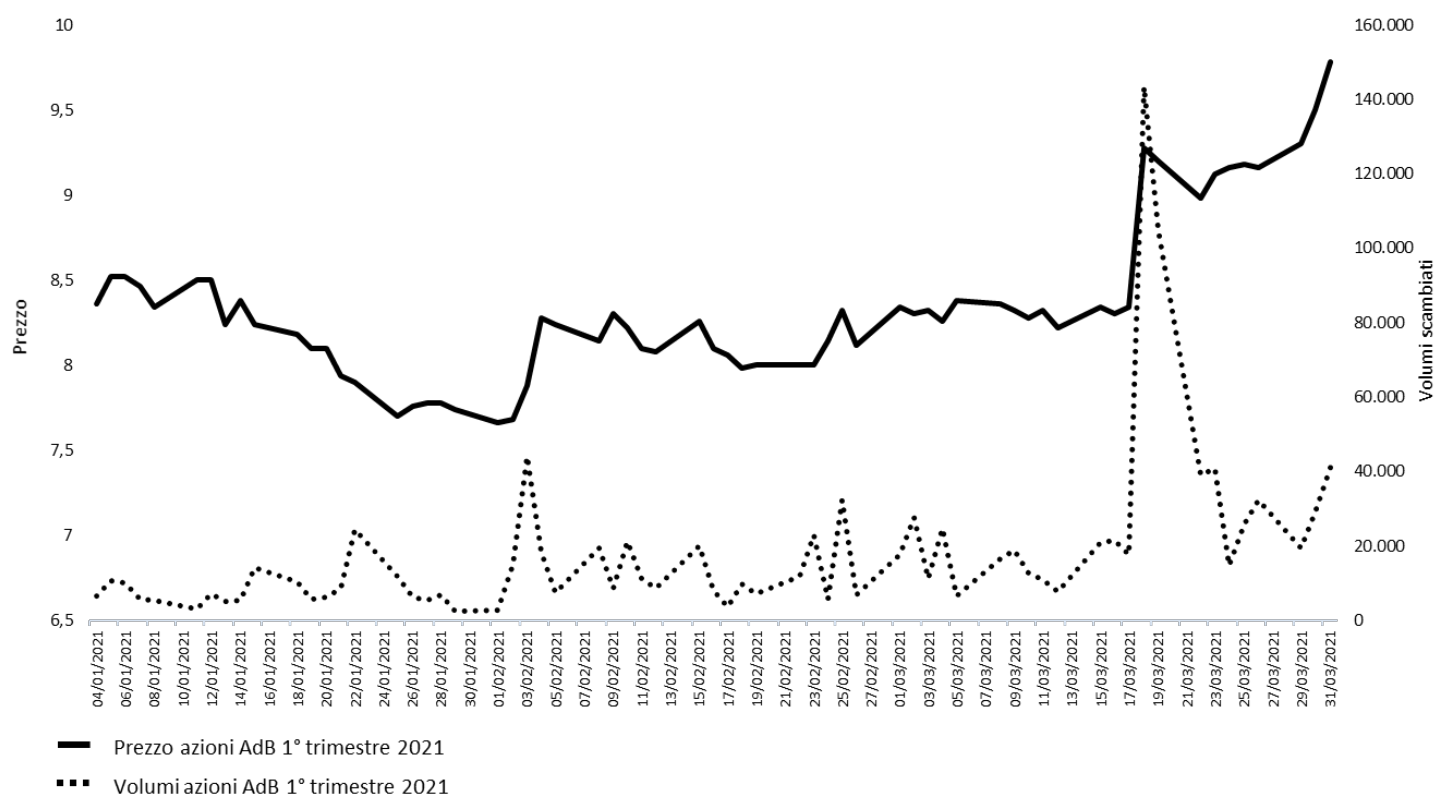
Andamento titolo AdB (01/01/2021-31/03/2021)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2021-31/03/2021)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2021-31/03/2021)



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.

Solo nella seconda metà del mese di marzo, in corrispondenza di un forte aumento del volume di titoli scambiati sul mercato, si è assistito ad un aumento della quotazione che, nell'arco di due settimane, ha guadagnato il 17%, chiudendo il trimestre a quota €9,78 ad azione (-19% rispetto al prezzo di chiusura del 2019).

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

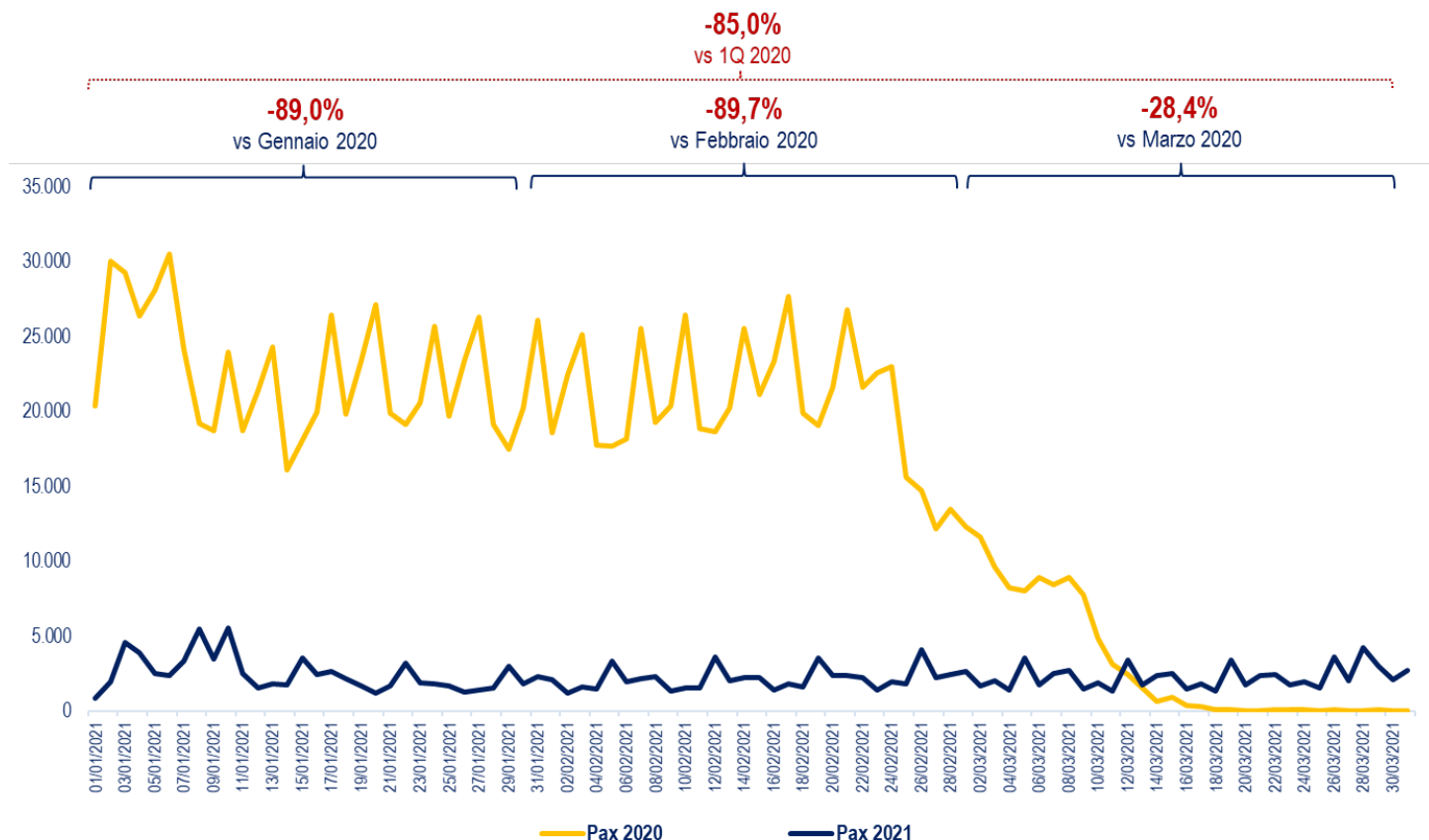
2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi mesi del 2021 non hanno evidenziato segnali di miglioramento sul 2020, fatta eccezione per il settore cargo, in netta espansione rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nel primo trimestre dell'anno infatti lo scalo ha registrato complessivamente 209.802 passeggeri, in calo dell'85,0% rispetto ai primi tre mesi del 2020 (condizionati dalla prima ondata di contagi di Covid-19 solo a partire dalla fine del mese di febbraio), con 3.100 movimenti (-75,7%) e 9.077 tonnellate di merce trasportata (+10,9%). Il load factor medio risulta in riduzione dal 69,0% del primo trimestre 2020 al 53,6% del primo trimestre 2021.

Con il perdurare delle forti restrizioni agli spostamenti dovute alla pandemia da Covid-19, l'inizio del 2021 si rivela in continuità con il trend di fine 2020: la diminuzione del traffico è ancor più evidente se si confrontano i dati del primo trimestre 2021 con quelli degli stessi mesi del 2019 (-89,3%). 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 trimestre 2019.

Con l'avvio della programmazione estiva dei voli, dall'ultimo weekend di marzo, e soprattutto con l'intensificazione della campagna vaccinale, l'auspicio è che l'estate possa rappresentare l'inizio di una inversione di tendenza, per una ripresa progressiva del traffico.

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Marzo 2021



Dati comprensivi di transiti. Aviazione Generale esclusa.

	Gennaio – Marzo 2021	Gennaio – Marzo 2020	Var % 2021-2020	Gennaio – Marzo 2019	Var % 2021-2019
Passeggeri	210.617	1.395.671	(84,9%)	1.961.807	(89,3%)
Movimenti	3.760	13.349	(71,8%)	16.922	(77,8%)
Tonnellaggio	258.902	910.212	(71,6%)	1.116.241	(76,8%)
Merce	11.538.620	10.635.534	8,5%	12.622.100	(8,6%)

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2021	% sul totale	Gennaio – Marzo 2020	% sul totale	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Linea	103.250	49,0%	522.913	37,5%	791.467	40,3%	(80,3%)	(87,0%)
Low cost	102.846	48,8%	862.141	61,8%	1.155.977	58,9%	(88,1%)	(91,1%)
Charter	2.779	1,3%	8.073	0,6%	10.282	0,5%	(65,6%)	(73,0%)
Transiti	927	0,4%	1.604	0,1%	2.821	0,1%	(42,2%)	(67,1%)
Totale Aviazione Commerciale	209.802	99,6%	1.394.731	99,9%	1.960.547	99,9%	(85,0%)	(89,3%)
Aviazione Generale	815	0,4%	940	0,1%	1.260	0,1%	(13,3%)	(35,3%)
Totale complessivo	210.617	100,0%	1.395.671	100,0%	1.961.807	100,0%	(84,9%)	(89,3%)

La riduzione del traffico passeggeri afferente al segmento low cost rispetto al primo trimestre del 2020 è stata maggiore rispetto a quella registrata dal traffico di linea (rispettivamente -88,1% e -80,3%) per effetto di una maggior 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, anche ad inizio 2021 il traffico domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale in termini di variazione dei passeggeri sullo stesso periodo dello scorso anno.

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2021	% sul totale	Gennaio – Marzo 2020	% sul totale	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Var % 21-20	Var % 21-19
Nazionale	88.866	42,2%	294.999	21,1%	444.979	22,7%	(69,9%)	(80,0%)
Internazionale	120.936	57,4%	1.099.732	78,8%	1.515.568	77,3%	(89,0%)	(92,0%)
Totale Aviazione Commerciale	209.802	99,6%	1.394.731	99,9%	1.960.547	99,9%	(85,0%)	(89,3%)
Aviazione Generale	815	0,4%	940	0,1%	1.260	0,1%	(13,3%)	(35,3%)
Totale complessivo	210.617	100,0%	1.395.671	100,0%	1.961.807	100,0%	(84,9%)	(89,3%)

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 tre mesi del 2021 sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Tirana con quasi 18 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2021	Gennaio – Marzo 2020	Var % 2021-2020	Gennaio – Marzo 2019	Var % 2021-2019
Catania	33.573	54.968	(38,9%)	89.181	(62,4%)
Tirana	17.801	31.745	(43,9%)	34.793	(48,8%)
Casablanca	16.124	28.755	(43,9%)	37.018	(56,4%)
Palermo	13.297	52.243	(74,5%)	70.692	(81,2%)
Amsterdam	13.003	32.759	(60,3%)	48.809	(73,4%)
Madrid	12.557	60.660	(79,3%)	71.109	(82,3%)
Istanbul	12.299	29.833	(58,8%)	45.022	(72,7%)
Parigi CDG	11.932	46.462	(74,3%)	74.664	(84,0%)
Roma FCO	9.215	46.832	(80,3%)	68.818	(86,6%)
Lamezia	8.076	21.368	(62,2%)	31.188	(74,1%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Marzo 2021	Gennaio-Marzo 2020	Var % 2021-2020	Gennaio-Marzo 2019	Var % 2021-2019
Merce via aerea di cui	9.077.010	8.184.077	10,9%	10.099.549	(10,1%)
Merce	9.077.010	8.183.785	10,9%	10.082.239	(10,0%)
Posta	0	292	(100,0%)	17.310	(100,0%)
Merce via superficie	2.461.610	2.451.457	0,4%	2.522.551	(2,4%)
Totale	11.538.620	10.635.534	8,5%	12.622.100	(8,6%)

Relativamente al **traffico merci**, nei primi tre mesi del 2021 si registra un traffico cargo pari a 11.538.620 Kg, in aumento dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, ma ancora in leggero calo se confrontato con i volumi del primo trimestre del 2019. Sul settore continuano a pesare il perdurare della difficile situazione internazionale, nonché il contesto economico determinato dal dilagare della pandemia. La contrazione del business "usuale" ha determinato, per contro, a partire da marzo 2020, l'utilizzo di voli charter, soprattutto per sopperire alla domanda di materiale sanitario, ancora presenti, anche se in numero ridotto, nel primo trimestre 2021.

Il traffico via superficie presenta invece una sostanziale stabilità, sia rispetto al 2020 (+0,4%), sia rispetto al 2019 (-2,4%).

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	1.255	8.243	(6.988)	-84,8%	12.455	-89,9%
Ricavi da Vettori	2.034	4.821	(2.787)	-57,8%	5.805	-65,0%
Ricavi da Operatori aeroportuali	354	508	(154)	-30,3%	728	-51,4%
Incentivi al traffico	(402)	(3.750)	3.348	-89,3%	(5.698)	-92,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	869	1.442	(573)	-39,7%	3.735	-76,7%
Altri Ricavi	243	352	(109)	-31%	352	-31,0%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	0	(17)	17	-100,0%	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	4.353	11.599	(7.246)	-62,5%	17.377	-74,9%

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 trimestre 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.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Strategic Business Unit Aviation* registrano una contrazione del 62,5% rispetto al 2020 e del 74,9% sul 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (-84,8% rispetto al 2020 e -89,9% rispetto al 2019): i ricavi da passeggeri si riducono nella stessa misura del calo del traffico passeggeri;
- Ricavi da Vettori (-57,8% rispetto al 2020 e -65% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori si riducono in misura lievemente inferiore rispetto al tonnellaggio totale per effetto dell'incremento della tariffa di approdo e decollo;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (-30,3% rispetto al 2020 e -51,4% rispetto al 2019): i ricavi si riducono 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;
- Incentivi: il calo degli incentivi (-89,3% rispetto al 2020 e -92,9% rispetto al 2019) è legato alla riduzione del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione di questa voce (-39,7% rispetto al 2020 e -76,7% 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 trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	461	2.755	(2.294)	-83,3%	3.378	-86,4%
Parcheggi	464	2.658	(2.194)	-82,5%	3.663	-87,3%
Real Estate	532	605	(73)	-12,1%	602	-11,6%
Servizi ai passeggeri	275	1.118	(843)	-75,4%	1.413	-80,5%
Ricavi per Servizi di Costruzione	1.143	1.314	(171)	-13,0%	369	209,8%
Altri Ricavi	301	762	(461)	-60,5%	687	-56,2%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	3.176	9.212	(6.036)	-65,5%	10.112	-68,6%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un calo del 65,5% rispetto al 2020 e del 68,6% 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 (-83,3% rispetto al 2020 e -86,4% rispetto al 2019) è dovuta al prolungarsi dell'emergenza Covid-19 che continua a determinare una drastica riduzione dei volumi di traffico, seguita dalla mancata riapertura di molti degli esercizi commerciali, solo temporanea per la maggior parte e definitiva per alcuni, e dalla riduzione della vendita di spazi pubblicitari. A questo si aggiunge anche una revisione dello schema contrattuale, secondo il quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019, accordata dal gestore ai subconcessionari per supportarli in questa fase di emergenza.

Parcheggi

Nel primo trimestre del 2021 anche la contrazione dei ricavi da parcheggi ed accessi viari (-82,5% rispetto al 2020 e -87,3% rispetto al 2019) è dovuta alla riduzione dei volumi di traffico conseguente al protrarsi dell'emergenza sanitaria.

Real Estate

Il calo dei ricavi real estate (-12,1% rispetto al 2020 e -11,6% rispetto al 2019) è più contenuto grazie all'impatto minimo dell'emergenza in corso su questo business. Sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico.

Servizi ai passeggeri

Nel primo trimestre 2021 i servizi ai passeggeri vedono una contrazione (-75,4% rispetto al 2020 e -80,5% 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 trimestre del 2021 si registra per questo business una riduzione 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 l'ambito dei 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 per supportarli in questa fase di emergenza. 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 2021 (-13%) è da collegare ai minori investimenti destinati alla business unit rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. Nei confronti del primo trimestre 2019 si è invece registrato un incremento (+209,8%).

Altri ricavi

La contrazione degli altri ricavi rispetto al 2020 (-60,5%) 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, al minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri e all'erogazione di meno corsi di formazione. Rispetto al 2019 (-56,2%) si confermano minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali, il minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri, l'erogazione di meno corsi di formazione, e minori vendite di certificati di efficienza energetica. Nel primo trimestre 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 trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	3.272	9.906	(6.634)	-67,0%	13.400	-75,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	2.126	8.029	(5.903)	-73,5%	9.794	-78,3%
Ricavi per servizi di costruzione	2.012	2.757	(745)	-27,0%	4.104	-51,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	119	0	0,0%	191	-37,7%
RICAVI	7.529	20.811	(13.282)	-63,8%	27.489	-72,6%
Materiali di consumo e merci	(315)	(508)	193	-38,0%	(425)	-25,9%
Costi per servizi	(3.793)	(4.730)	937	-19,8%	(5.013)	-24,3%
Costi per servizi di costruzione	(1.916)	(2.625)	709	-27,0%	(3.908)	-51,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(632)	(1.418)	786	-55,4%	(1.885)	-66,5%
Oneri diversi di gestione	(630)	(794)	164	-20,7%	(765)	-17,6%
Costo del personale	(5.052)	(6.537)	1.485	-22,7%	(7.145)	-29,3%
COSTI	(12.338)	(16.612)	4.274	-25,7%	(19.141)	-35,5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(4.809)	4.199	(9.008)	n.s.	8.348	n.s.
Ammortamento/svalutazione diritti di concessione	(1.822)	(1.643)	(179)	10,9%	(1.500)	21,5%
Ammortamento altre attività immateriali	(208)	(302)	94	-31,1%	(273)	-23,8%
Ammortamento attività materiali	(574)	(648)	74	-11,4%	(697)	-17,6%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(2.604)	(2.593)	(11)	0,4%	(2.470)	5,4%
Accantonamento rischi su crediti	(156)	(225)	69	-30,7%	(25)	524,0%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(512)	(478)	(34)	7,1%	(475)	7,8%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(7)	(4)	(3)	75,0%	(94)	-92,6%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(675)	(707)	32	-4,5%	(594)	13,6%
TOTALE COSTI	(15.617)	(19.912)	4.295	-21,6%	(22.205)	-29,7%
RISULTATO OPERATIVO	(8.088)	899	(8.987)	n.s.	5.284	n.s.
Proventi finanziari	10	94	(84)	-89,4%	39	-74,4%
Oneri finanziari	(306)	(101)	(205)	203,0%	(299)	2,3%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(8.384)	892	(9.276)	n.s.	5.024	n.s.
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.053	(273)	2.326	n.s.	(1.477)	n.s.
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(6.331)	619	(6.950)	n.s.	3.547	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	(6.331)	619	(6.950)	n.s.	3.547	n.s.

Il primo trimestre 2021 si chiude con una **perdita consolidata di 6,3 milioni di Euro** contro un utile al 31 marzo 2020 di **619 mila Euro**, perdita dovuta alla crisi conseguente alla pandemia Covid-19 a partire da fine febbraio 2020. Nel primo trimestre 2019 il risultato era stato positivo per 3,5 milioni di Euro a conferma dell'impatto fortemente negativo sul Gruppo della crisi conseguente alla pandemia.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente calano del 63,8% rispetto al 2020 e del 72,6% se confrontati con il 2019, ed in particolare:

- i **ricavi per servizi aeronautici** calano (-67% rispetto al 2020 e -75,6% rispetto al 2019) per la contrazione del traffico;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** si riducono (-73,5% rispetto al 2020 e -78,3% 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 (-27% rispetto al 2020 e -51% 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 non completamente compensati dai maggiori investimenti nel settore non aviation, se confrontati con il 2019;
- altri **ricavi e proventi della gestione**: il calo del 37,7% rispetto al 2019 è dovuto principalmente a minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo si riducono complessivamente del 25,7% sullo stesso periodo del 2020 e del 35,5% 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 (-38% rispetto al 2020 e -25,9% rispetto al 2019) prevalentemente dovuta al minore acquisto di carburante aeromobili legato al calo del traffico e, solo nei confronti del 2020, di liquido de-icing per aeromobili;
- ✓ i **costi per servizi** sono inferiori (-19,8% rispetto al 2020 e -24,3% rispetto al 2019) grazie:
 - alla riduzione di alcuni servizi correlati al traffico quali il servizio PRM e il servizio MBL;
 - al contenimento dei costi delle utenze;
 - 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** (-55,4% rispetto al 2020 e -66,5% 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 (-20,7% rispetto al 2020 e -17,6% 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-marzo 2021 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) negativo di 4,8 milioni di Euro** contro un margine positivo di 4,2 milioni di Euro del 2020 e di 8,3 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.

I **costi di struttura**, non presentano variazioni significative rispetto al trimestre 2020 e la sostanziale rigidità dei costi complessivi, in calo del 21,6%, sul primo trimestre 2020 a fronte di una riduzione dei ricavi del 63,8%. determina un **Risultato Operativo (EBIT) negativo di 8,1 milioni di Euro** contro +900 mila Euro al 31 marzo 2020 e +5,3 milioni dei primi tre mesi del 2019.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo negativo di 0,3 milioni di Euro** contro un sostanziale pareggio del primo trimestre 2020 e -260 mila del primo trimestre 2019 a causa del maggior indebitamento.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo trimestre 2021 è **negativo per 8,4 milioni di Euro** contro un risultato positivo di 892 mila Euro al 31 marzo 2020 e di 5 milioni di Euro del primo trimestre 2019.

Per quanto riguarda le **imposte sul reddito**, la voce rappresenta una **componente positiva di conto economico per 2,1 milioni di Euro** contro un costo di 0,3 milioni al 31 marzo 2020 e di 1,5 milioni al 31 marzo 2019 per la rilevazione di imposte anticipate, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo 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 6,3 milioni di Euro** a confronto con l'utile netto del primo trimestre 2020 di 0,6 milioni di Euro e di 3,5 milioni del primo trimestre 2019.

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 trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	3.272	9.906	(6.634)	-67,0%	13.400	-75,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	2.126	8.029	(5.903)	-73,5%	9.794	-78,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	119	0	0,0%	191	-37,7%
RICAVI RETTIFICATI	5.517	18.054	(12.537)	-69,4%	23.385	-76,4%
Materiali di consumo e merci	(315)	(508)	193	-38,0%	(425)	-25,9%
Costi per servizi	(3.793)	(4.730)	937	-19,8%	(5.013)	-24,3%
Canoni, noleggi e altri costi	(632)	(1.418)	786	-55,4%	(1.885)	-66,5%
Oneri diversi di gestione	(630)	(794)	164	-20,7%	(765)	-17,6%
Costo del personale	(5.052)	(6.537)	1.485	-22,7%	(7.145)	-29,3%
COSTI RETTIFICATI	(10.422)	(13.987)	3.565	-25,5%	(15.233)	-31,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	(4.905)	4.067	(8.972)	n.s.	8.152	n.s.
Ricavi per servizi di costruzione	2.012	2.757	(745)	-27,0%	4.104	-51,0%
Costi per servizi di costruzione	(1.916)	(2.625)	709	-27,0%	(3.908)	-51,0%
Margine Servizi di Costruzione	96	132	(36)	-27,3%	196	-51,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(4.809)	4.199	(9.008)	n.s.	8.348	n.s.

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento mensile del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione per evidenziare come l'andamento del 2021 rispetto ai due anni precedenti si differenzi a partire dal mese di marzo a seguito dell'avvio dello sviluppo pandemico alla fine del mese di febbraio 2020:

	GENNAIO 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	FEBBRAIO 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019	MARZO 2021	Var % vs 2020	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	77.826	-89,0%	-87,9%	60.855	-89,7%	-89,7%	71.936	-28,1%	-90,2%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)									
RICAVI RETTIFICATI	1.628	-79,4%	-77,6%	1.430	-79,1%	-78,7%	1.651	-29,9%	-79,8%
Ricavi per servizi aeronautici	848	-79,5%	-78,6%	733	-80,4%	-80,4%	931	-19,8%	-79,6%
Ricavi per servizi non aeronautici	732	-80,2%	-77,6%	651	-78,7%	-77,7%	654	-43,6%	-81,3%
Altri ricavi e proventi della gestione	48	-20,7%	-3,8%	46	-22,5%	-1,7%	66	96,7%	-53,2%
COSTI RETTIFICATI	-3.271	-36,7%	-30,3%	-2.965	-38,7%	-33,1%	-3.474	9,4%	-33,2%
Costo del personale	-1.529	-37,0%	-32,6%	-1.469	-35,7%	-33,6%	-1.750	17,0%	-24,8%
Altri costi operativi	-1.742	-36,4%	-28,1%	-1.496	-41,3%	-32,5%	-1.724	2,6%	-40,0%
MOL RETTIFICATO	-1.642	n.s.	n.s.	-1.535	n.s.	n.s.	-1.823	n.s.	n.s.
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	-100,9%	n.s.	n.s.	-107,3%	n.s.	n.s.	-110,4%	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 31.03.2021	al 31.03.2020	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	(4.882)	4.120	(9.002)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(5.325)	639	(5.964)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.796)	(3.018)	1.222
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(229)	(57)	(172)
Variazione finale di cassa	(7.350)	(2.436)	(4.914)
Disponibilità liquide inizio periodo	43.658	29.253	14.405
Variazione finale di cassa	(7.350)	(2.436)	(4.914)
Disponibilità liquide fine periodo	36.310	26.817	9.493

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante** ha assorbito cassa per **4,9 milioni di Euro** contro flussi in entrata per 4,1 milioni del periodo di confronto. La riduzione pari a 9 milioni di Euro è dovuta essenzialmente al risultato economico negativo del periodo.

I flussi di cassa del capitale circolante del trimestre sono stati sostanzialmente in equilibrio e quindi non hanno impattato in maniera significativa sul **flusso di cassa delle attività operative** che, al netto delle variazioni del capitale circolante, si è attestato a - **5,3 milioni di Euro** contro un flusso di cassa positivo di 0,6 milioni del primo trimestre 2020.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato di **1,8 milioni di Euro** di contro 3 milioni nel trimestre di confronto per i minori investimenti infrastrutturali effettuati.

Infine, il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **0,2 milioni di Euro** per il rimborso di una rata di mutuo oltre al pagamento di passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **negativa per 7,4 milioni di Euro** contro un assorbimento di liquidità nel 2020 di 2,4 milioni di Euro.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	al 31.03.2020	Variazione 31.03.2021 31.12.2020	Variazione 31.03.2021 31.03.2020
A Cassa	37	33	24	4	13
B Altre disponibilità liquide	36.273	43.625	26.793	(7.352)	9.480
C Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	36.310	43.658	26.817	(7.348)	9.493
E Crediti finanziari correnti	0	275	501	(275)	(501)
F Debiti bancari correnti	(101)	(33)	(115)	(68)	14
G Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(3.066)	(3.064)	(3.194)	(2)	128
H Altri debiti finanziari correnti	(1.063)	(1.440)	(1.517)	377	453
I Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(4.230)	(4.537)	(4.826)	307	595
J Posizione finanziaria corrente netta (I-E-D)	32.080	39.396	22.492	(7.316)	9.587
K Debiti bancari non correnti	(68.629)	(68.759)	(11.518)	130	(57.111)
L Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0
M Altri debiti non correnti	(931)	(1.026)	(1.322)	95	391
N Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(69.560)	(69.785)	(12.840)	225	(56.720)
O Posizione (Indebitamento) finanziaria netta (J+N)	(37.480)	(30.389)	9.652	(7.091)	(47.133)

L'**Indebitamento Finanziario Netto** del Gruppo al 31 marzo 2021 è di **37,5 milioni** di Euro rispetto a 30,4 milioni al 31 dicembre 2020 ed a una posizione finanziaria netta positiva di 9,7 milioni al 31 marzo 2020 con una contrazione rispettivamente di 7,1 milioni e 47,1 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 trimestre.

Rispetto al 31 marzo 2020 la variazione è dovuta, oltre all'assorbimento di cassa legato alla contrazione dei ricavi ed al flusso in uscita per il pagamento degli investimenti, all'aumento dell'indebitamento per l'accensione da parte della Capogruppo di finanziamenti garantiti SACE per 58,9 milioni di Euro.

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 31.03.2021	al 31.12.2020	al 31.03.2020	Variazione 31.03.2021 31.12.2020	Variazione 31.03.2021 31.03.2020
-Crediti commerciali	5.509	6.279	12.341	(770)	(6.832)
-Crediti tributari	1.476	1.299	629	177	847
- Altri Crediti	2.952	2.494	5.840	458	(2.888)
-Rimanenze di magazzino	670	676	641	(6)	29
Subtotale	10.607	10.748	19.451	(141)	(8.844)
-Debiti commerciali	(11.826)	(13.612)	(15.408)	1.786	3.582
-Debiti tributari	(833)	(511)	(4.055)	(322)	3.222
-Altri debiti	(24.799)	(22.923)	(27.395)	(1.876)	2.596
Subtotale	(37.458)	(37.046)	(46.858)	(412)	9.400
Capitale circolante netto operativo	(26.851)	(26.298)	(27.407)	(553)	556
Immobilizzazioni	217.036	217.457	198.686	(421)	18.350
-Imposte differite attive	12.800	10.732	6.276	2.068	6.524
-Altre attività non correnti	13.272	13.262	13.630	10	(358)
Totale immobilizzazioni	243.108	241.451	218.592	1.657	24.516
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.899)	(17.567)	(19.469)	(332)	1.570
- Fondo imposte differite	(2.632)	(2.618)	(2.573)	(14)	(59)
-Altre passività non correnti	(40)	(41)	0	1	(40)
Subtotale	(20.571)	(20.226)	(22.042)	(345)	1.471
Capitale fisso operativo	222.537	221.225	196.550	1.312	25.987
Totale Impieghi	195.686	194.927	169.143	759	26.543

FONTI	al 31.03.2021	al 31.12.2020	al 31.03.2020	Variazione 31.03.2021 31.12.2020	Variazione 31.03.2021 31.03.2020
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(37.480)	(30.389)	9.652	(7.091)	(47.132)
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(74.223)	(87.814)	(87.862)	13.591	13.639
-Risultato dell'esercizio	6.331	13.590	(619)	(7.259)	6.950
Patrimonio Netto di Gruppo	(158.206)	(164.538)	(178.795)	6.332	20.589
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(158.206)	(164.538)	(178.795)	6.332	20.589
Totale fonti	(195.686)	(194.927)	(169.143)	(759)	(26.543)

Il **capitale investito netto** al 31 marzo 2021 è pari a **195,7 milioni di Euro** in aumento di 0,8 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2020 e di 26,5 milioni rispetto al 31 marzo 2020. Dal lato degli impieghi infatti, la struttura patrimoniale del Gruppo al 31 marzo 2021 non si discosta significativamente da quella esposta al 31 dicembre 2020; l'unica variazione rilevante è determinata dalla crescita delle imposte differite attive sulle perdite fiscali del periodo. Rispetto al 31 marzo 2020 si evidenzia una forte riduzione, di importo pressoché uguale, sia dei crediti che dei debiti, dovuta al calo delle attività del Gruppo mentre sul fronte delle immobilizzazioni si registra una crescita significativa, oltre che delle imposte differite attive in relazione al beneficio fiscale derivante dalle perdite fiscali, degli investimenti infrastrutturali.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 31 marzo 2021 è pari a 37,5 milioni di Euro contro 30,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 e la posizione finanziaria netta positiva al 31 marzo 2020 di 9,7 milioni di Euro mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a **158,2 milioni di Euro** contro 164,5 milioni al 31 dicembre 2020 a causa delle perdite del periodo delle società del Gruppo 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 31 marzo 2021.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 marzo 2021 è pari a 2,1 milioni di Euro, di cui 1,2 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti di Masterplan sono in fase conclusiva i lavori di realizzazione di un edificio dedicato ad un operatore specializzato nel settore cargo.

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

- l'ampliamento uffici area check in, in fase conclusiva di realizzazione;
- la realizzazione di un nuovo impianto de-icing in fase di completamento;
- interventi vari relativi all'*information technology*.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti** al 31 marzo 2021 è pari a circa 77 mila Euro, interventi che riguardano essenzialmente il ripristino dei gruppi di continuità, di calore e raffrescamento.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	428	472	-44	-9%	477	-49	-10%
Dirigenti	9	9	0	0%	10	-1	-10%
Quadri	35	34	1	3%	31	4	13%
Impiegati	306	338	-32	-9%	338	-32	-9%
Operai	78	91	-13	-14%	98	-20	-20%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. VS 2020	Var. % VS 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	463	536	-73	-14%	531	-68	-13%
Dirigenti	9	9	0	0%	10	-1	-10%
Quadri	35	34	1	3%	31	4	13%
Impiegati	338	398	-60	-15%	388	-50	-13%
Operai	81	95	-14	-15%	102	-21	-21%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 44 equivalenti full-time rispetto al 2020 e di 49 rispetto al 2019 è dovuta al mancato rinnovo ad aprile 2020 dei contratti a termine a causa della riduzione del traffico.

Il costo

La riduzione (-22,7% rispetto al 2020 e -29,3% 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.

In particolare 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 per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga e a partire dal primo aprile 2021 per la società controllata FFM fino al 23 giugno 2021.

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 e trasferte, e il mancato ricorso a lavoro in somministrazione.

	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Var. ass. vs 2020	Var. % vs 2020	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass.	Var. %
Costo del Lavoro	5.052	6.537	-1.485	-22,7%	7.145	-2.093	-29,3%

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 la Capogruppo richiederà l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD previste dal Decreto Sostegni. A differenza della CIGD in vigore tra marzo e giugno 2021, per le ulteriori 28 settimane AdB avrà la possibilità di anticipare il trattamento ai lavoratori, ed è prevista anche in questo caso l'integrazione del Fondo di Solidarietà per il Trasporto Aereo.

Lo stesso accordo è stato siglato per la società controllata FFM, con un periodo di validità dall'1 aprile 2021 al 23 giugno 2021.

A latere rispetto agli accordi sulla CIGD, sia per FFM che per AdB, le OO.SS. hanno firmato un accordo che prevede per i lavoratori la possibilità di accedere ad un prestito infruttifero da parte dell'Azienda, a parziale copertura del trattamento di CIGD per le mensilità di aprile, maggio e giugno in attesa dell'erogazione del trattamento da parte dell'Ente.

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 2021, è stato prorogato con successiva integrazione dell'accordo fino al 30 giugno 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 gli 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 primo trimestre 2021 i costi dedicati alla formazione sono ancora contenuti a causa del persistere dell'emergenza sanitaria Covid-19 che non permette la ripresa dei corsi in presenza pur proseguendo l'attività di formazione online. La formazione del primo trimestre 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.

Tra i corsi specialistici svolti nel primo trimestre 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 6 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 8 persone tra i Supervisor Airside e l'area di manutenzione airside.

3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Fast Freight Marconi Spa

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

Al 31 marzo 2021 la società aveva 17 dipendenti e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di management & staffing che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

Nonostante i pesanti impatti sul traffico aereo della pandemia da Covid-19, FFM ha chiuso il trimestre con una contrazione del traffico servito del 4% rispetto ad un primo trimestre 2020, impattato solo da inizio marzo dalla pandemia. Conseguentemente, anche i risultati economici raggiunti hanno subito una contrazione, pur chiudendo il periodo con un risultato economico positivo.

L'impatto della pandemia, infatti, ha determinato un effetto negativo anche sul cargo, anche se in misura minore rispetto al traffico passeggeri, impatto in parte compensato dalla ripresa parziale del traffico strettamente connesso alla domanda del territorio, ricco di industrie manifatturiere. D'altro lato la controllata ha contenuto i costi operativi principalmente grazie all'utilizzo dello strumento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e grazie ai risparmi sui contratti variabili in funzione del traffico servito.

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

Al 31 marzo 2021 i ricavi evidenziano una riduzione del 14% rispetto al primo trimestre 2020; grazie ai risparmi dei costi operativi (-8%) si determina un Margine Operativo Lordo di 54 mila Euro, positivo anche se ridotto del 50% rispetto al primo trimestre 2020. Il risultato del periodo, infine, è positivo per 40 mila Euro in calo del 46% rispetto al risultato del primo trimestre 2020.

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 ed opera con 11 dipendenti.

L'emergenza sanitaria legata al Covid-19 ha impattato fortemente anche sull'andamento del traffico di Aviazione Generale anche se nel mese di marzo, probabilmente anche grazie alla chiusura dell'aeroporto di Firenze per lavori si è vista una notevole ripresa del traffico; nel primo trimestre 2021 TAG ha visto un aumento del 17,3% in termini di movimenti aeromobili, contro una riduzione del 12,4% in termini di passeggeri di Aviazione Generale.

Il periodo in esame inoltre è stato caratterizzato dalla preparazione dell'inizio dell'attività di presidio H24, attività affidata dalla Capogruppo che ha comportato l'acquisizione di mezzi e personale per l'inizio dell'attività dal 1° aprile 2021.

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

A causa della flessione dei volumi TAG ha subito una riduzione dei ricavi del 14% rispetto al primo trimestre 2020 e del 31% rispetto al primo trimestre 2019. Nonostante la riduzione dei costi operativi (16% rispetto al primo trimestre 2019 e 27% rispetto al primo trimestre 2019) a causa degli alti costi fissi che contraddistinguono il settore, la Società ha chiuso il trimestre con un risultato di periodo negativo di 31 mila Euro contro un -25 mila nel periodo di confronto e un sostanziale pareggio nel primo trimestre 2019.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del primo trimestre 2021 con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del Resoconto Intermedio sulla gestione al 31 marzo 2021.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA QUALITÀ

Il primo trimestre dell'anno ha offerto un quadro delle performance di qualità in linea con l'anno appena concluso. La pandemia Covid-19 ha influenzato profondamente i processi aeroportuali e di conseguenza anche l'esperienza del passeggero. Le situazioni di eccezionalità che abbiamo imparato a conoscere e gestire nel corso del 2020 sono diventate la nuova normalità dell'esperienza aeroportuale, fatta dai pressanti requisiti di distanziamento e di igienizzazione, sanificazione e informazione, di autocertificazione e dei tamponi. Il lavoro e i progetti portati avanti nel corso del 2020 hanno permesso di mitigare tali vincoli e di creare le condizioni per una buona esperienza di viaggio, che si esprime in elevati livelli di soddisfazione generale e in buoni livelli di qualità erogata.

Grazie all'esperienza maturata sul campo l'anno scorso, Aeroporto di Bologna ha proseguito il proprio impegno per garantire la sicurezza sanitaria dei passeggeri e della Comunità aeroportuale. È stata mantenuta alta l'attenzione alle pulizie e all'igienizzazione. Ad aprile, inoltre, è stato inaugurato un Covid Test Point a disposizione di tutti i passeggeri e dei lavoratori per andare incontro alle richieste dei passeggeri in arrivo o in partenza che, sulla base delle disposizioni dei vari Paesi, devono fornire certificazioni che attestino la negatività al Covid-19. È stato inoltre assicurato un flusso costante di informazione e aggiornamento con vettori, handler e Enti aeroportuali, in parallelo al costante monitoraggio dei processi.

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

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. Si dà atto 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 puntuale applicazione allo stesso 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; recentemente, in relazione allo stesso Contratto di Programma, anche alla luce dell'evento pandemico ancora corrente, sono in corso interlocuzioni e confronti con Enac, con l'obiettivo di una pronta formalizzazione, pienamente legittima.

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 è che gli Enti competenti procedano in autotutela alla revisione delle previsioni della succitata clausola con ogni consentita urgenza.

In data 23 ottobre 2020, si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2021. Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Società, sono applicate a partire dal 1° gennaio 2021. 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.

Nel caso di richieste di rettifica della dinamica tariffaria 2021 da parte dell'Autorità la Società procederà a darne immediata comunicazione all'Utenza. Sono al riguardo ancora in corso corrispondenze ed interlocuzioni con ENAC ed ART.

5.2 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. Il sopralluogo svolto è stato oggetto di verbalizzazione per descrizione dello stato dei luoghi e beni. Sono in corso interlocuzioni con i predetti Enti ai fini di una prossima 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, di 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.

5.3 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE

In data 30 dicembre 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (cd. Legge di Bilancio 2021), che entrerà in vigore il 1 gennaio 2021.

Nel corso dell'iter approvativo del disegno di Legge di Bilancio 2021 sono state introdotte due nuove specifiche misure a sostegno del settore aeroportuale:

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

Termini e modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché criteri di determinazione e di erogazione dello stesso verranno definiti – nel rispetto dei criteri delineati nella norma stessa "al fine di evitare sovra-compensazioni" – con decreto del MIT di concerto con il MEF, da adottarsi entro il 31 gennaio 2021, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari; tale decreto ad oggi non è ancora stato emanato.

Quanto all'intervento normativo sugli ammortizzatori sociali, il comma 714 dell'art. 1 della Legge di Bilancio prevede la possibilità di erogazione delle prestazioni integrative del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" anche nel caso di trattamenti di cassa integrazione in deroga che possono essere attivati da tutte le imprese (e quindi anche dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale) ai sensi del comma 300 dell'art. 1 della medesima Legge di Bilancio 2021, per la durata massima di 12 settimane da collocarsi nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021. La norma, dunque consente *pro futuro* (e secondo le scansioni temporali sopra richiamate) di erogare le prestazioni integrative del Fondo del trasporto aereo anche ai trattamenti di cassa integrazione in deroga attivati dalle imprese aeroportuali per la causale Covid-19, superando così un limite ritenuto inderogabile in mancanza di un provvedimento normativo *ad hoc*. Il 26 febbraio u.s. la Capogruppo ha firmato un verbale di accordo con le OO.SS e le RSU che prevede l'applicazione della CIG in deroga dal 22 marzo al 13 giugno 2021.

5.4 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.

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

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

Rispetto alle posizioni di debito al 31 marzo 2021 di Alitalia SAI in a.s. nei confronti della Capogruppo, si rappresenta un'esposizione significativa pari a circa Euro 919 mila Euro (di cui 513 mila di crediti non commerciali prevalentemente a titolo di addizionale comunale ai diritti di imbarco) scaduti per 789 mila Euro. 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 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 – si sta predisponendo la necessaria documentazione al fine di formalizzare una specifica istanza ex art. 802 del codice della navigazione alla locale Direzione Aeroportuale Bologna-Rimini dei cui esiti si darà atto nelle successive relazioni.

5.5 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.

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

La Società, si è costituita in giudizio, contestando fermamente il fondamento giuridico e stigmatizzando la tempistica di una tale azione ed adotterà le appropriate misure di difesa giudiziale, onde efficacemente opporsi all'azione. La prima udienza, del relativo procedimento, si è regolarmente tenuta il giorno 24 febbraio 2021 ed all'esito della stessa il giudizio è stato rinviato all'udienza del 11 novembre 2021.

Contenzioso 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. Adb non ritiene affatto legittima la richiesta della controparte contrattuale e sta svolgendo ogni istruttoria, a completamento di quanto già ampiamente agli atti, per adeguata controdeduzione e rigetto – per molteplici cause e ragioni – della richiesta così come pervenuta.

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

Al 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 che ha 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 ha pertanto altresì finalità transattive e contiene alcune obbligazioni per le Parti stesse. I legali delle Parti hanno entrambi mandato di far volgere il contenzioso verso la cessazione, a seguito dell'accordo predetto, recentissimo.

Impugnativa dei nuovi Modelli Regolatori ART

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

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 già conferito mandato difensivo a legali specialisti in materia e si accinge a impugnare 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.

Al fine di acquisire con ogni consentita urgenza provvedimento di sospensione dell'esecutività degli accertamenti suddetti, inoltre, FFM produrrà all'Ufficio delle Dogane una adeguata garanzia fideiussoria, pro tempore.

Revocatoria Ernest

In data 15 aprile il Fallimento 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.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria da Covid-19 continua a determinare impatti significativi sul settore aeroportuale: secondo dati pubblicati da ACI Europe, perdura anche ad inizio 2021 la crisi innescata a partire dal primo trimestre dello scorso anno in corrispondenza dello scoppio della pandemia. Nei primi tre mesi dell'anno, in particolare, sono stati persi in Europa circa 395 milioni di passeggeri (-81,7% rispetto al 2020). 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 & 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 31 marzo 2021 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 27% invariato rispetto al 31 dicembre 2020.

Il rischio di credito è affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti tenendo conto del maggior rischio collegato alla crisi in atto, secondo principi di prudenza e in coerenza con i principi contabili IFRS 15 e IFRS 9 che rafforzano l'approccio di analisi *ex-ante*, piuttosto che di recupero del credito già sorto, nei processi di valutazione del rischio di credito.

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

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

La crisi economico-finanziaria in atto ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese di tutta la filiera; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha concesso alcune dilazioni di pagamento ai clienti ed ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti al 31 marzo 2021 così come continuerà a monitorarlo e adeguarlo anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa.

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

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

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

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

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 31 marzo 2021, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 37,8%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza nel 2022 con il quale si sono impegnati ad incrementare il numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed offrire un livello di servizio secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore. L'accordo prevede uno schema collegato alla policy di sviluppo traffico dell'aeroporto e l'impegno di Ryanair a rispettarlo così come un meccanismo di garanzie contrattuali che assicurano il raggiungimento degli obiettivi. Sebbene l'Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio del Gruppo, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che in futuro il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo. L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Alla luce dell'attuale crisi dell'industria del trasporto aereo l'eventuale redistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complesso e incerto tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

La Società, nel rispetto della propria *policy* di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia *legacy carrier*, sia *low cost*, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte. La suddetta *policy* prevede che gli incentivi non possano in nessun caso superare una misura tale per cui non vi sia un margine positivo di ricavi per il Gruppo con riferimento alle attività di ciascun vettore; tuttavia, ove il traffico passeggeri e le rotte operate dai vettori che godono degli incentivi si incrementassero nel tempo, il margine positivo registrato dalla *Business Unit Aviation* potrebbe ridursi proporzionalmente, con un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento *low cost*, è attivo nello sviluppo di un *mix* di traffico tale da mantenere una marginalità positiva. A fronte della crisi pandemica e valutata l'assoluta novità e discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha sospeso dal 28 maggio 2020 l'efficacia della Policy 2020, con riserva di incentivazione di casi eccezionali (prevalentemente di tenuta dell'attuale mercato assai volatile) per tutta la residua summer 2020, indi approvando e pubblicando in data 13 ottobre 2020 una nuova e straordinaria Policy per sviluppo di traffico da applicarsi per un'annualità a partire dalla stagione IATA winter 2020-21, con obiettivi di recovery quanto più pronto possibile tenendo conto dell'eccezionalità della pandemia corrente e con logiche peculiari che saranno da considerarsi contingenti e sperimentali fino al ripristino di un più stabile mercato aviation presso lo scalo.

Rischio relativo alla diminuzione della marginalità di ricavi non aviation

A fronte della chiusura degli esercizi commerciali aeroportuali (con pochissime eccezioni e comunque con assenza di clientela) per il periodo di lockdown come decretato a livello nazionale e valutata la ripresa assai limitata del traffico anche nei successivi mesi del 2020, la Capogruppo ha acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili.

Ulteriori attività negoziali sono quindi state condotte, ulteriormente, per ridefinire gli accordi e contratti con gli operatori ed i subconcessionari aeroportuali alla luce delle prospettive attualizzate e con logiche di progressivo incremento dei corrispettivi in linea con la graduale ripresa del traffico presso lo scalo.

Alla data di redazione del presente documento alcuni subconcessionari non hanno ancora riaperto i punti vendita.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

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

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. Un ulteriore e straordinario rischio profilatosi aggiuntivamente nel 2020 anche a tale riguardo è il cd. rischio pandemico, per gli impatti tutti (lato capacità e performance dell'organizzazione della società aeroportuale, possibili rallentamenti ulteriori dei procedimenti, rischio indisponibilità finanziaria, etc. etc.). L'impatto negativo sugli andamenti del traffico aereo determinato dalla pandemia da Covid-19 potrebbe inoltre determinare la Capogruppo, laddove Enac assenta a tali ipotesi, a sviluppare il piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento dell'ampliamento dell'aerostazione, al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria. Le proposte valutate al riguardo dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB in materia, 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 31 dicembre 2020 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività (per approfondimenti si rimanda alla nota 1 – attività immateriali).

Stagionalità dei ricavi

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

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.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	31/03/2021	31/03/2020	Var.	Var.
Fidejussioni	4.049	8.163	(4.114)	-50%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.621	3.267	(645)	-20%
Totale garanzie prestate	17.543	22.303	(4.760)	-21%

Al 31 marzo 2021, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 17,5 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni di cui le principali:
 - a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
 - a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari della controllata Fast Freight Marconi Spa per complessivi 2,4 milioni di Euro.
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa, sottoscritto e versato dalla Capogruppo per il valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;

- 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 2,6 milioni di Euro.

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

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

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

Andamento del traffico

Con il perdurare delle restrizioni agli spostamenti dovute alla pandemia da Covid-19, aprile si conferma un altro mese negativo per l'Aeroporto di Bologna, soprattutto a livello di traffico internazionale: si sono infatti registrati poco più di 93 mila passeggeri (93.072), pari ad un decremento dell'88,3% sullo stesso mese del 2019. Il confronto invece con aprile 2020 non è significativo, in quanto mese fortemente segnato dal lockdown, con un solo volo giornaliero per Roma Fiumicino.

Nel dettaglio, ad aprile 2021 i passeggeri su voli nazionali sono stati 51.448 (-68% su aprile 2019), mentre quelli su voli internazionali sono stati 41.624 (-93,5% su aprile 2019). I movimenti aerei sono stati 1.327 (-78,6% su aprile 2019), mentre le merci trasportate per via aerea hanno pressoché recuperato i volumi del 2019, riportando un calo minimo pari al -1,4%.

Nei primi quattro mesi dell'anno i passeggeri complessivi sono stati 302.874 (-89,0% sullo stesso periodo del 2019), con 4.427 movimenti (-80,2%) e 12.158 tonnellate di merce trasportata (-7,9%).

I primi mesi del 2021, dunque, non evidenziano ancora segnali di miglioramento, in particolare per i voli internazionali, che storicamente rappresentano il punto di forza del Marconi. Con l'avvio della programmazione estiva dei voli e con l'intensificazione della campagna vaccinale, l'auspicio è che l'estate possa rappresentare l'inizio di un'inversione di tendenza, per una ripresa progressiva del traffico.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

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

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

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

Gli investimenti dedicati alla capacità delle infrastrutture aeroportuali aeronautiche saranno supportati dal meccanismo di regolamentazione tariffaria in essere nel settore aeroportuale italiano e sulla base delle nuove priorità realizzative e delle fasi progettuali intermedie che, con approccio improntato alla sostenibilità, saranno rivalutate in stretto confronto con ENAC. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, c.d. Master Plan al 2030, sarà gradualmente implementato con risorse finanziarie in parte già disponibili e con risorse finanziarie che saranno ulteriormente reperite nei prossimi anni, con interlocuzioni già avviate con possibili finanziatori.

L'impatto negativo sugli andamenti del traffico aereo determinato dalla pandemia da Covid-19 potrebbe inoltre determinare la Capogruppo, laddove Enac assenta a tali ipotesi, a sviluppare il piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento dell'ampliamento dell'aerostazione, al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria. Le proposte valutate al riguardo dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB in materia, sono oggetto di istruttoria in confronto con l'Ente Nazionale Civile e, una volta da esso assentite, saranno oggetto di pronta comunicazione al mercato.

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

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

Il 2021 sarà inoltre influenzato dalla capacità di resilienza e di ripresa dei vari stakeholder (vettori, subconcessionari, handler, etc.).

Il comparto non aviation continuerà a risentire negativamente della crisi per effetto della debole ripresa dei volumi di traffico su cui si fonda la componente variabile dei contratti, nel frattempo ridefiniti con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito, e per la mancata apertura di alcuni punti vendita sullo scalo.

Il Gruppo manterrà in atto, per quanto possibile, le misure di contenimento costi, tenendo conto dell'esigenza di mantenere la piena operatività dello scalo pur con minori volumi di traffico.

Dal punto di vista della sostenibilità sociale, e del correlato impatto sui costi del personale, la Capogruppo, può contare sulla CIG in deroga dal 22 marzo al 13 giugno 2021. Successivamente AdB intende richiedere l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD previste dal Decreto Sostegni.

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

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

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 maggio 2021

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 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 31.03.2021	al 31.12.2020
Diritti di concessione		198.660	198.470
Altre attività immateriali		1.407	1.569
Attività immateriali	1	200.067	200.039
Terreni, immobili, impianti e macchinari		12.237	12.686
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	16.969	17.418
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	12.955	12.946
Imposte differite attive	5	12.800	10.732
Altre attività non correnti	6	273	272
Altre attività non correnti		26.072	23.994
ATTIVITA' NON CORRENTI		243.108	241.451
Rimanenze di magazzino	7	670	676
Crediti commerciali	8	5.509	6.279
Altre attività correnti	9	4.428	3.793
Attività finanziarie correnti	10	0	275
Cassa e altre disponibilità liquide	11	36.310	43.658
ATTIVITA' CORRENTI		46.917	54.681
TOTALE ATTIVITA'		290.025	296.132

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2021	al 31.12.2020
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		74.223	87.814
Risultato dell'esercizio		(6.331)	(13.590)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	12	158.206	164.538
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	12	158.206	164.538
TFR e altri fondi relativi al personale	13	4.080	4.251
Imposte differite passive	14	2.632	2.618
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	10.889	10.316
Fondi per rischi e oneri	16	1.406	1.399
Passività finanziarie non correnti	17	69.560	69.785
Altri debiti non correnti		40	41
PASSIVITA' NON CORRENTI		88.607	88.410
Debiti commerciali	18	11.826	13.612
Altre passività	19	25.632	23.434
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	15	1.501	1.578
Fondi per rischi e oneri	16	23	23
Passività finanziarie correnti	17	4.230	4.537
PASSIVITA' CORRENTI		43.212	43.184
TOTALE PASSIVITÀ		131.819	131.594
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		290.025	296.132

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020
Ricavi per servizi aeronautici		3.272	9.906
Ricavi per servizi non aeronautici		2.126	8.029
Ricavi per servizi di costruzione		2.012	2.757
Altri ricavi e proventi della gestione		119	119
Ricavi	20	7.529	20.811
Materiali di consumo e merci		(315)	(508)
Costi per servizi		(3.793)	(4.730)
Costi per servizi di costruzione		(1.916)	(2.625)
Canoni, noleggi e altri costi		(632)	(1.418)
Oneri diversi di gestione		(630)	(794)
Costo del personale		(5.052)	(6.537)
Costi	21	(12.338)	(16.612)
Ammortamento diritti di concessione		(1.822)	(1.643)
Ammortamento altre attività immateriali		(208)	(302)
Ammortamento attività materiali		(574)	(648)
Ammortamenti e svalutazioni	22	(2.604)	(2.593)
Accantonamento rischi su crediti		(156)	(225)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(512)	(478)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(7)	(4)
Accantonamenti per rischi ed oneri	23	(675)	(707)
Totale Costi		(15.617)	(19.912)
Risultato operativo		(8.088)	899
Proventi finanziari	24	10	94
Oneri finanziari	24	(306)	(101)
Risultato ante imposte		(8.384)	892
Imposte dell'esercizio	25	2.053	(273)
Utile (perdita) d'esercizio		(6.331)	619
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		(6.331)	619
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		(0,18)	0,02
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		(0,18)	0,02

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020
Utile (perdita) di esercizio (A)	(6.331)	619
<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	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(6.331)	619
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	(6.331)	619

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.03.2020
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(8.384)	892
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(96)	(132)
+ Ammortamenti	2.604	2.593
+ Accantonamento fondi	675	707
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	59	(74)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	238	81
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	0	33
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	22	20
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	(4.882)	4.120
Variazione rimanenze di magazzino	5	(19)
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	620	2.881
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(625)	(1.249)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(1.786)	(3.129)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.774	(1.765)
Interessi pagati	(120)	(2)
Interessi incassati	0	2
Imposte pagate	0	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(226)	(55)
Utilizzo fondi	(83)	(145)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	(5.325)	639
Acquisto di attività materiali	(104)	(148)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	3
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(1.962)	(2.873)
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	270	0
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.796)	(3.018)
Incassi derivanti da emissione di azioni o altri titoli rappresentativi di capitale	0	0
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(130)	0
Pagamento quota capitale leasing	(99)	(57)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(229)	(57)
Variazione finale di cassa	(7.350)	(2.436)
Disponibilità liquide inizio periodo	43.658	29.253
Variazione finale di cassa	(7.350)	(2.436)
Disponibilità liquide fine periodo	36.310	26.817

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	460	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	0	0	(6.331)	(6.331)	0	(6.331)
Patrimonio netto al 31.03.2021	90.314	25.683	8.179	57.115	(3.272)	(1.036)	(12.446)	(6.331)	158.206	0	158.206

<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	0	562	0	0	20.290	(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	0	0	619	619	0	619
Patrimonio netto al 31.03.2020	90.314	25.683	7.170	37.591	(3.272)	(988)	21.677	619	178.795	0	178.795

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 31 Marzo 2021

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato intermedio del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per il trimestre chiuso al 31 marzo 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 trimestre 1° gennaio - 31 marzo 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 eventuali *Intangible Asset* costituiti dai Certificati Energetici, che sono iscritti al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

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

Come ampiamente illustrato nella Relazione sulla gestione, l'andamento del Gruppo nel 2020 e nel primo trimestre 2021 è stato fortemente impattato dagli effetti della crisi conseguente alla diffusione della pandemia Covid-19 e delle misure di blocco degli spostamenti disposte dal Governo italiano e da quello di molti altri Paesi in risposta all'emergenza sanitaria. 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 trimestre 2021 è stato anche contraddistinto dall'inizio delle campagne di vaccinazione, fattore determinante per le prospettive di ripresa a livello globale unitamente alle misure di sostegno a livello governativo ed europeo.

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 disponibili 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;
- strategia di sviluppo infrastrutturale post Covid-19: la Capogruppo ha avviato con ENAC un percorso di sviluppo infrastrutturale dei piani pluriennali secondo nuove priorità e fasi esecutive al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria;
- misure a sostegno del settore quali il trattamento di integrazione salariale in deroga (CIG in deroga) già applicabile dal 22 marzo 2021 ed altre misure tra le quali quella disposta dall'art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 che stanziava 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;
- 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 31 marzo 2021, considerando prudenzialmente una situazione di crisi e di traffico molto contratto per l'evoluzione della pandemia da Covid-19 ancora per tutto il 2021 e, anche se in misura minore, 2022 e 2023;
- contatti, alcuni già in corso ed altri previsti 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 anche la valuta funzionale del Gruppo, e anche tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

La pubblicazione del bilancio consolidato intermedio di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle sue società controllate (il Gruppo) per il trimestre chiuso al 31 marzo 2021 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 maggio 2021.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 "Bilanci Intermedi" fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio 2020 redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali IFRS emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e redatto considerando quale data di transizione agli IFRS (*First Time Adoption "FTA"*) il 1° gennaio 2012.

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2020 in quanto a far data dal 1° gennaio 2021 sono entrati in vigore nuovi emendamenti ai principi contabili internazionali che non hanno avuto impatto sul trimestre in esame.

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

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

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quanto:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

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

Area di consolidamento

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

Le tabelle seguenti riepilogano, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 31 marzo 2021 e al 31 dicembre 2020 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>Società controllate (in migliaia di euro)</i>	<i>Valuta</i>	<i>Capitale Sociale</i>	<i>al 31.03.2021</i>	<i>al 31.12.2020</i>
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	Euro	316	100,00%	100,00%

Informativa relativa ai Settori Operativi

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

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

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

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

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

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

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

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

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

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso	per il trimestre chiuso	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2021
		al	al	
		31.03.2021 Non Aviation	31.03.2021 Altro	
Ricavi	4.353	3.176	0	7.529
Costi	(9.348)	(2.990)	0	(12.338)
Margine Operativo Lordo	(4.995)	186	0	(4.809)
Ammortamenti e svalutazioni	(1.440)	(1.164)	0	(2.604)
Accantonamenti	(601)	(74)	0	(675)
Risultato operativo	(7.036)	(1.052)	0	(8.088)
Proventi finanziari	0	0	10	10
Oneri finanziari	0	0	(306)	(306)
Risultato ante imposte	(7.036)	(1.052)	(296)	(8.384)
Imposte dell'esercizio	0	0	2.053	2.053
Utile (perdita) d'esercizio	(7.036)	(1.052)	1.757	(6.331)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(6.331)

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2020 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2020 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2020 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2020
Ricavi	11.599	9.212	0	20.811
Costi	(11.308)	(5.304)	0	(16.612)
Margine Operativo Lordo	291	3.908	0	4.199
Ammortamenti e svalutazioni	(1.597)	(996)	0	(2.593)
Accantonamenti	(554)	(153)	0	(707)
Risultato operativo	(1.860)	2.759	0	899
Proventi finanziari	0	0	94	94
Oneri finanziari	0	0	(101)	(101)
Risultato ante imposte	(1.860)	2.759	(7)	892
Imposte dell'esercizio	0	0	(273)	(273)
Utile (perdita) d'esercizio	(1.860)	2.759	(280)	619
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	619

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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31 03.2021 Aviation	al 31 03.2021 Non Aviation	al 31 03.2021 Altro	al 31 03.2021 Totale
Attività non correnti	177.085	40.040	25.983	243.108
Attività immateriali	172.765	27.302	0	200.067
Diritti di concessione	171.826	26.834	0	198.660
Altre attività immateriali	939	468	0	1.407
Attività materiali	4.258	12.711	0	16.969
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.258	7.979	0	12.237
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	62	27	25.983	26.072
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.955	12.955
Imposte differite attive	0	0	12.800	12.800
Altre attività non correnti	62	27	184	273
Attività correnti	5.867	2.716	38.334	46.917
Rimanenze di magazzino	442	228	0	670
Crediti commerciali	3.468	2.041	0	5.509
Altre attività correnti	1.957	447	2.024	4.428
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	36.310	36.310
Totale attività	182.952	42.756	64.317	290.025

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31 03.2020 Aviation	al 31 03.2020 Non Aviation	al 31 03.2020 Altro	al 31 03.2020 Totale
Attività non correnti	164.945	33.926	19.721	218.592
Attività immateriali	160.814	18.705	0	179.519
Diritti di concessione	159.721	17.576	0	177.297
Altre attività immateriali	1.093	1.129	0	2.222
Attività materiali	4.024	15.143	0	19.167
Terreni, immobili, impianti e macchinari	4.024	10.411	0	14.435
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	107	78	19.721	19.906
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.595	12.595
Imposte differite attive	0	0	6.276	6.276
Altre attività non correnti	107	78	806	991
Attività correnti	11.213	7.023	28.533	46.769
Rimanenze di magazzino	357	284	0	641
Crediti commerciali	7.761	4.580	0	12.341
Altre attività correnti	4.702	552	1.215	6.469
Attività finanziarie correnti	0	0	501	501
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	26.817	26.817
Totale attività	177.765	39.342	48.254	265.361

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.

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 31 marzo 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Diritti di concessione	198.660	198.470	190
Software, licenze e diritti simili	916	1.027	(111)
Altre attività immateriali	54	55	(1)
Altre attività immateriali in corso	437	487	(50)
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	200.067	200.039	28

Al 31 marzo 2021, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 2 milioni di Euro di cui 1,9 milioni (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 1,7 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 96 mila Euro che riguarda principalmente lo sviluppo di software operativi.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 marzo 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. Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 31 marzo 2021 rispetto alle previsioni tendenziali 2021, il Gruppo conferma l'esito del test di *impairment* effettuato sui Diritti di concessione al 31 dicembre 2020 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, considerando adeguata tale stima anche in riferimento ai Diritti di Concessione al 31 marzo 2021.

2. Attività Materiali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.393	3.487	(94)
Macchinari, attrezzature e impianti	2.513	2.716	(203)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.783	1.925	(142)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	429	346	83
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	15.613	15.969	(356)
Terreni in leasing	1.165	1.252	(87)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzature e impianti in leasing	28	8	20
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	163	189	(26)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.356	1.449	(93)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	16.969	17.418	(449)

Al 31 marzo 2021 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 126 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 31 marzo 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 31 marzo 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 31.03.2021
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 31.12.2021	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 trimestre chiuso al 31 marzo 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 31.03.2021
Credito da Terminal Value	1.043	4	0	0	1.047
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.030	5	0	0	1.035
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	12.946	9	0	0	12.955

Al 31 marzo 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 trimestre calcolati sul credito iscritto al 31 dicembre 2020.

- 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, il Gruppo ha valutato di avvalersi dell'esenzione consentita per gli strumenti finanziari rappresentativi di capitale per i quali il *fair value* non può essere attendibilmente misurato. Conseguentemente, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico e non possono essere oggetto di ripristini di valore.

Relativamente alla valutazione al 31 marzo 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, sottoposto a inizio anno al pool di banche finanziatrici che prevede una ridefinizione del piano di ammortamento del debito, resosi necessario a seguito della riduzione dei ricavi causati dalla pandemia, e a seguito delle altre misure anticrisi illustrate da Marconi Express, il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di impairment loss da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 31 marzo 2020.

- 1 milione di Euro di un prodotto di capitalizzazione acquistato nel 2019, di durata 10 anni e scadenza nel 2029. Ai sensi del principio IFRS 9 tale attività è classificata nella categoria degli "Held to collect – HTC", in quanto risponde all'esigenza del Gruppo di effettuare investimenti temporanei di liquidità allo scopo di raccolta dei flussi finanziari contrattuali. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all'andamento di una gestione patrimoniale e quindi questi strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*.

5. Imposte differite attive

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Rettifiche</i>	<i>al 31.03.2021</i>
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	10.732	2.262	(194)	12.800

L'incremento del periodo è dovuto principalmente allo stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale stimata al 31 marzo 2021 (1,98 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 31 marzo 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	89	89	0
Depositi cauzionali	90	89	1
Crediti tributari non correnti	94	94	0
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	273	272	1

7. Rimanenze di magazzino

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	643	572	71
Rimanenze di Prodotti finiti	27	104	(77)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	670	676	(6)

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti commerciali	6.651	7.271	(620)
Fondo svalutazione	(1.142)	(992)	(150)
CREDITI COMMERCIALI	5.509	6.279	(770)

Al 31 marzo 2021 i crediti commerciali per 5,5 milioni di Euro sono esposti al netto del Fondo Svalutazione Crediti di 1,1 milione di Euro ed evidenziano una contrazione di 0,8 milioni di Euro rispetto al termine dell'esercizio di confronto dovuta al calo del fatturato conseguente al crollo del traffico aereo e delle attività commerciali accessorie.

La crescita del fondo svalutazione crediti è dovuta sia alle 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*).

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2021
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(992)	(167)	6	11	(1.142)

9. Altre attività correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Credito IVA	1.455	1.266	189
Crediti per imposte dirette	20	15	5
Altri crediti tributari	1	18	(17)
Crediti verso il personale	61	58	3
Altri crediti	2.891	2.436	455
ALTRE ATTIVITA' CORRENTI	4.428	3.793	635

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento del credito Iva conseguente alla persistente flessione del fatturato oltre ai maggiori ratei e risconti attivi per effetto dell'infrannualità del periodo in esame. I "Ratei e risconti attivi" accolgono costi rilevati anticipatamente per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	2.250	2.443	(193)
Crediti per Iresa	70	156	(86)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.062)	(1.062)	0
Ratei e Risconti attivi	991	445	546
Anticipi a fornitori	36	22	14
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	342	127	215
Altri crediti correnti	264	305	(41)
TOTALE ALTRI CREDITI	2.891	2.436	455

Il calo dei crediti verso vettori per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri è dovuto all'andamento negativo del traffico. Relativamente a questa voce, il Gruppo addebita ai vettori l'addizionale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato. Nel periodo in esame non sono intervenute modifiche tariffarie dell'addizionale.

Il credito per Iresa è legato all'introduzione, a far data del 1° gennaio 2020, del tributo regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili che il Gruppo addebita ai vettori in base al noise certificate e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili e riversa, una volta incassato, alla Regione Emilia Romagna.

La posta indicata come "fondo svalutazione altri crediti correnti" accoglie il fondo svalutazione dei crediti per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per l'Iresa, ottenuto per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale e dell'Iresa addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale o che contestano l'addebito. Questa posta che riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è classificata a deconto dei rispettivi crediti per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero non si è movimentata nel trimestre in esame.

10. Attività Finanziarie Correnti

La voce "attività finanziarie correnti" si è azzerata al 31 marzo 2021 in quanto la polizza di capitalizzazione iscritta al 31 dicembre 2020 è stata riclassificata alla voce 11. Cassa e altre disponibilità liquide per l'approssimarsi della scadenza contrattuale (maggio 2021).

11. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	36.273	43.625	(7.352)
Denaro e valori in cassa	37	33	4
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	36.310	43.658	(7.348)

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari oltre che da un prodotto di capitalizzazione di 0,3 milioni di Euro, durata 5 anni e scadenza maggio 2021, riclassificato in questa voce per l’approssimarsi della scadenza contrattuale. Ai sensi del principio IFRS 9 anche questa attività è classificata nella categoria degli “Held to collect – HTC”. Tuttavia nel caso di specie la scadenza è definita contrattualmente ma il rendimento è legato all’andamento di una gestione patrimoniale e quindi questo strumento finanziario è valutato al *fair value through profit or loss*

PASSIVITÀ

12. Patrimonio netto

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2019	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	74.223	87.814	(13.590)
Risultato dell'esercizio	(6.331)	(13.590)	7.259
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	158.206	164.538	(6.331)

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 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 trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	(6.330.924)	619.478
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	(0,18)	0,02
Utile/(Perdita) Diluito per azione	(0,18)	0,02

(*) da Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 31 marzo 2021 così come al 31 dicembre 2020 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.115	56.655	460
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(12.446)	1.604	(14.050)
Riserva OCI	(1.036)	(1.036)	0
TOTALE RISERVE	74.223	87.814	(13.590)

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 incrementa 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 non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2020 in quanto il Gruppo ha valutato di procedere all'attualizzazione del TFR e degli altri fondi relativi al personale secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised, solo nei bilanci semestrali e annuali.

13. TFR e altri fondi relativi al personale

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
TFR	3.852	4.041	(189)
Altri fondi relativi al personale	228	210	18
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.080	4.251	(171)

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2020	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2021
TFR	4.041	4	33	(226)	0	3.852
Altri fondi relativi al personale	210	18	0	0	0	228
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.251	22	33	(226)	0	4.080

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

14. Imposte Differite Passive

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

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>al 31.03.2021</i>
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.618	27	(13)	2.632

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 trimestre al 31 marzo 2021, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>Riclassifiche</i>	<i>al 31.03.2021</i>
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.316	573	0	0	10.889
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.578	0	(77)	0	1.501
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.894	573	(77)	0	12.390

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 0,6 milioni di Euro comprensivi della quota di interessi da attualizzazione dei fondi e gli utilizzi a 0,1 milioni di Euro prevalentemente dovuti a interventi sugli impianti.

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 trimestre chiuso al 31 marzo 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2020</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Altri decrementi</i>	<i>al 31.03.2021</i>
Fondo rischi per contenziosi in corso	976	1	0	977
Altri fondi rischi e oneri	423	6	0	429
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.399	7	0	1.406
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	7	0	1.429

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 di diversi accertamenti di dichiarazione doganale. 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.

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 6 mila Euro in riferimento al trimestre in esame, 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 385 mila e quindi di includere opportuna informativa in Nota.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia il Gruppo ha valutato la passività potenziale legata al rischio di revocatoria sui crediti incassati nei sei mesi antecedenti la procedura, per un importo pari a 1,49 milioni di Euro al netto dell'addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri. Alla data di redazione del presente documento, e specificatamente tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili a fronte dell'azione avanzata (rif. Relazione sulla Gestione), gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere, data l'insussistenza nel caso di specie dei presupposti per l'azione da parte del creditore, ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire l'attento monitoraggio della situazione del vettore.

17. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 marzo 2021 confrontate con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	68.629	68.759	(130)
Passività finanziarie non correnti per leasing	931	1.026	(95)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	69.560	69.785	(225)
Mutui - parte corrente	3.066	3.064	2
Passività finanziarie correnti per leasing	564	544	20
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	499	896	(397)
Altri debiti finanziari correnti	101	33	68
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	4.230	4.537	(307)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	73.790	74.322	(532)

Le passività finanziarie al 31 marzo 2021 ammontano a 73,8 milioni di Euro in calo di 0,5 milioni rispetto al 31 dicembre 2020 per il decremento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco e Iresa (quota incassata dai vettori e riversata ad aprile 2021 agli enti beneficiari) e per il pagamento della rata del mutuo in scadenza a marzo 2021.

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 per effetto dell’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 31 marzo 2021 di 2,6 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 2,1 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (2,2 milioni di Euro nel 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 31 marzo 2021 per 10,1 milioni di Euro ed invariato rispetto al 31 dicembre 2020, erogato da Banca Intesa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali della Capogruppo. Tale finanziamento è classificato per 7,6 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 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Mutui - parte non corrente	68.629	68.759	(130)
Mutui - parte corrente	3.066	3.064	2
TOTALE MUTUI	71.695	71.823	(128)

e le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 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 nuovi finanziamenti bancari, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 marzo 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 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	931	1.026	(95)
Passività finanziarie correnti per leasing	564	544	20
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.495	1.570	(75)

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 0,9 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	31/03/2021
Finanziamenti - quota corrente	3.064	(130)	0	132	3.066
Passività per leasing - quota corrente	544	(99)	12	107	564
Finanziamenti - quota non corrente	68.759	0	0	(130)	68.629
Passività per leasing - quota non corrente	1.026	0	11	(107)	931
Totale	73.393	(229)	24	2	73.190

18. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	11.826	13.612	(1.786)

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

19. Altre Passività

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti tributari correnti	833	511	322
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.539	2.470	1.069
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	18.246	17.891	355
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	3.014	2.562	452
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	25.632	23.434	2.198

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

In assenza di debiti per imposte dirette, i debiti tributari correnti sono formati principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo e dal debito per imposte locali, voce cui è attribuibile principalmente la crescita rispetto al 31 dicembre 2020.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	1.070	896	174
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.635	934	701
Debiti verso istituti di previdenza	834	640	194
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.539	2.470	1.069

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 e dell'incentivazione all'esodo riconosciuta ai dipendenti che hanno aderito all'accordo siglato in data 5 gennaio 2021 con le OO.SS. (rif. Relazione sulla gestione).

iii. Enac per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso Enac per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- 15,8 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;
- 2,4 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla quota maturata nel primo trimestre 2021 oltre al conguaglio 2019 ed all'intera annualità 2020; questi ultimi pagati 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 31 marzo 2021 confrontato con i dati al 31 dicembre 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2021	al 31.12.2020	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	1.259	1.539	(280)
Altri debiti correnti	1.000	952	48
Ratei e risconti passivi correnti	755	71	684
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	3.014	2.562	452

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 31 marzo, per 1,3 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 dei canoni di subconcessione ed altre tipologie di servizi.

NOTE ESPLICATIVE ALLE PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 marzo 2021, comparate con quelle rilevate al 31 marzo 2020 ricordando che entrambi i trimestri sono impattati dalla drastica contrazione del traffico e dei ricavi conseguenti alla pandemia Covid-19 ma nel primo trimestre 2020 tale effetto è mitigato da quasi due mesi di operatività piena contro un trimestre 2021 in piena terza ondata pandemica.

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 7,5 milioni di Euro con una variazione negativa rispetto al primo trimestre 2020 di 13,3 milioni di Euro (-63,8%).

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 trimestre 2021 (2 milioni contro 2,8 milioni di Euro del primo trimestre 2020), i ricavi del periodo in esame evidenziano una contrazione del 69,4% passando da 18 milioni di Euro del primo trimestre 2020 a 5,5 milioni del primo trimestre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	3.272	9.906	(6.634)
Ricavi per servizi non aeronautici	2.126	8.029	(5.903)
Ricavi per servizi di costruzione	2.012	2.757	(745)
Altri ricavi e proventi della gestione	119	119	0
TOTALE RICAVI	7.529	20.811	(13.282)

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 trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	2.383	8.745	(6.362)
Parcheggi	464	2.658	(2.194)
Ricavi per servizi di costruzione	2.012	2.757	(745)
Altri	1.275	2.385	(1.110)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	6.134	16.545	(10.411)

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 trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Diritti aeroportuali	2.383	8.745	(6.362)
Parcheggi	464	2.658	(2.194)
Ricavi per servizi di costruzione	2.012	2.757	(745)
Altro	1.275	2.385	(1.110)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	6.134	16.545	(10.411)
Subconcessioni locali commerciali e non	1.379	4.255	(2.876)
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	1.379	4.255	(2.876)
Ricavi NO IFRS 15	16	11	5
TOTALE RICAVI	7.529	20.811	(13.282)

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2021 e 2020.

Questa categoria di ricavi presenta una contrazione del 67% così rappresentata nelle sue componenti:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	96	132	(36)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	104	200	(96)
Ricavi da diritti aeroportuali	2.612	11.492	(8.880)
Ricavi da corrispettivo PRM	136	924	(788)
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(402)	(3.750)	3.348
Servizi di handling	445	497	(52)
Altri ricavi aeronautici	281	411	(130)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	3.272	9.906	(6.634)

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	784	5.132	(4.348)
Diritti di approdo, decollo e sosta	1.311	4.028	(2.717)
Diritti per sicurezza passeggeri	245	1.645	(1.400)
Diritti per controllo bagagli stiva	90	541	(451)
Diritti di imbarco e sbarco merci	182	163	19
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	0	(17)	17
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	2.612	11.492	(8.880)

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 31 marzo 2021 e 2020.

La forte contrazione (-73,5%) è dovuta al forte calo del traffico passeggeri con conseguente andamento dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico (parcheggi -82,5%, Marconi Business Lounge -88%) ma è stata particolarmente rilevante anche nelle subconcessioni dei locali e delle aree (-69,9%).

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Subconcessione locali e aree	1.109	3.681	(2.572)
Parcheggi	464	2.658	(2.194)
Altri ricavi commerciali	553	1.690	(1.137)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	2.126	8.029	(5.903)

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Marconi Business Lounge	59	492	(433)
Pubblicità	178	413	(235)
Ricavi commerciali diversi	316	785	(469)
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	553	1.690	(1.137)

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

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell’Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La voce residuale degli altri ricavi e proventi non presenta variazioni rispetto al 31 marzo 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	119	119	0
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	119	119	0

COSTI

In sintesi, nel primo trimestre 2021 i costi evidenziano una contrazione del 25,7% passando da 16,6 milioni del primo trimestre 2020 a 12,3 milioni di Euro del primo trimestre 2021. Se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” – in calo del 27% per i minori investimenti in diritti di concessione, il risparmio sui costi operativi complessivi, passati da 14 milioni di Euro a 10,4 milioni di Euro, è del 25,5%.

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 trimestri chiusi al 31 marzo 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Beni e materiali di consumo	194	295	(101)
Materiali di manutenzione	17	47	(30)
Carburanti e gasolio	104	166	(62)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	315	508	(193)

Come evidenziato in tabella questa categoria di costi evidenzia un risparmio complessivo di circa 200 mila Euro (-38,0%) dovuto al minor consumo di tutte le categorie per la minore operatività.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i periodi chiusi al 31 marzo 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Spese di manutenzione	992	1.148	(156)
Utenze	444	480	(36)
Pulizie e servizi assimilati	377	517	(140)
Prestazioni di terzi	1.197	1.559	(362)
Servizi MBL	16	58	(42)
Pubblicità, promozione e sviluppo	50	164	(114)
Assicurazioni	244	263	(19)
Prestazioni professionali e consulenze	232	337	(105)
Compensi e rimborsi organi statuari	226	235	(9)
Altri costi per servizi	15	-31	46
TOTALE COSTI PER SERVIZI	3.793	4.730	(937)

Anche questa categoria di costi presenta una contrazione significativa (-19,8%) principalmente dovuta all'incidenza sull'intero trimestre 2021 dell'emergenza Covid-19 che ha ulteriormente ridotto il costo di alcuni servizi correlati al traffico (servizio Passeggeri a Ridotta Mobilità PRM, Servizio Marconi Business Lounge MBL, servizio di trasporto con navetta da/per i parcheggi) e alla minore operatività del terminal (manutenzioni, pulizie, ecc).

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	236	255	(19)
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	719	744	(25)
Spese di manutenzione beni di terzi	37	149	(112)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	992	1.148	(156)

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Sgombero neve	204	167	37
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	3	159	(156)
Servizio assistenza PRM	46	254	(208)
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	182	228	(46)
Servizio di sicurezza	338	289	49
Altre prestazioni di terzi	424	462	(38)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.197	1.559	(362)

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 31 marzo 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Canoni di concessione	182	935	(753)
Canoni di noleggio	64	37	27
Affitti passivi	0	21	(21)
Canoni elaborazione dati	383	423	(40)
Altri costi per godimento beni di terzi	3	2	1
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	632	1.418	(786)

Anche questa categoria di costi registra un calo significativo (-55,4%) dovuto principalmente ai minori volumi di traffico in base ai quali sono calcolati i 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 31 marzo 2021 e 2020 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Oneri tributari	276	366	(90)
Contributo servizio antincendio	249	306	(57)
Minusvalenze patrimoniali	0	17	(17)
Altri oneri e spese di gestione	105	105	0
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	630	794	(164)

Anche la categoria degli oneri diversi di gestione evidenzia un risparmio (-20,7%) anche se inferiore rispetto alle altre categorie di costi perché formata prevalentemente da oneri tributari in gran parte fissi come il contributo al servizio antincendio la cui tariffazione è di 30 milioni di Euro all'anno da suddividere tra gli aeroporti italiani in proporzione al traffico del singolo aeroporto sul totale.

vi. **Costo del personale**

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i periodi chiusi al 31 marzo 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Salari e stipendi	3.336	4.592	(1.256)
Oneri sociali	1.085	1.297	(212)
Trattamento fine rapporto	302	318	(16)
Trattamento di quiescenza e simili	47	46	1
Altri costi del personale	282	284	(2)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	5.052	6.537	(1.485)

La contrazione del costo del personale (-22,7%) deriva da un lato dal calo dell'organico (-73 risorse medie nel trimestre 2021 rispetto al trimestre 2020; -36 risorse al 31 marzo 2021 rispetto al 31 marzo 2020) per il mancato rinnovo dei contratti a termine delle aree operative e dall'altro, per le altre azioni di contenimento del costo del lavoro alla luce della drastica riduzione del traffico causata dall'emergenza Covid-19. Dal 21 marzo 2020 e quindi solo per pochi giorni del trimestre di confronto, fino al 20 marzo 2021 la Capogruppo ha attivato la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo e con una significativa riduzione delle attività degli altri dipendenti. Dal 22 marzo 2021 la CIGS è stata sostituita dalla CIG in deroga almeno fino al 13 giugno 2021.

Oltre al risparmio suddetto si aggiunge la forte contrazione anche degli altri costi del personale quali la mensa, i costi di formazione e aggiornamento del personale, i costi per missioni e trasferte, il costo del lavoro interinale come esposto nella tabella seguente. L'unica voce in crescita significativa (spese varie per il personale) include il 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.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Mensa dipendenti	75	132	(57)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	25	41	(16)
Spese missioni dipendenti	4	28	(24)
Altri accantonamenti a fondi del personale	18	16	2
Spese varie per il personale	160	67	93
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	282	284	(2)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	373	432	(59)
Operai	81	95	(14)
TOTALE PERSONALE	463	536	(73)

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.03.2021	al 31.03.2020	Variazione
Dirigenti	10	9	1
Impiegati	377	403	(26)
Operai	81	92	(11)
TOTALE PERSONALE	468	504	(36)

22. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 trimestre 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Ammortamento/svalutazione Diritti di concessione	1.822	1.643	179
Ammortamento altre attività immateriali	208	302	(94)
Ammortamento attività materiali	574	648	(74)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	2.604	2.593	11

La voce in esame è costituita da 2,6 milioni di Euro di ammortamenti e svalutazioni. La crescita è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità.

La voce "ammortamento/svalutazione attività materiali" include 115 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16.

La categoria in esame, infine, include 105 mila Euro di svalutazioni dei diritti di concessione per stralcio progettazioni non più utilizzabili.

23. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	156	225	(69)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	512	478	34
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	7	4	3
TOTALE ACCANTONAMENTI	675	707	(32)

Questa categoria di costi non rileva variazioni significative rispetto al primo trimestre 2020. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota 8 per il fondo rischi su crediti e alla nota 15 e 16 per gli altri fondi rischi e oneri.

24. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Proventi da titoli	6	7	(1)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	0	5	(5)
Proventi da attualizzazione fondi	4	82	(78)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	10	94	(84)
Interessi passivi e oneri bancari	(191)	(91)	(100)
Oneri da attualizzazione fondi	(62)	(6)	(56)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	0	(3)	3
Altri oneri finanziari	(53)	(1)	(52)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(306)	(101)	(205)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(296)	(7)	(289)

La gestione finanziaria chiude con un saldo negativo di circa 300 mila Euro contro un sostanziale pareggio tra componenti positive e negative al 31 marzo 2020. Il peggioramento è dovuto all'aumento dell'indebitamento con conseguente crescita degli interessi passivi e, in parallelo, al decremento dei proventi finanziari da attualizzazione dei fondi.

25. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2021 e 2020.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2020	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	2.053	(273)	2.326
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.053	(273)	2.326
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	30,57%	n.s.

Le imposte sul reddito al 31 marzo 2021 rappresentano una componente positiva di conto economico per 2 milioni di Euro contro un costo di 0,3 milioni di Euro del periodo di confronto e riducono la perdita civilistica dell'esercizio principalmente per lo stanziamento di imposte anticipate sulla perdita fiscale Ires del trimestre.

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

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente la subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale e la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro Adb, degli amministratori dipendenti della Capogruppo, per complessivi 40 mila Euro (contro 23 mila Euro del primo trimestre 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. Nel complesso i costi del primo trimestre 2021 verso la controllata ammontano a 45 mila Euro invariati rispetto al primo trimestre 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 2,6 milioni di Euro.

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Fast Freight Marconi S.p.A. si sostanziano nella fornitura da parte di AdB dei seguenti servizi:

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 84 mila Euro contro 99 mila Euro del 2020.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia il contratto di consolidato fiscale rinnovato nel 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.

27. Impegni e rischi

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 TRIMESTRE 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 31 marzo 2021.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 maggio 2021

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2021

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

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



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT