

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 31 Marzo 2022

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





Resoconto Intermedio Sulla Gestione
Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna
Al 31 Marzo 2022

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	6
Società di revisione	6
Relazione sulla gestione al 31 Marzo 2022	7
Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2022	45
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	46
• Conto Economico consolidato	47
• Conto Economico Complessivo consolidato	48
• Rendiconto finanziario consolidato	49
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	50
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2022	51
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	81

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Sulla base delle risultanze del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa con partecipazione superiore al 5% alla data del 31 marzo 2022 sono:

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

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

- Le quote del Dichiante 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, di Ferrara, di Reggio Emilia e di Parma è stato sottoscritto in 2 agosto 2021 un nuovo patto parasociale volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Tale Patto Parasociale, depositato presso il Registro delle imprese di Bologna in data 5 agosto 2021 e inviato a Consob in pari data, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	39,10%
COMUNE DI BOLOGNA	3,88%
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,31%
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,04%
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,30%
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,22%
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,15%
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,11%

SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco
CAMERA DI COMMERCIO DI BOLOGNA	37,5325326 %
COMUNE DI BOLOGNA	3,8477737 %
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	2,2972543 %
REGIONE EMILIA ROMAGNA	2,0210297 %
CAMERA DI COMMERCIO DI MODENA	0,0835370 %
CAMERA DI COMMERCIO DI FERRARA	0,0627298 %
CAMERA DI COMMERCIO DI REGGIO EMILIA	0,0427747 %
CAMERA DI COMMERCIO DI PARMA	0,0314848 %

Consiglio di Amministrazione

La composizione del Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino al 26 aprile 2022, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è stata 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.

Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Eugenio Sidoli)

Componente del Comitato Controllo e Rischi (Presidente Silvia Giannini)

L'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Enrico Postacchini	Presidente
Nazareno Ventola	Amministratore Delegato (*) (**)
Elena Leti	Consigliere (B)
Giada Grandi	Consigliere (A)
Sonia Bonfiglioli	Consigliere (A)
Valerio Veronesi	Consigliere
Alessio Montrella	Consigliere

Giovanni Cavallaro	Consigliere (B)
Laura Pascotto	Consigliere (A) (B)

(*) confermato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione del 3 maggio 2022.

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

(A) Componente del Comitato per la Remunerazione (Presidente Sonia Bonfiglioli)

(B) Componente del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità (Presidente Laura Pascotto)

Collegio Sindacale

La composizione del Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2019 ed in carica fino al 26 aprile 2022, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, è stata la seguente:

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

L'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022, data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, ha nominato il nuovo Collegio Sindacale in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024, con la seguente composizione:

Nominativo	Carica
Rosalba Cotroneo	Presidente
Francesca Aielli	Sindaco effettivo
Alessandro Bonura	Sindaco effettivo
Sergio Graziosi	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 2022

Indice

PREMessa	10
1 STRATEGIE E RISULTATI.....	13
1.1 IL SETTORE E L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO: QUADRO DI SINTESI E POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO G. MARCONI	13
1.2 INFORMATIVA RELATIVA AGLI IMPATTI DELLA PANDEMIA COVID-19 SULL'AEROPORTO DI BOLOGNA E INIZIATIVE DEL GRUPPO ADB IN RISPOSTA ALL'EMERGENZA	14
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	15
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:</i> DATI DI TRAFFICO	18
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION:</i> SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	21
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION	22
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION:</i> SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	22
2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO	23
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO:</i> SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	23
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	31
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	32
4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI.....	33
4.1 LA QUALITÀ	33
5 IL QUADRO NORMATIVO	34
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	34
5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE	35
6 IL CONTENZIOSO	35
6.1 IMU- COMUNE DI BOLOGNA	36
7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	36
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	41

9 GARANZIE PRESTATE..... 41

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.... 42

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 2022, 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 2022 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

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell’aeroporto di Bologna si sviluppa su circa 5.300 posti auto, che 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 riduzione del traffico rilevato a partire dallo scoppio della pandemia ha reso infatti l’offerta di posti auto molto superiore alla domanda con conseguente chiusura dei parcheggi più remoti al fine di perseguire una riduzione dei costi pur mantenendo i servizi minimi essenziali dello scalo.

Retail

Il retail presso l’aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di brand internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di alcune tra le principali catene retail e di ristorazione locali, nazionali e internazionali. La galleria commerciale si sviluppa su circa 4.200 mq e 36 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 graduali a partire dal mese di luglio. Al 31 marzo 2022, in seguito alla progressiva ripresa dei volumi di traffico, la maggior parte degli spazi commerciali risulta aperta.

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, che dispongono di un parcheggio dedicato per circa 500 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. Nel mese di giugno 2021 si è registrato un incremento delle aree in subconcessione a seguito dell'entrata in funzione di una nuova area operativa a servizio di un operatore cargo, realizzata dal gestore su un lotto interno al sedime di circa 17.000 mq e che ospita una struttura ad uso magazzino ed uffici per circa 6.000 mq.

1 STRATEGIE E RISULTATI

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

Dall'inizio dell'anno l'attività economica globale ha mostrato segnali di rallentamento dovuti alla diffusione della variante Omicron del coronavirus e, successivamente, alle crescenti tensioni geopolitiche culminate con l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. L'inflazione ha continuato a crescere pressoché ovunque, riflettendo i rialzi dei prezzi dell'energia, le limitazioni dal lato dell'offerta e, soprattutto negli Stati Uniti, la ripresa della domanda.

Secondo le stime degli analisti l'economia globale ha rallentato nel primo trimestre del 2022, riflettendo la recrudescenza della pandemia causata dalla diffusione della variante Omicron – particolarmente rapida all'inizio dell'anno in quasi tutte le economie avanzate – e successivamente le crescenti tensioni geopolitiche, sfociate nell'invasione dell'Ucraina.

Nelle previsioni diffuse in gennaio dal Fondo monetario internazionale, prima dell'avvio della guerra, la dinamica del prodotto mondiale era stata rivista al ribasso rispetto alle previsioni di ottobre, per effetto della risalita dei contagi, dei rincari energetici e delle difficoltà di approvvigionamento delle imprese. Rispetto alle stime di gennaio, in marzo le previsioni di crescita del PIL per il 2022 sono state corrette al ribasso, soprattutto per i principali paesi avanzati, scontando in larga parte gli effetti del conflitto in corso. La revisione per l'area dell'euro è stata particolarmente marcata (-0,8%), portando la crescita del PIL per il 2022 al +3,2%. Tra i paesi emergenti, la Russia sperimenterebbe una caduta eccezionale del prodotto nel corso dell'anno (-9,9%). Secondo le valutazioni diffuse dall'OCSE in marzo, la dinamica del PIL mondiale (escludendo la Russia) si indebolirebbe di quasi un punto percentuale nei dodici mesi successivi all'invasione. Tale scostamento rispetto a uno scenario senza conflitto è per circa due terzi spiegato dall'aumento dei prezzi delle materie prime e dal deterioramento dei mercati finanziari, e per la parte restante dalla contrazione della domanda dei paesi direttamente coinvolti.

Il conflitto ha spinto il prezzo del petrolio fino a 133 dollari al barile nella prima decade di marzo, il massimo dal 2008. Sul rialzo hanno inciso sia il rischio di riduzione delle esportazioni petrolifere della Russia, a causa di eventuali sanzioni sul settore energetico, sia la decisione volontaria di alcuni operatori pubblici e privati di non acquistare dalle controparti russe. Il rilascio coordinato di scorte strategiche da parte di alcuni paesi, l'aumento della produzione da parte di altri membri dell'OPEC+, la possibilità di una risoluzione positiva dei negoziati sul nucleare tra Stati Uniti e Iran e la riduzione della domanda di petrolio della Cina per effetto dei lockdown interni hanno esercitato pressioni al ribasso per le quotazioni petrolifere. I contratti futures segnalano che i prezzi del petrolio diminuirebbero progressivamente nel corso di quest'anno, pur mantenendosi più elevati rispetto a quelli indicati dagli stessi contratti prima dell'invasione. Il prezzo del gas naturale ha toccato record storici in Europa, portandosi in marzo a livelli circa 20 volte superiori a quelli di inizio 2020 e oltre 10 volte nei primi giorni di aprile; tali rialzi, ulteriori rispetto a quelli osservati già dalla seconda metà del 2021, avrebbero riflesso in larga misura gli effetti di possibili sanzioni al settore energetico. L'aumento delle importazioni di gas naturale liquefatto (GNL), proveniente soprattutto dagli Stati Uniti, ha mitigato parzialmente le quotazioni. Nel breve periodo sussistono infatti vincoli fisici alla produzione, alla rigassificazione e al trasporto del GNL. Le scorte, anche grazie a temperature più miti registrate nel Nord Europa rispetto alla media stagionale, sono tornate ad avvicinarsi a quelle degli anni passati dopo essersi notevolmente assottigliate alla fine del 2021. Per i prossimi mesi i contratti futures, caratterizzati anch'essi da un'alta volatilità, segnalano che i prezzi rimarranno su valori elevati.

Per quanto riguarda l'Eurozona, secondo le proiezioni della BCE di marzo, il PIL crescerebbe del 3,7% nel 2022 e rispettivamente del 2,8% e dell'1,6% nei due anni successivi. Nel confronto con lo scenario dello scorso dicembre le stime per il 2022 e per il 2023 sono state riviste al ribasso di 0,5 e di 0,1 punti percentuali, rispettivamente. La forte incertezza connessa con la guerra in Ucraina ha indotto la BCE a pubblicare, oltre alle proiezioni centrali, due scenari caratterizzati da più severe sanzioni internazionali alla Russia, che provocherebbero un calo dei flussi di gas verso l'area dell'euro e altre interruzioni delle catene globali del valore. Nello scenario più avverso, che comunque contempla la possibilità per i paesi dell'area di compensare almeno in parte le importazioni di gas dalla Russia con altre fonti, la crescita del PIL nell'anno in corso si ridurrebbe dell'1,4% rispetto alla stima centrale.

Sempre secondo la BCE, la dinamica dei prezzi si porterebbe al 5,1% nel 2022, per poi scendere al 2,1% e all'1,9% nel 2023 e nel 2024. Rispetto a quanto previsto in dicembre, queste stime mostrano una revisione al rialzo dell'1,9% per il 2022 e di entità più limitata per il 2023 e per il 2024 (rispettivamente 0,3% e 0,1%). Nello scenario più avverso considerato dalla BCE l'inflazione supererebbe il 7% quest'anno, per tornare nel 2023 e 2024 sotto il 3% e il 2%, rispettivamente (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Aprile 2022*).

In questo quadro, secondo dati IATA, a marzo 2022 il traffico passeggeri a livello mondiale ha fatto registrare un aumento del 76% rispetto al 2021. Sebbene l'incremento sia stato inferiore rispetto alla crescita di febbraio (+115,9%), i volumi di marzo sono stati i più vicini a quelli del 2019, riducendo il divario a un -41%. Gli impatti del conflitto in Ucraina sulla domanda di viaggi aerei sono stati nel complesso limitati, mentre gli effetti legati ai nuovi contagi da Covid-19 in Cina hanno influito principalmente sui mercati interni asiatici. Il traffico merci ha invece già recuperato i volumi pre-covid: nel primo trimestre 2022 è stato in linea al primo trimestre 2021 (-0,2%) e superiore allo stesso periodo del 2019 (+4,6%). Si evidenzia però un rallentamento nel mese di marzo (-5,2% rispetto al 2021) per effetto di un calo della domanda che risente della diffusione dei contagi da Covid-19 in Cina e della guerra in Ucraina che ha generato una riduzione della capacità in Europa (*Air Passenger and Air Freight Market Analysis (IATA), Marzo 2022*).

Secondo ACI Europe il mese di marzo ha fatto registrare la migliore performance dall'inizio della pandemia per il traffico passeggeri europeo, con un volume inferiore del 34,1% rispetto al 2019. Complessivamente il primo trimestre 2022 si è attestato ad una variazione di -39,6% rispetto allo stesso periodo del 2019 (*ACI Europe*).

Il traffico passeggeri italiano ha riportato una crescita del 401,4% rispetto al 2021, con volumi inferiori al 2019 del 38,7%. Gli aeroporti italiani hanno chiuso il mese di marzo con quasi 10 milioni di passeggeri (9.848.164) raggiungendo il 70% dei volumi pre-pandemia. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nel primo trimestre dell'anno ha già superato i valori del 2019 (+5,3%). (*Fonte: Assaeroporti, marzo 2022*). L'Aeroporto di Bologna ha concluso il primo trimestre del 2022 con un incremento del traffico passeggeri del 502,9% rispetto al 2021 (-35,3% rispetto al 2019). Alla fine del primo trimestre 2022 lo scalo bolognese si posiziona al sesto posto in Italia per numero di passeggeri e al terzo posto per volume di merce movimentata.

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

L'inizio del 2022 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia Covid-19.. Nel mese di febbraio, grazie ad una graduale riduzione delle restrizioni per gli ingressi in Italia di passeggeri provenienti dai Paesi UE, si è registrata una progressiva ripartenza del traffico internazionale, che si è ulteriormente rafforzata nel mese di marzo.

Anche nel 2022, in continuità gli anni precedenti, il Gruppo sta mettendo in atto misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale.

Con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, in un contesto di forte incertezza sull'evoluzione della pandemia, nel mese di gennaio 2022 AdB ha firmato, in sede regionale, l'accordo con le OO.SS./Rsu per l'attivazione di un ulteriore periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS), con una durata massima di 12 mesi dal 1 febbraio 2022 a fine gennaio 2023. In una situazione di profonda incertezza di mercato e in una fase ancora di pandemia, il Governo ha infatti previsto per il settore aeroportuale la possibilità di avvalersi di una speciale CIGS per "evento improvviso ed imprevisto" legato agli effetti della variante Omicron del Covid.

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/rinnovamento 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. Inoltre, nello scorso mese di dicembre, AdB ha stipulato con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) un contratto di finanziamento di lunga durata fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale.

Il Gruppo sta mantenendo anche nell'anno in corso una forte attenzione alle misure di contenimento dei costi volte a limitare la pressione sulla liquidità determinata dal perdurare della crisi.

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 ed i primi mesi del 2022 hanno rappresentato 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:

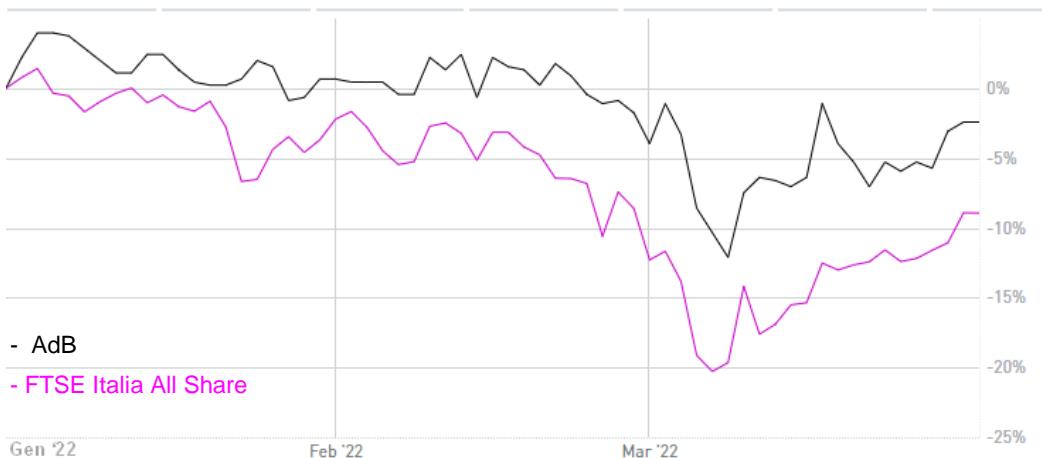
- l’andamento del titolo a partire dal 1° gennaio 2022 fino al 31 marzo 2022;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell’indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 31 marzo 2022 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 8,84 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 319,4 milioni di Euro

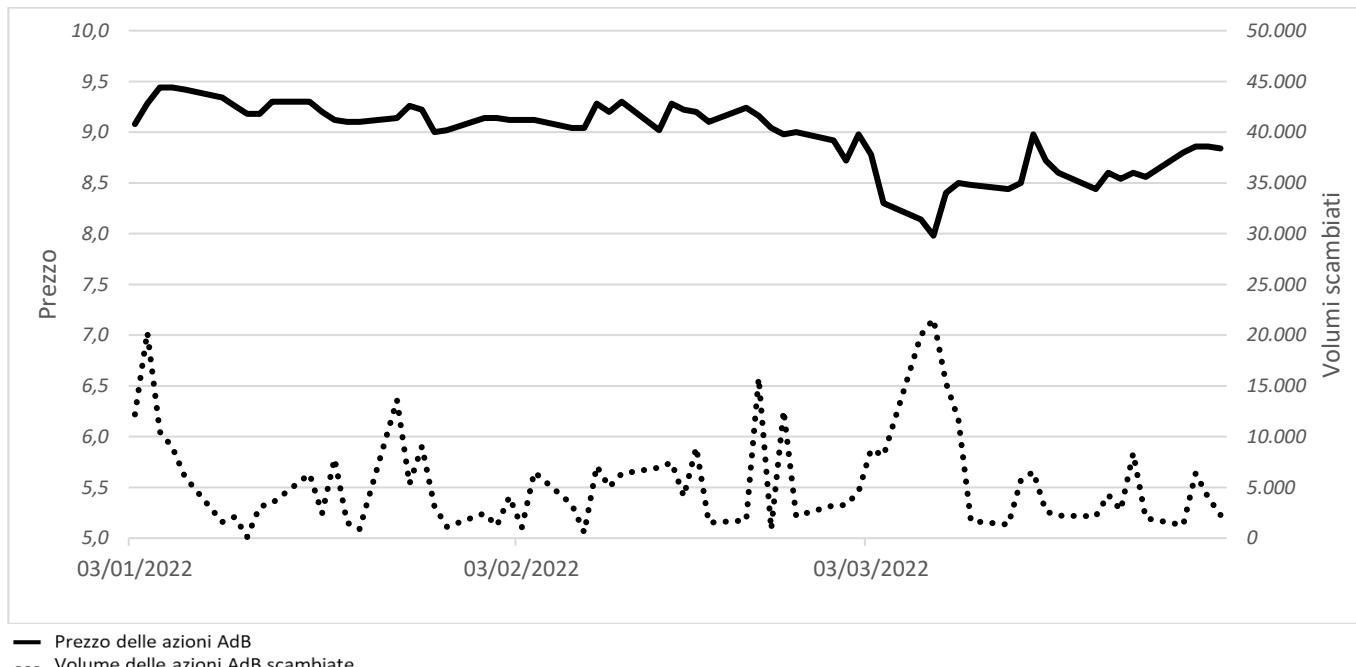
Andamento titolo AdB (01/01/2022-31/03/2022)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2022-31/03/2022)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2022-31/03/2022)



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

Nel corso dei primi due mesi del 2022 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile, con una riduzione ad inizio di marzo, in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato. In seguito si è registrato un progressivo aumento della quotazione, con ritorno a prezzi vicini ad inizio anno.

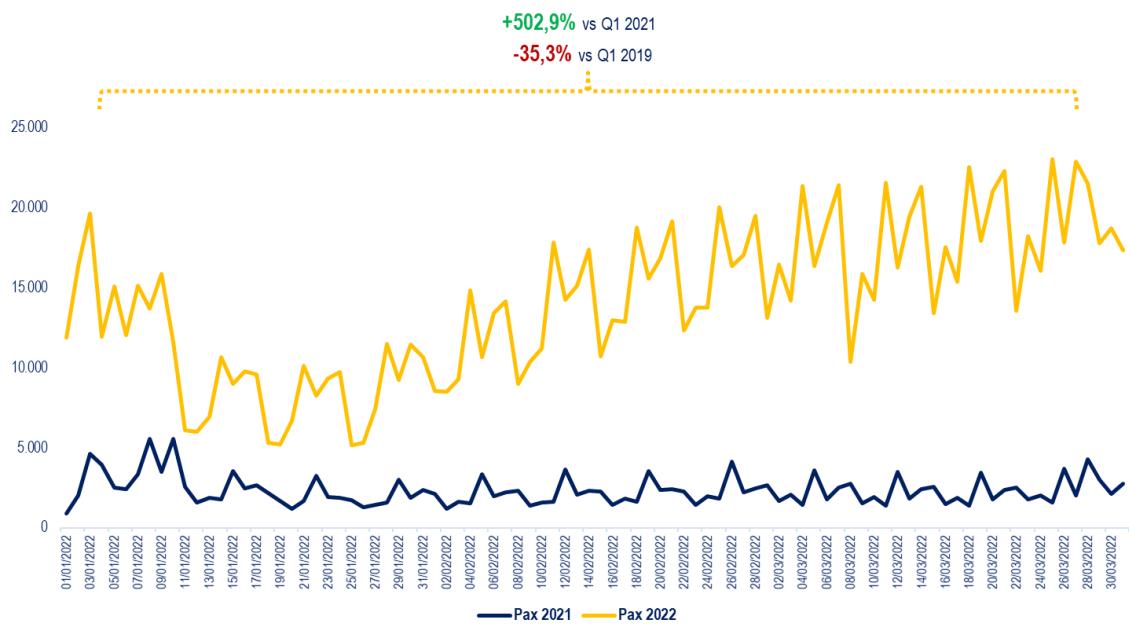
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Il primo trimestre del 2022 ha fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico. Dopo un mese di gennaio impattato negativamente dai contagi legati alla variante Omicron, a partire dal mese di febbraio, grazie alla riduzione delle restrizioni per gli ingressi in Italia di passeggeri provenienti dai Paesi UE, i volumi di traffico hanno fatto segnare un graduale aumento. Nel primo trimestre dell'anno infatti lo scalo ha registrato complessivamente 1.269.709 passeggeri, in forte crescita rispetto ai primi tre mesi del 2021 (+502,9%), condizionati dalla “seconda” ondata di contagi di Covid-19, con 12.459 movimenti (+231,4%) e 13.909 tonnellate di merce trasportata (+20,5%). Rispetto al 2019 il traffico passeggeri del primo trimestre 2022 è stato inferiore del 35,3%, i movimenti del 26,4%, mentre il traffico merci è stato superiore del 10,2%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 53,6% del primo trimestre 2021 al 67,2% del primo trimestre 2022. Il riempimento medio degli aeromobili rimane comunque inferiore al primo trimestre 2019 (78,8%).

Andamento del traffico passeggeri Gennaio-Marzo 2022



	Gennaio – Marzo 2022	Gennaio – Marzo 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Marzo 2019	Var % 2022-2019
Passeggeri	1.269.709	210.617	502,9%	1.961.807	(35,3%)
Movimenti	12.459	3.760	231,4%	16.922	(26,4%)
Tonnellaggio	864.898	258.902	234,1%	1.116.241	(22,5%)
Merce	13.908.914	11.538.620	20,5%	12.622.100	10,2%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2022	% sul totale	Gennaio – Marzo 2021	% sul totale	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Linea	265.326	20,9%	103.250	49,0%	791.467	40,3%	157,0%	(66,5%)
Low cost	999.706	78,7%	102.846	48,8%	1.155.977	58,9%	872,0%	(13,5%)
Charter	2.090	0,2%	2.779	1,3%	10.282	0,5%	(24,8%)	(79,7%)
Transiti	1.399	0,1%	927	0,4%	2.821	0,1%	50,9%	(50,4%)
Totale Aviazione Commerciale	1.268.521	99,9%	209.802	99,6%	1.960.547	99,9%	504,6%	(35,3%)
Aviazione Generale	1.188	0,1%	815	0,4%	1.260	0,1%	45,8%	(5,7%)
Totale complessivo	1.269.709	100,0%	210.617	100,0%	1.961.807	100,0%	502,9%	(35,3%)

Il traffico *low cost* ha fatto registrare un significativo recupero dei volumi rispetto al 2019 (-13,5%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-66,5% rispetto al 2019) per effetto sia di una maggiore contrazione dei movimenti sia di un minor fattore di riempimento dei voli. Questi diversi trend di crescita hanno modificato il mix di traffico, determinando un aumento della quota di traffico *low cost* dal 58,9% del primo trimestre 2019 al 78,7% del primo trimestre 2022.

In linea con il trend degli ultimi due anni e a causa del permanere di parziali limitazioni alla circolazione delle persone tra i diversi Stati, soprattutto nella prima parte dell'anno, il traffico domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale in termini di variazione dei passeggeri sullo scorso anno.

Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già raggiunto il 90% dei livelli pre-pandemia (-9,1% rispetto al 2019) e quelli su voli internazionali ancora frenati da incertezze sulla situazione sanitaria internazionale e sulle diverse regole di accesso dei singoli Paesi (-43,0% rispetto al 2019).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2022	% sul totale	Gennaio – Marzo 2021	% sul totale	Gennaio – Marzo 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Nazionale	404.338	31,8%	88.866	42,2%	444.979	22,7%	355,0%	(9,1%)
Internazionale	864.183	68,1%	120.936	57,4%	1.515.568	77,3%	614,6%	(43,0%)
Totale Aviazione Commerciale	1.268.521	99,9%	209.802	99,6%	1.960.547	99,9%	504,6%	(35,3%)
Aviazione Generale	1.188	0,1%	815	0,4%	1.260	0,1%	45,8%	(5,7%)
Totale complessivo	1.269.709	100,0%	210.617	100,0%	1.961.807	100,0%	502,9%	(35,3%)

Nonostante le restrizioni che tuttora condizionano gli spostamenti internazionali, nei primi tre mesi del 2022 sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con quasi 58 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Marzo 2022	Gennaio – Marzo 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Marzo 2019	Var % 2022-2019
Catania	105.500	33.573	214,2%	89.181	18,3%
Palermo	85.646	13.297	544,1%	70.692	21,2%
Barcellona	57.556	2.118	2.617,5%	82.350	(30,1%)
Madrid	56.176	12.557	347,4%	71.109	(21,0%)
Bari	50.932	1.969	2.486,7%	39.017	30,5%
Parigi CDG	43.522	11.932	264,8%	74.664	(41,7%)
Brindisi	42.013	7.457	463,4%	38.062	10,4%
Tirana	41.285	17.801	131,9%	34.793	18,7%
Valencia	32.290	-	n.s.	44.212	(27,0%)
Bucharest OTP	31.564	1.629	1.837,6%	49.026	(35,6%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio-Marzo 2022	Gennaio-Marzo 2021	Var % 2022-2020	Gennaio-Marzo 2019	Var % 2022-2019
Merce via aerea di cui	10.503.401	9.077.010	15,7%	10.099.549	4,0%
Merce	10.503.399	9.077.010	15,7%	10.082.239	4,2%
Posta	2	0	n.s.	17.310	(100,0%)
Merce via superficie	3.405.513	2.461.610	38,3%	2.522.551	35,0%
Totale	13.908.914	11.538.620	20,5%	12.622.100	10,2%

Relativamente al **traffico merci**, nei primi tre mesi del 2022 si registra un traffico cargo pari a 13.908.914 Kg, in aumento del 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, e del 10,2% rispetto al primo trimestre del 2019.

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo che in due anni ha recuperato i volumi di traffico precedenti alla pandemia, in particolare grazie al forte sviluppo del traffico dei *courier*, sostenuto dalla forte crescita dell'e-commerce. Anche il traffico via superficie presenta un forte incremento rispetto al 2019 (+35%), compensando la minore capacità del traffico via aerea delle compagnie di linea.

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi da Passeggeri	7.102	1.255	5.847	465,9%	12.455	-43,0%
Ricavi da Vettori	4.933	2.034	2.899	142,5%	5.805	-15,0%
Ricavi da Operatori aeroportuali	680	354	326	92,1%	728	-6,6%
Incentivi al traffico	(4.277)	(402)	(3.875)	963,9%	(5.698)	-24,9%
Ricavi per Servizi di Costruzione	929	869	60	6,9%	3.735	-75,1%
Altri Ricavi	332	243	89	36,6%	352	-5,7%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	9.699	4.353	5.346	122,8%	17.377	-44,2%

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.

Nel primo trimestre 2022 i ricavi crescono rispetto all'analogo periodo del 2021 e si riducono rispetto al 2019 prevalentemente per l'andamento dei volumi di traffico a cui si aggiunge, nei confronti del 2019, 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 crescita del 122,8% rispetto al 2021 e una contrazione del 44,2% sul 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+465,9% rispetto al 2021 e -43% rispetto al 2019): i ricavi da Passeggeri sono correlati all'andamento del traffico passeggeri e delle tariffe che nel 2022 hanno subito un leggero decremento sia rispetto al 2021 che rispetto al 2019;
- Ricavi da Vettori (+142,5% rispetto al 2021 e -15% rispetto al 2019): i ricavi da Vettori sono correlati all'andamento di movimenti e tonnellaggio e alle relative tariffe tra cui, in particolare, alla tariffa di approdo e decollo, in crescita rispetto al 2019 e in calo rispetto al 2021;
- Ricavi da Operatori Aeroportuali (+92,1% rispetto al 2021 e -6,6% rispetto al 2019): i ricavi variano per effetto della variazione dei volumi di traffico e, nei confronti del 2021, anche per la revisione dei canoni dovuti per spazi e attrezzature operative accordati dal gestore nel primo trimestre 2021 per supportare gli operatori durante la fase di emergenza;
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+963,9% rispetto al 2021 e -24,9% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: la riduzione di questa voce rispetto al 2019 (-75,1%) è da collegare ai minori investimenti realizzati.

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 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	2.247	461	1.786	387,4%	3.378	-33,5%
Parcheggi	2.222	464	1.758	378,9%	3.663	-39,3%
Real Estate	735	532	203	38,2%	602	22,1%
Servizi ai passeggeri	1.012	275	737	268,0%	1.413	-28,4%
Ricavi per Servizi di Costruzione	94	1.143	(1.049)	-91,8%	369	-74,5%
Altri Ricavi	638	301	337	112,0%	687	-7,1%
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	6.948	3.176	3.772	118,8%	10.112	-31,3%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 118,8% rispetto al 2021 e un calo del 31,3% rispetto al 2019.

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

Retail e Advertising

L'andamento di questa categoria di ricavi (+387,4% rispetto al 2021 e -33,5% rispetto al 2019) è legato principalmente allo schema contrattuale stabilito, a partire dal 2021, per la maggior parte dei contratti retail e per alcuni contratti advertising, secondo il quale i canoni variano in ragione della variazione del traffico rispetto al 2019.

Parcheggi

Anche per il business dei parcheggi ed accessi viari le variazioni dei ricavi (+378,9% rispetto al 2021 e -39,3% rispetto al 2019) sono strettamente legate all'andamento dei volumi di traffico.

Real Estate

La crescita dei ricavi real estate (+38,2% rispetto al 2021 e +22,1% rispetto al 2019) è dovuta all'impatto minimo dell'emergenza su questo business (nel corso del 2020 e del 2021 sono stati infatti concessi sconti solo agli operatori con attività penalizzate dall'andamento del traffico) e principalmente ad un nuovo contratto di subconcessione relativo a nuove aree consegnate a partire dal mese di giugno 2021.

Servizi ai passeggeri

Nel primo trimestre 2022 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 268% rispetto al 2021, per effetto sia dei servizi *premium* (*lounge e servizi accessori*) che degli autonoleggi, e una contrazione del 28,4% rispetto al 2019, dovuta solo ai servizi premium. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Nel primo trimestre del 2022 si registra per questo business un aumento dei ricavi rispetto al 2021 dovuto alla crescita del traffico e della share sui passeggeri in partenza. I volumi rimangono però molto al di sotto di quelli del 2019 a causa della lenta ripresa del traffico business, principale utilizzatore di questi servizi.

Subconcessione autonoleggiatori

I ricavi car rental sono in crescita rispetto al 2021 e in linea con 1° trimestre 2019. Tale risultato è determinato dal mancato rinnovo degli sconti per l'anno 2022 e dal buon livello di royalties prodotto dalla ripresa del traffico.

Ricavi per Servizi di Costruzione

Il calo di questa voce (-91,8% rispetto al 2021 -74,5% rispetto al 2019) è da collegare ai minori investimenti destinati alla *business unit* rispetto all'analogo periodo degli scorsi anni.

Altri ricavi

L'incremento degli altri ricavi rispetto al 2021 (+112%) è dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione effettuate sui mezzi degli operatori aeroportuali, alla vendita di un maggior quantitativo di liquido de-icing aeromobili, al maggior utilizzo dei carrelli per i passeggeri ed alla maggior erogazione di corsi di formazione. Rispetto al 2019 (-7,1%) responsabili della contrazione sono minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali, il minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri, la minor erogazione di corsi di formazione e minori vendite di certificati di efficienza energetica. Compensano in parte la riduzione i ricavi da vendita del liquido deicing aeromobili, in quanto nel primo trimestre 2019 non era ancora presente la nuova gestione del liquido, acquistato e gestito da AdB e venduto all'handler per lo svolgimento del servizio.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Retail e Advertising	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Parcheggi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Real Estate	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Servizi ai passeggeri	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Ricavi per Servizi di Costruzione	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Altri Ricavi	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU ALTRO	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.

La *business unit* Altro, in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

La rilevanza dell'importo nel primo trimestre 2022 è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021), e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, volto alla copertura delle perdite subite a causa della crisi pandemica nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. L'ammontare del contributo spettante al Gruppo a ristoro del danno subito è pari a 21.137 mila Euro, di cui 20.903 mila Euro relativi alla Capogruppo e 234 mila Euro alla controllata TAG Bologna S.r.l.

Il Gruppo ha ritenuto di non allocare ai singoli settori operativi tale componente positiva di reddito per non alterare la rappresentazione dei risultati di competenza del periodo delle *business unit*.

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 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	8.515	3.272	5.243	160,2%	13.400	-36,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	6.990	2.126	4.864	228,8%	9.794	-28,6%
Ricavi per servizi di costruzione	1.023	2.012	(989)	-49,2%	4.104	-75,1%
Altri ricavi e proventi della gestione	21.256	119	21.137	n.s.	191	n.s.
RICAVI	37.784	7.529	30.255	401,8%	27.489	37,5%
Materiali di consumo e merci	(650)	(315)	(335)	106,3%	(425)	52,9%
Costi per servizi	(4.691)	(3.793)	(898)	23,7%	(5.013)	-6,4%
Costi per servizi di costruzione	(974)	(1.916)	942	-49,2%	(3.908)	-75,1%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.363)	(632)	(731)	115,7%	(1.885)	-27,7%
Oneri diversi di gestione	(673)	(630)	(43)	6,8%	(765)	-12,0%
Costo del personale	(6.138)	(5.052)	(1.086)	21,5%	(7.145)	-14,1%
COSTI	(14.489)	(12.338)	(2.151)	17,4%	(19.141)	-24,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	23.295	(4.809)	28.104	n.s.	8.348	179,0%
Ammortamento diritti di concessione	(1.850)	(1.822)	(28)	1,5%	(1.500)	23,3%
Ammortamento altre attività immateriali	(88)	(208)	120	-57,7%	(273)	-67,8%
Ammortamento attività materiali	(506)	(574)	68	-11,8%	(697)	-27,4%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(2.444)	(2.604)	160	-6,1%	(2.470)	-1,1%
Accantonamento rischi su crediti	3	(156)	159	n.s.	(25)	n.s.
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(524)	(512)	(12)	2,3%	(475)	10,3%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(54)	(7)	(47)	671,4%	(94)	-42,6%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(575)	(675)	100	-14,8%	(594)	-3,2%
TOTALE COSTI	(17.508)	(15.617)	(1.891)	12,1%	(22.205)	-21,2%
RISULTATO OPERATIVO	20.276	(8.088)	28.364	n.s.	5.284	283,7%
Proventi finanziari	378	10	368	3680,0%	39	869,2%
Oneri finanziari	(302)	(306)	4	-1,3%	(299)	1,0%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	20.352	(8.384)	28.736	n.s.	5.024	305,1%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	31	2.053	(2.022)	-98,5%	(1.477)	n.s.
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	20.383	(6.331)	26.714	n.s.	3.547	474,7%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	20.383	(6.331)	26.714	n.s.	3.547	n.s.

Per rendere più significativo il confronto con i dati precedenti la diffusione della pandemia, anche nelle tabelle con i dati economici si fornisce il confronto con il primo trimestre 2019.

Il primo trimestre 2022 si chiude con un **utile consolidato di 20,4 milioni di Euro** contro un risultato negativo al 31 marzo 2021 di 6,3 milioni di Euro e positivo di 3,5 milioni al 31 marzo 2019.

Il risultato positivo del trimestre in esame è dovuto all'iscrizione del contributo di 21.137 mila Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, a conferma che, nonostante la ripresa del traffico e delle attività, gli effetti della crisi pandemica perdurano unitamente agli effetti negativi delle crisi geopolitiche ed economiche in corso. L'iscrizione del contributo nel primo trimestre 2022 deriva dall'emanazione in data 5 maggio 2022 per Adb e in data 9 maggio per Tag dei Decreti Direttoriali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di accoglimento delle istanze di accesso al fondo, provvedimenti contenenti l'indicazione dell'esito dell'istruttoria dell'ENAC, dell'importo del danno risarcibile e dei contributi effettivamente assegnati di cui il Gruppo ha già incassato una prima tranche pari a 10.596 mila Euro (circa il 50%) al 31 marzo 2022. I Decreti suddetti hanno riconosciuto integralmente alla Capogruppo il ristoro della perdita subita nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 per 20.903 mila Euro mentre per la controllata Tag, a fronte della perdita risarcibile di 244 mila Euro, è stato riconosciuto un contributo di 234 mila Euro a seguito della rideterminazione proporzionale degli importi per minor disponibilità finanziaria della quota parte di fondo riservata ai prestatori di assistenza a terra rispetto ai contributi riconoscibili.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 401,8% rispetto al 2021 e del 37,5% se confrontati con il 2019.

Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione di cui sopra; si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo. Analizzando i ricavi nel dettaglio:

- i **ricavi per servizi aeronautici** crescono del 160,2% rispetto al 2021 e calano del 36,5% rispetto al 2019;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 228,8% rispetto al 2021 e calano del 28,6% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** calano (-49,2% rispetto al 2021 e -75,1% rispetto al 2019) per minori investimenti realizzati nel settore aviation e non aviation;
- **altri ricavi e proventi della gestione**: all'interno di questa voce rientra il contributo derivante dal Fondo di compensazione di cui sopra, pari a 21.137 mila Euro. Al netto di tale contributo gli altri ricavi e proventi della gestione sono in linea con il 2021 e in calo del 37,2% rispetto al 2019 per minori vendite di certificati di efficienza energetica.

I **costi** del periodo crescono complessivamente del 17,4% sullo stesso periodo del 2021 e calano del 24,3% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un aumento (+106,3% rispetto al 2021 e +52,9% rispetto al 2019) prevalentemente dovuto al maggior acquisto di liquido de-icing e di carburante per aeromobili;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2021 (+23,7%) per effetto dell'incremento dei servizi correlati al traffico (servizio PRM, servizi di sicurezza e servizio MBL), ma anche dei costi di tutti gli altri servizi quali utenze, manutenzioni, pulizie, sgombero neve, prestazioni professionali e consulenze, assicurazioni e sviluppo e promozione; sono invece inferiori al 2019 (-6,4%) grazie alla contrazione sia dei servizi correlati al traffico che dei restanti servizi, ad eccezione delle utenze, dei servizi di vigilanza aggiuntivi dovuti alla pandemia, delle assicurazioni e delle prestazioni professionali e consulenze;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+115,7% rispetto al 2021 e -27,7% rispetto al 2019) è dovuto principalmente alla variazione dei volumi di traffico in base ai quali vengono calcolati i canoni di concessione e di sicurezza;
- ✓ gli **oneri diversi di gestione** crescono del 6,8% rispetto al 2021 per effetto di maggiori oneri tributari e si riducono del 12% rispetto al 2019 per minori erogazioni liberali, quote associative azienda e contributi vari.

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

Complessivamente il periodo gennaio-marzo 2022 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** di **23,3 milioni di Euro** contro un margine negativo di 4,8 milioni di Euro del 2021 e positivo di 8,3 milioni di euro nel 2019. Tale risultato risente fortemente del contributo derivante dal Fondo di compensazione. Si rimanda alla sezione del Margine Operativo Lordo rettificato per la lettura dei risultati del periodo al netto del contributo.

I **costi di struttura**, non presentano variazioni significative rispetto al primo trimestre 2021 attestandosi a 3 milioni di Euro contro 3,3 milioni del periodo di confronto.

Grazie al contributo di cui alla Legge di Bilancio 2021, il **Risultato Operativo (EBIT)** è **positivo per 20,3 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 8,1 milioni di Euro del primo trimestre 2021 e positivo per 5,3 milioni di Euro nell'ultimo anno pre-Covid.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo positivo di 76 mila di Euro** contro un risultato negativo di 296 mila Euro del trimestre di confronto grazie ai maggiori proventi finanziari da attualizzazione dei fondi.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del primo trimestre 2022 è **positivo per 20,4 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 8,4 milioni al 31 marzo 2021 e positivo per 5 milioni di Euro al 31 marzo 2019.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a un utile di **20,4 milioni di Euro** a confronto con la perdita di 6,3 milioni di Euro del primo trimestre 2021 e l'utile netto di 3,5 milioni di Euro del primo trimestre 2019. Tale risultato è derivante anche dalla detassazione del contributo Covid-19, contributo che non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

L'andamento del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del contributo derivante dal Fondo di compensazione viene indicato nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	8.515	3.272	5.243	160,2%	13.400	-36,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	6.990	2.126	4.864	228,8%	9.794	-28,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	119	119	0	0,0%	191	-37,7%
RICAVI RETTIFICATI	15.624	5.517	10.107	183,2%	23.385	-33,2%
Materiali di consumo e merci	(650)	(315)	(335)	106,3%	(425)	52,9%
Costi per servizi	(4.691)	(3.793)	(898)	23,7%	(5.013)	-6,4%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.363)	(632)	(731)	115,7%	(1.885)	-27,7%
Oneri diversi di gestione	(673)	(630)	(43)	6,8%	(765)	-12,0%
Costo del personale	(6.138)	(5.052)	(1.086)	21,5%	(7.145)	-14,1%
COSTI RETTIFICATI	(13.515)	(10.422)	(3.093)	29,7%	(15.233)	-11,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	2.109	(4.905)	7.014	n.s.	8.152	-74,1%
Ricavi per servizi di costruzione	1.023	2.012	(989)	-49,2%	4.104	-75,1%
Costi per servizi di costruzione	(974)	(1.916)	942	-49,2%	(3.908)	-75,1%
Margine Servizi di Costruzione	49	96	(47)	-49,0%	196	-75,0%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	21.137	0	21.137	n.s.	0	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	23.295	(4.809)	28.104	n.s.	8.348	179,0%

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 e del contributo derivante dal Fondo di compensazione.

	GENNAIO 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	FEBBRAIO 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	MARZO 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	316.730	307,0%	-50,6%	394.459	548,2%	-33,0%	558.520	676,4%	-23,6%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)									
RICAVI RETTIFICATI	4.363	168,0%	-40,0%	4.205	194,1%	-37,3%	5.864	255,2%	-28,4%
Ricavi per servizi aeronautici	2.116	149,5%	-46,6%	2.207	200,9%	-41,0%	3.090	231,9%	-32,2%
Ricavi per servizi non aeronautici	2.204	201,0%	-32,5%	1.959	200,9%	-33,0%	2.700	312,8%	-22,6%
Altri ricavi e proventi della gestione	43	-10,0%	-13,4%	39	-14,6%	-16,1%	74	12,7%	-47,3%
COSTI RETTIFICATI	-4.185	28,0%	-10,8%	-4.049	36,6%	-8,6%	-4.391	26,4%	-15,6%
Costo del personale	-1.924	25,8%	-15,2%	-1.858	26,5%	-16,0%	-1.973	12,7%	-15,3%
Altri costi operativi	-2.261	29,8%	-6,7%	-2.191	46,5%	-1,2%	-2.418	40,3%	-15,9%
MOL RETTIFICATO	178	n.s.	-93,1%	156	n.s.	-93,2%	1.473	n.s.	-50,7%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	4,1%	n.s.	n.s.	3,7%	n.s.	n.s.	25,1%	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 31.03.2022	al 31.03.2021	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	23.299	(4.882)	28.181
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	16.547	(5.325)	21.872
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.196)	(1.796)	600
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(319)	(229)	(90)
Variazione finale di cassa	15.032	(7.350)	22.382
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658	(15.443)
Variazione finale di cassa	15.032	(7.350)	22.382
Disponibilità liquide fine periodo	43.247	36.310	6.937

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 23,3 milioni di Euro** contro flussi negativi per 4,9 milioni del periodo di confronto.

Il miglioramento, pari a 28,2 milioni di Euro, è dovuto all'iscrizione del contributo al fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19 per 21,1 milioni di Euro. Di conseguenza la gestione operativa, al netto del contributo, ha generato un flusso di cassa di 2,2 milioni di Euro in aumento di 7,1 milioni rispetto al periodo di confronto.

I flussi di cassa del capitale circolante del trimestre hanno assorbito cassa per 6,8 milioni portando il **flusso di cassa delle attività operative** al netto delle variazioni del capitale circolante a **16,5 milioni di Euro** contro un flusso di cassa negativo di 5,3 milioni del primo trimestre 2021.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** è stato di **1,2 milioni di Euro** contro 1,8 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 **0,3 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 **positiva per 15 milioni di Euro**.

Di seguito il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 marzo 2022 a confronto con il 31 dicembre 2021 in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA32-382-1138 del 4 marzo 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per il trimestre chiuso al 31.03.2022</i>	<i>per l'esercizio chiuso al 31.12.2021</i>	<i>Variazione</i>
A Disponibilità liquide	43.247	28.215	15.032
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	43.247	28.215	15.032
E Debito finanziario corrente	(1.609)	(1.732)	123
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(7.754)	(6.191)	(1.563)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(9.363)	(7.923)	(1.440)
H Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	33.884	20.292	13.592
I Debito finanziario non corrente	(60.887)	(62.577)	1.690
J Strumenti di debito	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(864)	(949)	85
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(61.751)	(63.526)	1.775
M Totale indebitamento finanziario (H + L)	(27.867)	(43.234)	15.367

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 31 marzo 2022 è di 27,9 milioni di Euro contro 43,2 milioni di Euro del 31 dicembre 2021.

La variazione più rilevante è dovuta alla crescita delle disponibilità liquide per effetto dell'incasso della prima tranches del contributo al fondo di compensazione danni Covid oltre alla liquidità prodotta dall'aumento delle attività, dalla riduzione dei giorni medi di incasso dei crediti e dal contenuto volume degli investimenti realizzati nel periodo.

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 31.03.2022	al 31.12.2021	al 31.03.2021	Variazione 31.03.2022 31.12.2021	Variazione 31.03.2022 31.03.2021
-Crediti commerciali	14.462	19.977	5.509	(5.515)	8.953
-Crediti tributari	175	142	1.476	33	(1.301)
- Altri Crediti	15.881	5.251	2.952	10.630	12.929
-Rimanenze di magazzino	731	735	670	(4)	61
Subtotale	31.249	26.105	10.607	5.144	20.642
-Debiti commerciali	(16.516)	(19.035)	(11.826)	2.519	(4.690)
-Debiti tributari	(1.173)	(1.062)	(833)	(111)	(340)
-Altri debiti	(29.365)	(28.032)	(24.799)	(1.333)	(4.566)
Subtotale	(47.054)	(48.129)	(37.458)	1.075	(9.596)
Capitale circolante netto operativo	(15.805)	(22.024)	(26.851)	6.219	11.046
Immobilizzazioni	215.164	216.303	217.036	(1.139)	(1.872)
-Imposte differite attive	13.157	13.093	12.800	64	357
-Altre attività non correnti	13.576	13.560	13.272	16	304
Totale immobilizzazioni	241.897	242.956	243.108	(1.059)	(1.211)
- Fondi rischi, oneri e TFR	(17.280)	(17.154)	(17.899)	(126)	619
- Fondo imposte differite	(2.707)	(2.691)	(2.632)	(16)	(75)
-Altre passività non correnti	(57)	(55)	(40)	(2)	(17)
Subtotale	(20.044)	(19.900)	(20.571)	(144)	527
Capitale fisso operativo	221.853	223.056	222.537	(1.203)	(684)
Totale Impieghi	206.048	201.032	195.686	5.016	10.362

FONTI	al 31.03.2022	al 31.12.2021	al 31.03.2021	Variazione 31.03.2022 31.12.2021	Variazione 31.03.2022 31.03.2021
Posizione (Indebitamento) finanziaria netta	(27.867)	(43.234)	(37.480)	15.367	9.613
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(67.484)	(74.201)	(74.223)	6.717	6.739
-Risultato dell'esercizio	(20.383)	6.717	6.331	(27.100)	(26.714)
Patrimonio Netto di Gruppo	(178.181)	(157.798)	(158.206)	(20.383)	(19.975)
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(178.181)	(157.798)	(158.206)	(20.383)	(19.975)
Totale fonti	(206.048)	(201.032)	(195.686)	(5.016)	(10.362)

Il capitale investito netto al 31 marzo 2022 è pari a **206 milioni di Euro** in aumento di 5 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per la diminuzione dei crediti commerciali per 5,5 milioni di Euro e per l'iscrizione del credito verso Enac per il saldo del contributo del fondo di compensazione danni Covid all'interno della voce “altri crediti” in crescita per 10,6 milioni.

Anche rispetto al 31 marzo 2021 la crescita del capitale investito netto (+10,4 milioni) è legata sostanzialmente al credito verso Enac per il contributo.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 31 marzo 2022 è pari a **27,9 milioni di Euro** contro 43,2 milioni al 31 dicembre 2021 e 37,5 milioni di Euro al 31 marzo 2021; il miglioramento è dovuto alla crescita della liquidità conseguente alla ripresa del traffico e all'incasso della prima tranche del contributo del fondo di compensazione Covid-19. Il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** si attesta a **178,2 milioni di Euro** contro 157,8 milioni al 31 dicembre 2021 e 158,2 milioni al 31 marzo 2021.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2022.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 marzo 2022 è pari a 1,2 milioni di Euro, di cui 0,55 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti di Masterplan si segnala il proseguimento dei lavori per la realizzazione di un piazzale aeromobili di Aviazione Commerciale.

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:

- intervento di rifunzionalizzazione dell'area cargo che comprende l'ottimizzazione degli spazi di stoccaggio, l'apertura di nuovi varchi e l'unificazione dei magazzini import export;
- interventi di efficientamento energetico con installazione di lampade a led sulle torri faro in airside;
- acquisto di un mezzo per PRM;
- interventi vari relativi all'*information technology*;
- avvio realizzazione nuovo sito Web.

Fondo di Rinnovo

L'ammontare complessivo degli interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti al 31 marzo 2022 è pari a circa 172 mila Euro per interventi vari realizzati in landside (Terminal e Parcheggi) e sugli impianti.

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	409	428	-19	-4%	477	-68	-14%
Dirigenti	8	9	-1	-11%	10	-2	-20%
Quadri	36	35	1	3%	31	5	16%
Impiegati	289	306	-17	-6%	338	-49	-14%
Operai	76	78	-2	-3%	98	-22	-22%

	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	452	463	-11	-2%	531	-79	-15%
Dirigenti	8	9	-1	-11%	10	-2	-20%
Quadri	36	35	1	3%	31	5	16%
Impiegati	329	338	-9	-3%	388	-59	-15%
Operai	79	81	-2	-2%	102	-23	-23%

Fonte: Elaborazione della Società

La riduzione dell'organico di 19 equivalenti full-time rispetto al 2021 è in gran parte dovuto al programma di uscite agevolate siglato con le OO.SS. nel 2021 e ad alcune dimissioni volontarie in tutti i settori. Rispetto al 2019 l'organico medio è in calo di 68 FTE a causa prevalentemente delle numerose cessazioni dei contratti a termine a seguito dell'avvento della pandemia.

Il costo

	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per il trimestre chiuso al 31.03.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	6.138	5.052	1.086	21,5%	7.145	-1.007	-14,1%

Malgrado il calo di organico sopra descritto il costo del personale del 1° trimestre del 2022 si incrementa del 21,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, principalmente per il minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico.

Il calo del 14,1% rispetto al 2019 è dovuto principalmente a:

- contrazione dell'organico;
- minore ricorso al lavoro straordinario;
- maggior godimento di ferie;

oltre a minori costi per:

- servizio mensa in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working;
- formazione e trasferte;

e minor ricorso a lavoro in somministrazione.

LE RELAZIONI SINDACALI

In data 26 gennaio 2022 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per i dipendenti AdB, con validità dal 01/02/2022 al 30/01/2023, principalmente per il personale amministrativo. Nell'accordo è previsto un sistema di rotazione applicato in base alla fungibilità delle mansioni e con criteri di equità. Anche per la nuova CIGS è prevista l'integrazione al reddito da parte del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha stabilito la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore colcatala nei 12 mesi precedenti il periodo della pandemia.

Nel mese di marzo hanno avuto inizio le trattative per la firma di un accordo di secondo livello con le organizzazioni sindacali per lo Smart Working organizzativo (non più emergenziale), anche a valle del Protocollo Nazionale Sul Lavoro in Modalità Agile, siglato il 7 dicembre 2021 dal Ministro del Lavoro e delle politiche sociali e le Parti Sociali.

Sono in fase di aggiornamento e firma gli Accordi sulla Videosorveglianza e GPS, Monogenitorialità e Banca ore solidali. Inoltre stanno continuando gli incontri con OO.SS, Handler, Enac ed Enti di stato sul tema delle aggressioni da parte dei passeggeri verso gli operatori aeroportuali, con l'individuazione delle azioni di mitigazione che possano distogliere le persone dal commettere atti violenti.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel confronto con il primo trimestre dello scorso anno si evidenzia un aumento dei costi dedicati alla formazione grazie alla ripresa dei corsi in presenza e ad un nutrito piano di corsi finanziati.

Nel periodo si sono svolti tre percorsi finanziati rivolti alla formazione manageriale:

- We Can Be Heros per offrire a quadri e middle manager, persone che oltre alla responsabilità del ruolo gestiscono dei collaboratori, un percorso energizzante e motivante volto a focalizzare i partecipanti sulla loro crescita personale;
- The Growth Toolkit per offrire ai giovani un percorso di sviluppo personale volto a valorizzare il proprio potenziale.

Si è tenuto inoltre il corso di Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive, rivolto al personale di front line, per insegnare ad accogliere con gentilezza, ascoltare e capire, in un tempo limitato, le reali esigenze dell'utenza al fine di soddisfarne le richieste, anticipare atteggiamenti aggressivi e risolvere situazioni critiche.

Infine in ambito Safety si segnala il Corso di Human Factor per le istruttrici del Training Center e i corsi di SMS base e di Compliance Monitoring avanzato per l'area di Safety Compliance e Management System.

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 2022 la società operava con 15 dipendenti e, in continuità con gli esercizi precedenti, ha affidato molte attività di staff alla controllante in forza di un contratto di *management & staffing* che interessa l'area contabile, amministrativa, legale, del personale e ICT.

FFM ha chiuso il trimestre gennaio-marzo 2022 con una crescita del traffico servito del 24% (oltre 954mila kg processati in più rispetto allo stesso periodo 2021) consolidando il cammino di ripresa intrapreso ed i risultati economici riflettono questo trend.

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 2022 i ricavi evidenziano una crescita del 20% rispetto al primo trimestre 2021 cui si somma un contenimento dei costi operativi dell'1% e si determina un Margine Operativo Lordo di 178 mila Euro contro i 54 mila Euro del primo trimestre 2021. Il risultato del periodo, infine, è positivo per 130 mila Euro contro 40 mila Euro del primo trimestre 2021.

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 al 31 marzo 2022 operava con 16 dipendenti.

Il primo trimestre 2022 è stato caratterizzato da una notevole ripresa del traffico di Aviazione Generale; TAG ha visto un aumento del 27% in termini di movimenti aeromobili e del 50% in termini di passeggeri.

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.

Grazie al buon andamento del traffico, al servizio di presidio H24 affidato dalla Capogruppo a far data dal 1° aprile 2021 ed al contributo di 234 mila Euro del Fondo di compensazione di cui alla Legge di Bilancio 2021, i ricavi evidenziano una crescita del 143% sul periodo di confronto e i costi del 72% determinando un margine operativo lordo di 357 mila Euro contro 44 mila del primo trimestre 2021 e un utile di periodo di 295 mila Euro contro una perdita di 31 mila al 31 marzo 2021.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del primo trimestre 2022 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 2022.

4 ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI

4.1 LA QUALITÀ

Nel primo trimestre 2022 si segnala una buona soddisfazione complessiva in relazione alla qualità del servizio, in linea con le performance pre-pandemia, nonostante la ripresa del traffico abbia determinato alcune situazioni di sofferenza con influenza sulla percezione del passeggero in relazione ai tempi di attesa e al comfort, in particolare dell'area airside.

Si confermano come punti di forza dell'aeroporto la cortesia e professionalità dello staff, il complesso delle informazioni operative ai passeggeri, nonché l'offerta dei parcheggi e dei collegamenti da e per l'aeroporto. È valutata inoltre molto positivamente la disposizione delle misure di contenimento Covid-19 in essere nel periodo.

INDICATORI	Gen-Mar 2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	98,3
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	82,8
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,2
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99,5
Tempo di attesa al check-in	14'31"
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	9'03"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	11'55"
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	7'14"
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	23'00"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	29'59"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	7'38"

(*) periodo di confronto non disponibile per limitazione operatività causa Covid-19

5 IL QUADRO NORMATIVO

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L’anno 2022 rappresenta il terzo anno del periodo regolatorio 2020-2023. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha avviato le istruttorie con l’ENAC al fine della formalizzazione del Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023 e con l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per la determinazione delle “tariffe” aeroportuali per il medesimo quadriennio.

Al riguardo si informa altresì, che AdB ha proposto un Ricorso Straordinario al Capo dello Stato in relazione alla clausola di cui all’art. 19 dello schema di Contratto di Programma. Analogi ricorsi sono stati presentati da altre società di gestione italiane. A dicembre 2020, il Consiglio di Stato ha emesso al riguardo parere nel quale si ribadisce la correttezza dei motivi di cesura sollevati in merito a tale clausola illegittima da parte delle società ricorrenti. I giudizi una volta trasposti saranno decisi con Decreto del Presidente della Repubblica. L’attesa e l’auspicio – a questo punto – è che gli Enti competenti procedano in autotutela alla revisione delle previsioni della succitata clausola con ogni consentita urgenza. Si dà atto, come già in precedenti relazioni, che per diverse ragioni, indipendenti dalla volontà della Capogruppo che ha confermato in ogni sede ed interlocuzione la sua piena disponibilità all’ENAC, il Contratto non è stato formalizzato per iscritto – comunque dandosi in buona fede applicazione agli impegni correlati, necessariamente con interpretazione coerente all’insorgenza dell’evento pandemico fortemente impattante, in termini negativi, sul gestore e concessionario aeroportuale; si dà altresì atto che anche Enac, dal canto suo ha, in relazione al medesimo Contratto di Programma, ugualmente dato piena attuazione svolgendo i monitoraggi di competenza. Al riguardo la Capogruppo proseguirà le interlocuzioni con Enac per una valutazione aggiornata della propria peculiare posizione ed un’adeguata istruttoria di aggiornamento alla situazione attualizzata agli impatti della pandemia sui diversi fronti interessati dalla regolamentazione tipica del Contratto di Programma. Pro tempore il gestore procederà nella gestione aeroportuale, come fin qui, in buona fede e con leale cooperazione, pur in assenza di vincoli formali ed altresì tenendo conto di una situazione del settore e specifica dello scalo complessivamente ben differente rispetto ai target ed agli impegni alla base delle ipotesi istruttorie del 2019 per causa dell’evento esogeno pandemico ancora corrente.

In data 20 maggio 2021 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera n.68/2021 ha differito al 1° gennaio 2023 l’entrata in vigore dei nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020), prevista originariamente a decorrere dal 1° luglio 2021.

In data 27 ottobre 2021, si è tenuta l’audizione annuale degli Utenti in merito all’aggiornamento dei diritti aeroportuali per l’anno 2022. Le nuove tariffe sono state pubblicate sul sito internet della Capogruppo e applicate a partire dal 1° gennaio 2022.

In data 23 marzo 2022 l'Autorità di Regolazione e dei Trasporti con la delibera n.42/2022 ha dato avvio al procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021. Viene altresì indicata la data del 30 settembre 2022 come termine per la conclusione del procedimento.

5.2 MISURE A SOSTEGNO DEL SETTORE AEROPORTUALE

La cd. Legge di Bilancio 2021 ha previsto 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 dalle imprese del settore. Tale fondo è stato successivamente incrementato dal Decreto-legge n. 73/2021 di 300 milioni di Euro con conseguente dotazione finale del fondo per i gestori aeroportuali di 735 milioni di Euro e di 65 milioni di Euro per gli handler. In data 26 luglio 2021 la Commissione europea ha approvato, ai sensi dell'art. 107(2)(b) del TFUE, il regime di aiuti italiano e sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 307 del 28 dicembre 2021 è stato pubblicato il Decreto del 25 novembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, recante le modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da Covid-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra.

AdB e TAG hanno presentato la domanda di accesso al fondo corredate dalla relazione redatta da un esperto indipendente che ha certificato la perdita complessiva subita dal Gruppo nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. Le domande sono state presentate entro le tempistiche e con le modalità indicate nel decreto mentre per FFM è stato valutato di non procedere in quanto dall'istruttoria preliminare è emerso che i potenziali benefici non avrebbero superato i costi.

In data 7 marzo 2022 ENAC ha comunicato l'erogazione di trecento milioni di Euro alle società di gestione aeroportuale, come anticipo del 50% rispetto alle richieste di ristoro avanzate. L'ENAC, in attesa della definizione delle attività istruttorie, al fine di consentire alle società di gestione aeroportuale di fronteggiare le difficoltà finanziarie in cui sono venute a trovarsi, ha deciso, una volta verificato il non superamento della disponibilità complessiva del fondo, di accordare un'anticipazione nella misura del 50% della richiesta di ristoro del danno da ciascuna società formulata. Nel mese di marzo la Capogruppo ha ricevuto il pagamento di 10,45 milioni di Euro quale anticipo del 50% dell'importo richiesto e la controllata Tag di 144 mila Euro.

La Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari del MIMS, con decreto del Direttore Generale del 5 maggio 2022, notificato alla Capogruppo in data 10 maggio 2022, ha integralmente accolto l'istanza di accesso al fondo presentata da quest'ultima per 20.903.059,00 Euro quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020.

Con decreto del Direttore Generale del 9 maggio 2022, notificato alla controllata Tag in data 10 maggio 2022, la perdita subita da quest'ultima nel medesimo periodo è stata riconosciuta per l'importo indicato nell'istanza (244.376,00 Euro) ma per indisponibilità finanziaria del fondo destinato ai prestatori dei servizi di assistenza a terra, il provvedimento ha riconosciuto a Tag l'importo di 233.850,69 Euro.

Per approfondimenti sugli ulteriori argomenti relativi a questo capitolo si rimanda alla Relazione sulla Gestione del Bilancio 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 apposte specifiche somme nell'ambito del fondo rischi contenziosi.

6.1 IMU- Comune di Bologna

In data 28 novembre 2018, il Comune di Bologna ha notificato alla Capogruppo per la prima volta un invito a riconsiderare il classamento catastale di alcuni immobili (procedura ex L.311/2004) insistenti sul sedime aeroportuale, sulla scorta di un asserito orientamento giurisprudenziale che ne avrebbe determinato una diversa qualifica. Tale invito è stato poi reiterato, con modifica anche del relativo perimetro di accertamento, in data 10 febbraio 2020, comportando, in taluni casi, l'imposizione *ex novo* e retroattiva dell'imposta IMU.

La Capogruppo si è sempre opposta a tali richieste in via stragiudiziale nell'ambito del procedimento amministrativo istruito e con la presentazione, nel luglio 2021, di un'istanza in autotutela rivolta ad Agenzia del Territorio/Entrate e Comune di Bologna, contestandone il fondamento applicativo ed evidenziando come l'accatastamento dei beni in oggetto fosse avvenuto *ab origine*, nel 2007, in coordinamento e secondo le direttive e l'interpretazione autentica della normativa di riferimento da parte della medesima Agenzia del Territorio locale. Tale primo accatastamento era stato eseguito, difatti, di concerto con l'Ente competente ed in conformità alle disposizioni della Legge 262/2006 e delle circolari 4/T 2006 e 4/T 2007, tutt'ora valide ed immutate, senza nemmeno che si potesse far rilevare la sussistenza di variazioni edilizie od altri elementi di difformità sopravvenuti, non conoscibili dal 2007 ad oggi.

Nel corso del secondo semestre 2021 e nei primi mesi del corrente 2022 sì, quindi, addivenuti all'avvio della fase conclusiva di tale procedimento, nonché definitoria, mediante possibile proposta di accertamento con adesione nei confronti del Comune di Bologna in ambito IMU, a seguito del provvedimento di attribuzione catastale d'ufficio, ex L.311/04, dei predetti beni, come da comunicazione del 13 dicembre 2021 ad opera dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici.

Si è, pertanto, deliberato a livello di Gruppo di presentare una proposta di definizione con adesione, con limitate ed argomentate concessioni nell'interesse aziendale e senza applicazione delle sanzioni richieste dal Comune di Bologna, alla luce di quanto stabilito dalla Legge 212/2000 (Statuto del Contribuente), stante il legittimo affidamento delle Società del Gruppo. La proposta di adesione volontaria non costituisce acquiescenza, ma si motiva al solo fine di definire il periodo impositivo 2015-2020, senza dover impugnare i singoli atti di accertamento annuali e per evitare un contenzioso fiscale la cui prosecuzione sarebbe, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica. Si è, al contempo, difatti, notificato, in data 9 febbraio 2022, un apposito ricorso tributario avverso l'Agenzia del Territorio e delle Entrate per impugnare l'atto di classamento di imperio del 13 dicembre 2021, di cui si contestano radicalmente presupposti e motivazioni – assenti.

In data 11 maggio 2022, il ricorso è stato depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Bologna al fine del radicamento del relativo contenzioso, a seguito della notifica del diniego del tentativo di mediazione, pervenuta assieme a bozza delle controdeduzioni di controparte.

Per approfondimenti sugli ulteriori argomenti relativi a questo capitolo si rimanda alla Relazione sulla Gestione del Bilancio 2021.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Rischi relativi alla pandemia Covid-19

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti sul settore aeroportuale anche nei primi mesi dell'anno in corso. Tuttavia, grazie al calo dei contagi e al contemporaneo buon andamento delle campagne di vaccinazione, si è assistito ad un progressivo incremento del traffico aereo, nonostante permanga una certa incertezza relativamente agli sviluppi futuri, legata principalmente alla continua diffusione di varianti del virus.

Secondo dati di ACI Europe, il traffico passeggeri fatto registrare in Europa nel primo trimestre 2022 è stato complessivamente inferiore del 39,6% rispetto al 2019. Secondo stime della stessa ACI Europe, il recupero completo del traffico raggiunto nel 2019 potrebbe avvenire nel 2025, con importanti diseconomie di scala per i gestori aeroportuali che vedranno fortemente impattata la loro redditività (*Fonte: COVID-19 & AIRPORTS Traffic Forecast, Revised Q4 2021, FY 2021 & 2022 Scenarios, 13 ottobre 2021*).

I risultati economici del Gruppo AdB sono 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 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, crisi dapprima legata alla pandemia cui si è aggiunta la guerra in Ucraina e le sue conseguenze. Il Gruppo ha affrontato tale rischio da un lato rivedendo in chiave strategica e in confronto con Enac il piano investimenti con individuazione di nuove priorità e fasi implementative e dall’altro sottoscrivendo nuovi finanziamenti, da ultimo con BEI (Banca Europea degli Investimenti) fino ad un importo massimo di 90 milioni di Euro. Grazie a queste nuove fonti, all’ottenimento del contributo del fondo di compensazione dei danni causa Covid già incassato al 50% al 31 marzo 2022, alle disponibilità di conto corrente a tale data e alla linea di credito ulteriore di 5 milioni di Euro il Gruppo ritiene di essersi dotato di una flessibilità finanziaria allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all’effettivo fabbisogno finanziario. Relativamente all’eventuale mancato rispetto dei *covenant*, a causa del peggioramento dei margini dovuti alla crisi in atto, la cui verifica ha cadenza annuale e relativi al mutuo stipulato precedentemente alla pandemia Covid-19 con Banca Intesa, sono stati avviati i contatti con quest’ultima per la ridefinizione dei parametri fissati originariamente nel 2013. Relativamente al mutuo Unicredit finalizzato nel luglio 2020, i *covenant* annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022. Infine, il nuovo contratto di finanziamento BEI prevede *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB; per questo finanziamento al 31 marzo 2022 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione.

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. Il contratto di finanziamento BEI consente la scelta tra tasso fisso e tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, al 31 marzo 2022 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 54% in calo rispetto al 68% del 31 dicembre 2021. In generale, 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.

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che visti i 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 derivanti dal conflitto in Ucraina

Gli impatti derivanti dal conflitto in Ucraina risultano solo parzialmente valutabili al momento, in quanto dipenderanno dell'estensione geografica e dalla gravità del conflitto, dalla durata e dalla magnitudo delle sanzioni e della chiusura dello spazio aereo.

Il Gruppo è esposto al rischio della perdita dei volumi di traffico verso i paesi dell'Est Europa per effetto del conflitto tra Russia e Ucraina attualmente in corso. Sono quindi possibili conseguenze negative sulla ripresa dei volumi di traffico nel breve termine in seguito alla pandemia, che però risultano al momento difficilmente valutabili. Attualmente, risultano sospesi per motivi legati alla guerra i collegamenti da Bologna con Kiev, Leopoli e Odessa in Ucraina, Chisinau in Moldavia e Mosca in Russia con un impatto stimato in termini di riduzione del traffico passeggeri da/verso queste destinazioni di circa 150-180 mila passeggeri per l'intera annualità 2022.

Tale conflitto potrebbe influenzare negativamente la fiducia dei consumatori, la propensione al viaggio ed in generale la ripresa economica, anche al di fuori dell'Europa orientale. Il conflitto in Ucraina potrebbe ulteriormente acuire la crescita dei prezzi delle materie prime, con impatto sui costi per utenze e sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Inoltre il rischio Cyber Security risulta ulteriormente acuito da una fase di conflitto a livello internazionale, in particolare per le infrastrutture critiche come gli aeroporti.

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 2022, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 67,3%. AdB e Ryanair hanno peraltro rafforzato la partnership in data 27 ottobre 2016 concludendo un accordo pluriennale con scadenza a fine ottobre 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 ridistribuzione del traffico passeggeri tra altre compagnie aeree risulta più complessa e incerta tuttavia la Capogruppo mantiene attivi i rapporti con tutti gli operatori del settore.

Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

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

Rispetto a tale rischio il Gruppo, pur a fronte di uno scenario di mercato nazionale, in particolare sui collegamenti domestici, caratterizzato da una presenza crescente del segmento low cost, è attivo nello sviluppo di traffico che generi un contributo marginale positivo. A fronte del protrarsi della crisi pandemica e di una condizione di significativa incertezza e perdurante discontinuità con la situazione di mercato precedente, la Capogruppo ha attivato una policy ad hoc, finalizzata a sostenere la ripresa del traffico, nell'interesse dell'utenza e del gestore, al fine di recuperare quanto più traffico possibile, nonostante la contingenza eccezionale. La Società ha pubblicato la nuova policy di incentivazione annuale valida per la Winter 2021/2022 e per la Summer 2022, mirata alla promozione del traffico di lungo raggio/intercontinentale nonché di un traffico più sostenibile dal punto di vista ambientale.

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 annuali 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 per ridefinire gli accordi e contratti con gli operatori ed i subconcessionari aeroportuali alla luce delle prospettive attualizzate e con logiche di progressivo incremento dei corrispettivi in linea con la graduale ripresa del traffico presso lo scalo. Alla data di redazione del presente documento, per alcune aree commerciali sono stati disdetti o non prorogati i contratti di subconcessione e l'offerta prevalente sullo scalo è rappresentata da punti vendita food & beverage.

Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

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

AdB potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili, tra cui ad esempio ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, ritardi nei processi di approvvigionamento in relazione ad alcuni materiali o componenti, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione. La realizzazione degli interventi previsti potrebbe essere condizionata dalla non disponibilità di materie prime o dal loro costo fortemente in aumento. Le recenti tensioni geopolitiche internazionali hanno infatti determinato un aumento dei prezzi dei beni energetici giunti a livelli eccezionalmente elevati, a cui si accompagna un generale aumento dell'inflazione. Tali effetti, insieme ad una forte incertezza sulla disponibilità delle materie prime, potrebbero determinare criticità nell'approvvigionamento di alcuni materiali, un aumento dei costi operativi correlati al funzionamento delle infrastrutture aeroportuali ed un aumento dei costi di realizzazione di alcuni investimenti. 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.).

In data 30 settembre 2021 la Capogruppo ha ricevuto approvazione, da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della propria motivata proposta di sviluppare il Piano degli investimenti secondo nuove priorità e fasi esecutive, su tutte lo slittamento temporale dell'intervento di ampliamento dell'aerostazione. Ciò al fine di meglio rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico, altresì assicurando un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria, valutata l'emergenza sanitaria da Covid-19 ed i suoi significativi impatti sulle attività e sui risultati del Gruppo AdB S.p.A. Il piano investimenti come rimodulato e fin qui formalmente autorizzato con orizzonte al 2023 sarà implementato, con risorse finanziarie già disponibili.

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, sovranaionale 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 2021 per 199 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 2021 e, conseguentemente, non sono state effettuate svalutazioni di tali attività.

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
 - 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 – quinque, comma 1, D.L. n.148/2017 convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172)
 - il contributo al fondo di compensazione danni Covid-19 di cui al par. 2.3.1.
- **Indebitamento Finanziario Netto:** la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto è rappresentata in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 e ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

9 GARANZIE PRESTATE

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

in migliaia di euro	31/03/2022	31/03/2021	Var.	Var.
Fidejussioni	9.485	4.049	5.435	134%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	2.101	2.621	(521)	-20%
Totale garanzie prestate	22.458	17.543	4.915	28%

Al 31 marzo 2022, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,5 milioni di Euro e si riferiscono a:

- fideiussioni di cui la principale è relativa al co-obbligo di Adb nella fidejussione di 5,8 milioni di Euro emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta (rif. capitolo contenziosi della Relazione sulla Gestione del Bilancio 2021) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);

- peggio sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- lettera di patronage relativa al mutuo concesso alla controllata Tag Bologna Srl dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulta pari a 2,1 milioni di Euro.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL TRIMESTRE ED EVOLUZIONE PREDIBILE 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

Ad aprile, con 724.955 passeggeri, il divario in termini di volumi di traffico con il periodo pre-Covid si è fortemente ridotto, segnando un -9% sullo stesso mese del 2019 (ultimo anno di "normalità"). La crescita a tripla cifra sul 2021 (+678,9%), è invece frutto del fatto che, nella primavera dello scorso anno, l'Italia era nel pieno della "seconda ondata" di contagi, con forti limitazioni agli spostamenti.

Come per i mesi precedenti, anche l'andamento di aprile 2022 si presenta "a due velocità", con i passeggeri nazionali che crescono in maniera importante anche sul 2019, mentre quelli internazionali, seppure in significativo recupero grazie anche ad avvenimenti importanti come il Gran Premio di Imola e l'evento fieristico Cosmoprof, sono ancora numericamente inferiori rispetto ai livelli pre-Covid.

Nel dettaglio, in aprile si sono registrati 188.831 passeggeri su voli nazionali (+17,3% sul 2019 e +267,0% sul 2021) e 536.124 passeggeri su voli internazionali (-15,7% sul 2019, +1.188,0% sul 2021).

I movimenti aerei sono stati 5.659, in calo dell'8,7% sul 2019 (ma in crescita del 326,5% sul 2021), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 3.259 tonnellate, in aumento del 4,3% sul 2019 e del 5,8% sul 2021.

I dati progressivi, relativi al numero di passeggeri e di voli nel primo quadrimestre del 2022, evidenziano la riduzione, rispetto al mese precedente, della differenza negativa sul 2019, mentre si manifesta una crescita importante rispetto al 2021. Il cargo è invece in aumento sia sul 2021 che sul 2019.

Nel dettaglio, i primi quattro mesi dell'anno hanno registrato 1.993.476 passeggeri (-27,7% sul 2019 e +558,2% sul 2021), 17.268 movimenti (-22,7% sul 2019 e +290,1% sul 2021) e 13.763 tonnellate di merce trasportate (+4,2% sul 2019 e +13,2% sul 2021).

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha continuato a determinare impatti sul settore aeroportuale anche nei primi mesi dell'anno in corso. Tuttavia, grazie al calo dei contagi e al buon andamento delle campagne di vaccinazione, si è assistito ad un progressivo incremento del traffico aereo a partire dal mese di febbraio e, in modo più significativo, nei mesi di marzo e aprile, nonostante permanga una certa incertezza relativamente agli sviluppi futuri, legata principalmente alla continua diffusione di varianti del virus.

Nei primi mesi dell'anno la ripresa dei volumi di traffico sullo scalo è stata trainata in particolar modo dal segmento low cost che ha fatto registrare un significativo incremento di quota di mercato rispetto al 2019, per effetto di una ripartenza più lenta del traffico di linea, con impatto sulla marginalità operativa della Capogruppo.

Da analisi sull'evoluzione della pandemia e sul relativo impatto sul trasporto aereo, gli 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 un 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 2024-2025. L'andamento del traffico passeggeri degli ultimi mesi rappresenta un segnale positivo in ottica di futuro recupero dei volumi, anche se con un diverso mix di traffico, per effetto della maggiore crescita del segmento low cost.

Al momento risulta complesso stimare l'impatto del conflitto Russia-Ucraina sul trend di ripresa del traffico aereo. Secondo IATA risulta improbabile che questo conflitto abbia un impatto sulla crescita a lungo termine del trasporto aereo, che si è sempre dimostrato resiliente agli shock. Sono invece possibili conseguenze negative nel breve termine, in particolare per i mercati direttamente esposti al conflitto, che però risultano al momento difficilmente valutabili. Gli impatti dipenderanno dell'estensione geografica e dalla gravità del conflitto, dalla durata e dalla magnitudo delle sanzioni e della chiusura dello spazio aereo. Questi impatti si faranno sentire più gravemente in Russia, Ucraina e nelle aree limitrofe. Prima della pandemia da Covid-19, la Russia era l'undicesimo mercato più grande per i servizi di trasporto aereo in termini di numero di passeggeri, compreso il suo grande mercato interno, mentre l'Ucraina era al quarantottesimo posto. Sempre secondo IATA è probabile che la fiducia dei consumatori e l'attività economica subiscano un impatto anche al di fuori dell'Europa orientale (Fonte: IATA, Air Passenger Numbers to Recover in 2024, 1 marzo 2022).

Per il 2022 ACI Europe stima un possibile recupero che varia dal 61% all'80% dei volumi annuali di traffico pre-Covid19, con una maggiore ripresa stimata per il secondo semestre dell'anno. La Capogruppo stima che la ripresa dei volumi sullo scalo di Bologna sia sostanzialmente allineata a tali previsioni anche se il 2022 continuerà ad essere influenzato dalla capacità di resilienza e di ripresa dei vari stakeholder (vettori, subconcessionari, handler, ecc.).

Il comparto non aviation potrebbe continuare a risentire negativamente della crisi per effetto della ripresa dei volumi di traffico non ancora completa, su cui si fonda la componente variabile dei contratti, nel frattempo ridefiniti con sostanziale azzeramento della componente di minimo garantito.

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 potrà contare sulla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria attivata dal 1 febbraio 2022 e con durata massima di 12 mesi.

Nel 2022 il Gruppo sarà impegnato a superare i limiti della capacità infrastrutturale di alcuni sottosistemi, in un'ottica proattiva rivolta al miglioramento della qualità del servizio. Questo in un contesto di pieno funzionamento dell'infrastruttura e dei processi operativi, pur se con volumi di traffico inferiori al 2019.

La Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari del MIMS, con decreti del Direttore Generale del 5 maggio 2022 per AdB e del 9 maggio per Tag, notificati in data 10 maggio, ha accolto le istanze di accesso al fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, di cui all'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73.

I provvedimenti, adottati a seguito di positivo parere dell'ENAC, riconoscono integralmente alla Società di gestione del "Marconi" l'importo richiesto quale compensazione dei danni subiti a causa della pandemia da COVID-19 per il periodo dal 1° marzo 2020 al 30 giugno 2020 mentre per la controllata Tag, per incipienza del fondo destinato ai prestatori di assistenza a terra, l'importo del ristoro copre circa il 96% della perdita riconosciuta.

Tale misura di sostegno, seppur importante, rappresenta un parziale ristoro dei danni complessivi derivanti dalla pandemia, il cui impatto ha segnato profondamente e sta tutt'ora segnando il settore aeroportuale. Unitamente ai finanziamenti bancari acquisiti dalla Capogruppo nel 2020 e 2021 e ai flussi di cassa prodotti dalla gestione in conseguenza della progressiva ripresa delle attività, seppure in un quadro generale di forte incertezza per la situazione internazionale, contribuirà al progressivo rilancio delle attività dello scalo, con particolare riferimento allo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ai passeggeri e alla realizzazione di iniziative nell'ambito dell'innovazione e della sostenibilità.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 13 maggio 2022

Prospetti contabili consolidati al 31 Marzo 2022

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

Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

in migliaia di euro	Note	al 31.03.2022	al 31.12.2021
Diritti di concessione		198.535	199.364
Altre attività immateriali		967	914
Attività immateriali	1	199.502	200.278
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.930	11.293
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	15.662	16.025
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.321	13.306
Imposte differite attive	5	13.157	13.093
Altre attività non correnti	6	211	210
Altre attività non correnti		26.733	26.653
ATTIVITA' NON CORRENTI		241.897	242.956
Rimanenze di magazzino	7	731	735
Crediti commerciali	8	14.462	19.977
Altre attività correnti	9	16.056	5.393
Attività finanziarie correnti		0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	10	43.247	28.215
ATTIVITA' CORRENTI		74.496	54.320
TOTALE ATTIVITA'		316.393	297.276

in migliaia di euro	Note	al 31.03.2022	al 31.12.2021
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		67.484	74.201
Risultato dell'esercizio		20.383	(6.717)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	11	178.181	157.798
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	11	178.181	157.798
TFR e altri fondi relativi al personale	12	3.917	3.841
Imposte differite passive	13	2.707	2.691
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	10.265	10.097
Fondi per rischi e oneri	15	1.569	1.517
Passività finanziarie non correnti	16	61.751	63.526
Altri debiti non correnti		57	55
PASSIVITA' NON CORRENTI		80.266	81.727
Debiti commerciali	17	16.516	19.035
Altre passività	18	30.538	29.094
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	1.504	1.676
Fondi per rischi e oneri	15	25	23
Passività finanziarie correnti	16	9.363	7.923
PASSIVITA' CORRENTI		57.946	57.751
TOTALE PASSIVITÀ		138.212	139.478
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		316.393	297.276

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021
Ricavi per servizi aeronautici		8.515	3.272
Ricavi per servizi non aeronautici		6.990	2.126
Ricavi per servizi di costruzione		1.023	2.012
Altri ricavi e proventi della gestione		21.256	119
Ricavi	19	37.784	7.529
Materiali di consumo e merci		(650)	(315)
Costi per servizi		(4.691)	(3.793)
Costi per servizi di costruzione		(974)	(1.916)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.363)	(632)
Oneri diversi di gestione		(673)	(630)
Costo del personale		(6.138)	(5.052)
Costi	20	(14.489)	(12.338)
Ammortamento diritti di concessione		(1.850)	(1.822)
Ammortamento altre attività immateriali		(88)	(208)
Ammortamento attività materiali		(506)	(574)
Ammortamenti e svalutazioni	21	(2.444)	(2.604)
Accantonamento rischi su crediti		3	(156)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(524)	(512)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(54)	(7)
Accantonamenti per rischi ed oneri	22	(575)	(675)
Totale Costi		(17.508)	(15.617)
Risultato operativo		20.276	(8.088)
Proventi finanziari	23	378	10
Oneri finanziari	23	(302)	(306)
Risultato ante imposte		20.352	(8.384)
Imposte dell'esercizio	24	31	2.053
Utile (perdita) d'esercizio		20.383	(6.331)
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		20.383	(6.331)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,56	(0,18)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,56	(0,18)

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021
Utile (perdita) di esercizio (A)	20.383	(6.331)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	0	0
Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)	0	0
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	0	0
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	20.383	(6.331)
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	20.383	(6.331)

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.03.2021
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	20.352	(8.384)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(49)	(96)
+ Ammortamenti	2.444	2.604
+ Accantonamento fondi	575	675
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(362)	59
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	286	238
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	3	0
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	50	22
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	23.299	(4.882)
Variazione rimanenze di magazzino	4	5
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	5.692	620
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(10.658)	(625)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(2.519)	(1.786)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.226	1.774
Interessi pagati	(111)	(120)
Interessi incassati	0	0
Imposte pagate	0	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(41)	(226)
Utilizzo fondi	(345)	(83)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	16.547	(5.325)
Acquisto di attività materiali	(84)	(104)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	0
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(1.112)	(1.962)
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	0	270
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(1.196)	(1.796)
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)	(130)
Pagamento quota capitale leasing	(189)	(99)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(319)	(229)
Variazione finale di cassa	15.032	(7.350)
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658
Variazione finale di cassa	15.032	(7.350)
Disponibilità liquide fine periodo	43.247	36.310

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>Totale Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.683	8.179	57.116	(3.272)	(1.060)	(12.445)	(6.717)	157.798	157.798
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0			0	(6.717)	6.717	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	0	0	20.383	20.383	20.383
Patrimonio netto al 31.03.2022	90.314	25.683	8.179	57.116	(3.272)	(1.060)	(19.162)	20.383	178.181	178.181

<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>Totale 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	164.538
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	460	0	0	(14.050)	13.590	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	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)	(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	158.206

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 Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna.
- la Società Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito FFM) è operativa nel business dell'*handling* merce e posta sull'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
- la Società TAG Bologna S.r.l. (di seguito TAG) è attiva nel business dell'aviazione generale come *handler* e come gestore delle relative infrastrutture dell'aeroporto di Bologna. Ha la sede legale in Via del Triumvirato 84, Bologna ed è iscritta nel Registro delle Imprese di Bologna. E' soggetta all'attività di direzione e coordinamento della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Principi Contabili adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2022

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 2022 ed include i dati comparativi relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio - 31 marzo 2021, 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 illustrato nella Relazione sulla gestione, l'andamento del Gruppo è tuttora impattato dagli effetti della crisi legata al Covid-19 cui si sommano gli effetti della crisi per il conflitto in Ucraina, per i rincari energetici e del costo delle materie prime.

Per quel che riguarda l'emergenza sanitaria anche nel 2022, in continuità gli anni precedenti, il Gruppo sta mettendo in atto misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale.

Con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, in un contesto di forte incertezza sull'evoluzione della pandemia, nel mese di gennaio 2022 AdB ha firmato, in sede regionale, l'accordo con le OO.SS./Rsu per l'attivazione di un ulteriore periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS), con una durata massima di 12 mesi dal 1 febbraio 2022 a fine gennaio 2023. In una situazione di profonda incertezza di mercato e in una fase ancora di pandemia, il Governo ha infatti previsto per il settore aeroportuale la possibilità di avvalersi di una speciale CIGS per "evento improvviso ed imprevisto" legato agli effetti della variante Omicron del Covid.

Vista la ripresa, seppur altalenante del traffico e considerate le misure di sostegno a livello governativo ed europeo cui il Gruppo ha avuto accesso, in primis il contributo al fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) per 21,1 milioni di Euro già incassati per circa il 50% al 31 marzo 2022 e tenuto conto di tutte le misure già messe in atto nel biennio passato e le ulteriori in via di attuazione al fine di rafforzare la struttura patrimoniale e finanziaria, il Gruppo ritiene che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

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 2022 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 maggio 2022.

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 2021 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 2021 in quanto a far data dal 1° gennaio 2022 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 2022 e al 31 dicembre 2021 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

Società controllate (in migliaia di euro)	Valuta	Capitale Sociale	al 31.03.2022	al 31.12.2021
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.

La rilevanza dell'importo nel primo trimestre 2022 è dovuto al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021), e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, volto alla copertura delle perdite subite a causa della crisi pandemica nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020. Il Gruppo ha ritenuto di non allocare ai singoli settori operativi tale componente positiva di reddito per non alterare la rappresentazione dei risultati di competenza del periodo delle *business unit*.

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

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

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

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2022 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2022 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2022
Ricavi	9.699	6.948	21.137	37.784
Costi	(11.441)	(3.048)	0	(14.489)
Margine Operativo Lordo	(1.742)	3.900	21.137	23.295
Ammortamenti e svalutazioni	(1.596)	(848)	0	(2.444)
Accantonamenti	(508)	(67)	0	(575)
Risultato operativo	(3.846)	2.985	21.137	20.276
Proventi finanziari	0	0	378	378
Oneri finanziari	0	0	(302)	(302)
Risultato ante imposte	(3.846)	2.985	21.213	20.352
Imposte dell'esercizio	0	0	31	31
Utile (perdita) d'esercizio	(3.846)	2.985	21.244	20.383
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	20.383

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2021 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2021 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2021 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2021
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)

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

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2022 Aviation	al 31.03.2022 Non Aviation	al 31.03.2022 Altro	al 31.03.2022 Totale
Attività non correnti	176.820	38.435	26.642	241.897
Attività immateriali	173.099	26.403	0	199.502
Diritti di concessione	172.498	26.037	0	198.535
Altre attività immateriali	601	366	0	967
Attività materiali	3.643	12.019	0	15.662
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.643	7.287	0	10.930
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	78	13	26.642	26.733
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.321	13.321
Imposte differite attive	0	0	13.157	13.157
Altre attività non correnti	78	13	120	211
Attività correnti	14.448	5.556	54.492	74.496
Rimanenze di magazzino	398	333	0	731
Crediti commerciali	9.752	4.710	0	14.462
Altre attività correnti	4.298	513	11.245	16.056
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	43.247	43.247
Totale attività	191.268	43.991	81.134	316.393

<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

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 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Diritti di concessione	198.535	199.364	(829)
Software, licenze e diritti simili	413	404	9
Altre attività immateriali	49	50	(1)
Altre attività immateriali in corso	505	460	45
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	199.502	200.278	(776)

Al 31 marzo 2022 i Diritti di concessione registrano un incremento di 1 milione di Euro di cui 0,97 milioni (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuti ai lavori di:

- realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili di aviazione commerciale
- rifunzionalizzazione dell'area cargo;
- riqualifica dell'area security presso il terminal passeggeri.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo ammonta 1,8 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 l'acquisto di licenze software.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono costi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 31 marzo 2022 tra le quali si segnala la realizzazione del nuovo sito Web.

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

Alla luce del perdurare della crisi conseguente alla pandemia Covid-19, ai rincari energetici e delle materie prime e, non ultimo, al conflitto in Ucraina, il Gruppo monitora costantemente le proprie performance economico-finanziarie confrontandole con le previsioni economico finanziarie 2022-2046 approvate dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ed utilizzate per l'effettuazione del test di impairment dei Diritti di Concessione per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 31 marzo 2022 rispetto alle previsioni tendenziali 2022, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 31 marzo 2022, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.084	3.151	(67)
Macchinari, attrezzi e impianti	1.923	2.085	(162)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.281	1.405	(124)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	547	487	60
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.330	14.623	(293)
Terreni in leasing	776	855	(79)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzi e impianti in leasing	363	397	(34)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	193	150	43
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.332	1.402	(70)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.662	16.025	(363)

Al 31 marzo 2022 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 154 mila Euro e riguarda l'acquisto di computer e hardware di vario genere, attrezzi per svolgere le attività a supporto dei PRM, oltre ad investimenti in corso di realizzazione, tra i quali l'acconto per l'acquisto di un mezzo per PRM.

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, di un mezzo De Icer utilizzato per attività operative in piazzale e attrezzi. Il valore iscritto al 31 marzo 2022 corrisponde al valore attuale delle rate di noleggio a scadere che trova corrispondenza nelle passività finanziarie correnti e non correnti per leasing.

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 2022 invariato rispetto ai dati al 31 dicembre 2021:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2022
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 31.03.2022	al 31.12.2021	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 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi/ Acquisizioni	Decrementi / Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.03.2022
Credito da Terminal Value	1.387	11	0	0	1.398
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.046	4	0	0	1.050
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.306	15	0	0	13.321

Al 31 marzo 2022 la voce "Altre attività finanziarie non correnti" è formata da:

- 1,4 milioni 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 2021.

- 10,9 milioni di Euro di strumento finanziario partecipativo in Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione dell'infrastruttura di collegamento rapido su rotaia tra Aeroporto e Stazione Centrale di Bologna denominato People Mover. Tale strumento finanziario, sottoscritto dalla Capogruppo in data 21 gennaio 2016 per un valore complessivo di 10,9 milioni di Euro, è iscritto per tale valore, corrispondente all'importo effettivamente versato ovvero al costo sostenuto a tale data. L'investimento in esame, oltre all'interesse strategico-operativo legato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, risponde all'obiettivo del Gruppo sia di raccolta dei flussi finanziari contrattuali che di eventuale futura vendita dell'attività finanziaria. Ai sensi del principio contabile IFRS 9, trattandosi di strumento partecipativo di capitale, l'attività finanziaria è valutata al *fair value through profit or loss*. Nel caso di specie, considerata la difficoltà di misurazione del *fair value* di tale Strumento Finanziario Partecipativo, le valutazioni successive di tale SFP avvengono al costo quale miglior stima di *fair value* e le eventuali riduzioni di valore, quantificate confrontando il valore contabile con il valore attuale dei flussi finanziari attesi attualizzati al tasso di mercato per strumenti simili, sono imputate a Conto Economico. Relativamente alla valutazione al 31 marzo 2022 dello Strumento Finanziario Partecipativo, non è stata apportata nessuna variazione rispetto al 31 dicembre 2021 per le motivazioni esposte nel Bilancio 2021 al quale si rimanda;
- 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 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi/Rettifiche	al 31.03.2022
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	13.093	263	(199)	13.157

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021: nel periodo non sono intervenute variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	51	50	1
Depositi cauzionali	93	93	0
Crediti tributari non correnti	67	67	0
ALTRÉ ATTIVITÀ NON CORRENTI	211	210	1

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021: nel periodo non sono intervenute variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	691	562	129
Rimanenze di Prodotti finiti	40	173	(133)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	731	735	(4)

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 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti commerciali	15.924	21.616	(5.692)
Fondo svalutazione	(1.462)	(1.639)	177
CREDITI COMMERCIALI	14.462	19.977	(5.515)

Al 31 marzo 2022 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 15,9 milioni di Euro ed evidenziano una contrazione di 5,7 milioni di Euro per una diminuzione dei giorni medi d'incasso nonostante la crescita dei volumi di traffico e quindi del fatturato.

I crediti commerciali lordi sono esposti al netto del fondo rettificativo svalutazione crediti: quest'ultimo è basato sia sulle svalutazioni effettuate sulla base di analisi specifiche delle pratiche in sofferenza e/o contenzioso, sia sulle 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 valutazione della solvibilità delle posizioni creditorie nel trimestre in esame non ha comportato ulteriori accantonamenti rispetto a quelli effettuati al 31 dicembre 2021; il fondo è stato utilizzato a seguito dell'omologa del piano concordatario del vettore Blue Air che ha confermato il pagamento del 30% dei crediti entro 5 anni dall'omologa stessa.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.639)	(0)	173	4	(1.462)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Credito contributo fondo compensazione danni Covid	10.541	0	10.541
Credito IVA	127	88	39
Crediti per imposte dirette	48	54	(6)
Crediti verso il personale	46	53	(7)
Altri crediti	5.294	5.198	96
ALTURE ATTIVITA' CORRENTI	16.056	5.393	10.663

La crescita di questa categoria è dovuta quasi esclusivamente al credito verso Enac per la quota ancora da incassare del contributo del fondo di compensazione danni Covid istituito dalla Legge Finanziaria 2021 a favore del settore aeroportuale e di cui il Gruppo ha incassato la prima tranche nel primo trimestre 2022 e ha iscritto il credito per il saldo, a seguito delle delibere di approvazione delle istanze di accesso al fondo emanate con Decreti Direttoriali dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e notificati alle Società del Gruppo in data 10 maggio 2022.

Di seguito la tabella di dettaglio della voce “altri crediti”:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	4.783	5.279	(496)
Crediti per Iresa	229	341	(112)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.584)	(1.584)	0
Ratei e Risconti attivi	1.321	761	560
Anticipi a fornitori	41	7	34
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	174	77	97
Altri crediti correnti	330	317	13
TOTALE ALTRI CREDITI	5.294	5.198	96

Il credito verso vettori per l’addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri, istituita dall’art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, è correlato direttamente al traffico; il Gruppo, incassata l’addizionale, 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.

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

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

La voce “Ratei e risconti attivi” accoglie costi rilevati anticipatamente nel trimestre in esame per premi assicurativi, canoni elaborazione dati ed altri servizi fatturati in via anticipata. La crescita di questa voce è dovuta prevalentemente alla stagionalità del periodo in esame.

10. Cassa e altre disponibilità liquide

in migliaia di euro	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	43.206	28.180	15.026
Denaro e valori in cassa	41	35	6
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	43.247	28.215	15.032

La voce “depositi bancari e postali” è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. La crescita del periodo è dovuta prevalentemente all’incasso della prima tranne del contributo del fondo di compensazione danni Covid per circa 10 milioni di Euro a cui si aggiunge la liquidità generata dalla gestione corrente.

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

PASSIVITÀ

11. Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	67.484	74.201	(6.717)
Risultato dell'esercizio	20.383	(6.717)	27.100
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	178.181	157.798	20.383

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 31 marzo 2022 ammonta a Euro 90.314.162, risulta interamente versato ed è formato da n. 36.125.665 azioni ordinarie prive di valore nominale.

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

in unità di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	20.383.353	(6.739.017)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,56	(0,19)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,56	(0,19)

(*) 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 diluita al 31 marzo 2022 così come al 31 dicembre 2021 coincidono per assenza di strumenti potenzialmente diluitivi.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.116	57.116	0
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.162)	(12.445)	(6.717)
Riserva OCI	(1.060)	(1.060)	0
TOTALE RISERVE	67.484	74.201	(6.717)

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 Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto:

- degli utili/perdite derivanti dalle scritture las delle società controllate;
- della destinazione del risultato dell'esercizio precedente della Capogruppo e delle società controllate.

La riserva OCI non presenta variazioni rispetto al 31 dicembre 2021 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.

12. 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 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
TFR	3.648	3.616	32
Altri fondi relativi al personale	268	225	43
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.917	3.841	76

La tabella di seguito riporta la movimentazione del periodo dei fondi in esame:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2022
TFR	3.616	7	66	(41)	0	3.648
Altri fondi relativi al personale	225	43	0	0	0	268
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.841	50	66	(41)	0	3.917

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

13. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2022
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.691	16	0	2.707

14. 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 2022, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2022
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.097	168	0	0	10.265
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.676	0	(172)	0	1.504
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.773	168	(172)	0	11.769

Gli incrementi del periodo ammontano a complessivi 0,2 milioni di Euro di cui 0,5 milioni di Euro di accantonamenti al netto di 0,3 milioni di proventi finanziari da attualizzazione dei fondi.

Gli utilizzi per 0,2 milioni di Euro sono prevalentemente dovuti a interventi vari realizzati in *landsid* (Terminal e Parcheggi) e sugli impianti.

15. 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 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2022	Accantonamenti	Utilizzi/Altri decrementi	al 31.03.2022
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	52	0	1.030
Altri fondi rischi e oneri	539	0	0	539
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.517	52	0	1.569
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	2	0	25
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	23	2	0	25
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.540	54	0	1.594

Non si rilevano movimentazioni significative in questa voce di bilancio.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel corso del 2021 e descritto nell'apposita sezione "contenziosi" della Relazione sulla gestione del Bilancio 2021 a cui si rinvia per ogni dettaglio, si dà atto dell'insorgenza di un rischio in capo alla medesima società operante nel settore cargo. La garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell'Agenzia della Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla Società, prevede una co-obbligazione da parte di AdB. I legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione e la giurisprudenza in materia, ritengono possibile ma non probabile la soccombenza.

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, gli Amministratori hanno ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere, data l'insussistenza nel caso di specie dei presupposti in fatto ed in diritto per l'azione da parte del creditore, ad alcun accantonamento e nel contempo di proseguire nella propria azione di difesa.

16. Passività finanziarie non correnti e correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti e correnti al 31 marzo 2022 confrontate con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	60.887	62.577	(1.690)
Passività finanziarie non correnti per leasing	864	949	(85)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	61.751	63.526	(1.775)
Mutui – parte corrente	7.754	6.191	1.563
Passività finanziarie correnti per leasing	556	597	(41)
Debiti per addizionale diritti d'imbarco e Iresa	969	1.112	(143)
Altri debiti finanziari correnti	84	23	61
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	9.363	7.923	1.440
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	71.114	71.449	(335)

Le passività finanziarie al 31 marzo 2022 ammontano a 71,1 milioni di Euro in calo di 0,3 milioni rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui per 130 mila Euro e dei canoni di leasing in scadenza nel periodo (189 mila Euro).

Al 31 marzo 2022 la voce presa in esame è composta da:

- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Intesa Sanpaolo Spa nel luglio 2020 per Euro 33,9 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 3 anni, è classificato per 33,9 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti;
- mutuo con garanzia SACE con scadenza 2026 erogato da Unicredit Spa nel luglio 2020 per Euro 25 milioni per supportare il piano di sviluppo infrastrutturale e fronteggiare la riduzione del traffico derivante dall'emergenza Covid-19. Tale finanziamento che prevede un periodo di preammortamento di 2 anni, è classificato per 20,3 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 4,7 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi 12 mesi, tra i mutui parte corrente;

- mutuo quindicennale con scadenza 2026 per un residuo complessivo al 31 marzo 2022 di 2,1 milioni di Euro, 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 1,6 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente;
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 31 marzo 2022 per 7,6 milioni di Euro erogato da Intesa Sanpaolo Spa e finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 5,1 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.

A dicembre 2021, al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro che assicura un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e per i cui dettagli si rimanda al Bilancio 2021. Al 31 marzo 2022 non sono ancora state avanzate richieste di erogazioni.

Si riporta nel seguito la tabella riepilogativa dei mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.03.2022</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Variazione</i>
Mutui - parte non corrente	60.887	62.577	(1.690)
Mutui - parte corrente	7.754	6.191	1.563
TOTALE MUTUI	68.641	68.768	(127)

e le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 31 marzo 2022:

Istituto Finanziario erogante	Debito	Tasso di interesse applicato	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa San Paolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso del 3%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No
Unicredit Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso fisso del 0,77%	Trimestrali	2026	Si
Intesa San Paolo Spa garanzia Sace	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 1,29%	Trimestrali	2026	No

Relativamente ai due finanziamenti bancari con garanzia Sace sottoscritti nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 31 marzo 2022 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.

Per altri approfondimenti sui finanziamenti del Gruppo si rimanda al Bilancio 2021.

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 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	864	949	(85)
Passività finanziarie correnti per leasing	556	597	(41)
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE PER LEASING	1.420	1.546	(126)

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 0,6 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>	31/12/2021	Flussi di cassa	Nuovi contratti	Interessi/Altro/Riclassifiche	31/03/2022
Finanziamenti - quota corrente	6.191	(130)	0	1.693	7.754
Passività per leasing - quota corrente	597	(189)	25	122	556
Finanziamenti - quota non corrente	62.557	0	0	(1.670)	60.887
Passività per leasing - quota non corrente	949	0	45	(130)	864
Totale	70.294	(319)	70	15	70.061

17. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	16.516	19.035	(2.519)

I debiti commerciali presentano una contrazione di 2,5 milioni di Euro al 31 marzo 2022 e si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali.

18. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti tributari correnti	1.173	1.062	111
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.621	3.873	748
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	19.304	18.971	333
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.440	5.188	252
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	30.538	29.094	1.444

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debito IVA	286	133	153
Debiti per imposte dirette	27	16	11
Altri debiti tributari	860	913	(53)
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	1.173	1.062	111

Al 31 marzo 2022, oltre al debito IVA, i debiti tributari correnti sono formati principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo e dal debito per imposte locali.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	874	1.038	(164)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.489	1.790	699
Debiti verso istituti di previdenza	1.258	1.045	213
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.621	3.873	748

I debiti verso il personale e istituti di previdenza evidenziano una crescita rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto dell'infrannualità del periodo in esame che include ratei su retribuzioni differite e ferie.

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

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

- 17,3 milioni di Euro (17,1 milioni al 31 dicembre 2021) 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 2021;
- 2 milioni di Euro quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla quota maturata nel primo trimestre 2022 oltre al conguaglio 2021.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 marzo 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	3.379	4.035	(656)
Altri debiti correnti	984	1.068	(84)
Ratei e risconti passivi correnti	1.077	85	992
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	5.440	5.188	252

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 3,4 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 16).

La voce “altri debiti correnti” include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Infine, l'aumento della voce ratei e risconti passivi è legato all'infrannualità del periodo in esame essendo 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

19. 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 37,8 milioni di Euro con una crescita molto rilevante rispetto al primo trimestre 2021 che si è chiuso con 7,5 milioni di Euro di ricavi.

Isolando la voce “ricavi per servizi di costruzione” che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, minori nel primo trimestre 2022 (1 milione contro 2 milioni di Euro del primo trimestre 2021) ed escludendo il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 21 milioni di Euro, i ricavi del periodo in esame evidenziano una crescita del 183,2% passando da 5,5 milioni di Euro del primo trimestre 2021 a 15,6 milioni del primo trimestre 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	8.515	3.272	5.243
Ricavi per servizi non aeronautici	6.990	2.126	4.864
Ricavi per servizi di costruzione	1.023	2.012	(989)
Altri ricavi e proventi della gestione	21.256	119	21.137
TOTALE RICAVI	37.784	7.529	30.255

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 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	7.186	2.383	4.803
Parcheggi	2.222	464	1.758
Ricavi per servizi di costruzione	1.023	2.012	(989)
Altri	2.268	1.275	993
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	12.699	6.134	6.565

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 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	7.186	2.383	4.803
Parcheggi	2.222	464	1.758
Ricavi per servizi di costruzione	1.023	2.012	(989)
Altro	2.268	1.275	993
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	12.699	6.134	6.565
Subconcessioni locali commerciali e non	3.942	1.379	2.563
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	3.942	1.379	2.563
Ricavi NO IFRS 15	21.144	16	21.128
TOTALE RICAVI	37.784	7.529	30.255

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 2022 e 2021.

Questa categoria di ricavi presenta una crescita del 160,2% così rappresentata nelle sue componenti:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	167	96	71
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	183	104	79
Ricavi da diritti aeroportuali	10.517	2.612	7.905
Ricavi da corrispettivo PRM	844	136	708
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(4.277)	(402)	(3.875)
Servizi di handling	507	445	62
Altri ricavi aeronautici	574	281	293
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	8.515	3.272	5.243

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	4.344	784	3.560
Diritti di approdo, decollo e sosta	4.049	1.311	2.738
Diritti per sicurezza passeggeri	1.376	245	1.131
Diritti per controllo bagagli stiva	538	90	448
Diritti di imbarco e sbarco merci	210	182	28
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	10.517	2.612	7.905

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 2022 e 2021.

La forte crescita (+228,8%) è dovuta al forte aumento del traffico passeggeri con conseguente andamento dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico (parcheggi 378,9%, Marconi Business Lounge 408,5%) ma è stata particolarmente rilevante anche nelle subconcessioni dei locali e delle aree (210,9%).

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Subconcessione locali e aree	3.448	1.109	2.339
Parcheggi	2.222	464	1.758
Altri ricavi commerciali	1.320	553	767
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	6.990	2.126	4.864

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Marconi Business Lounge	300	59	241
Pubblicità	326	178	148
Ricavi commerciali diversi	694	316	378
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.320	553	767

Anche la voce “ricavi commerciali diversi” presenta una crescita rilevante principalmente per la ripresa dei servizi collegati all’operatività quali il servizio di manutenzione dei mezzi operativi, i corsi di formazione e addestramento del personale aeroportuale e la vendita di un maggior quantitativo di liquido de-icing aeromobili.

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 tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i periodi chiusi al 31 marzo 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	119	119	0
Contributo fondo di compensazione danni Covid-19 Legge Bilancio 2021	21.137	0	21.137
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	21.256	119	21.137

La rilevante crescita è dovuta al contributo derivante dal Fondo di compensazione previsto dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) e attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto il Ministro dell’Economia e delle Finanze. Tale contributo, incassato per circa il 50% nel primo trimestre 2022, è stato iscritto tra i ricavi al 31 marzo 2022 per l’intero ammontare riconosciuto alle società del Gruppo a seguito delle delibere di approvazione delle istanze di accesso al fondo che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha notificato al Gruppo in data 10 maggio 2022.

20. COSTI

In sintesi, nel primo trimestre 2022 i costi evidenziano una crescita del 17,4% passando da 12,3 milioni del primo trimestre 2021 a 14,5 milioni di Euro del primo trimestre 2022. Se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” – in calo del 49% per i minori investimenti in diritti di concessione, l’aumento dei costi operativi complessivi, passati da 10,4 a 13,5 milioni di Euro, è del 29,7%.

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 2022 e 2021.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Beni e materiali di consumo	354	194	160
Materiali di manutenzione	31	17	14
Carburanti e gasolio	265	104	161
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	650	315	335

Come evidenziato in tabella questa categoria di costi evidenzia una crescita del 106,3% collegata alla ripresa delle attività in quanto prevalentemente dovuta al maggior acquisto di liquido de-icing e di carburante per aeromobili.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i periodi chiusi al 31 marzo 2022 e 2021.

in migliaia di euro	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Spese di manutenzione	1.102	992	110
Utenze	609	444	165
Pulizie e servizi assimilati	482	377	105
Prestazioni di terzi	1.456	1.197	259
Servizi MBL	51	16	35
Pubblicità, promozione e sviluppo	101	50	51
Assicurazioni	268	244	24
Prestazioni professionali e consulenze	326	232	94
Compensi e rimborsi organi statutari	233	226	7
Altri costi per servizi	63	15	48
TOTALE COSTI PER SERVIZI	4.691	3.793	898

I costi per servizi aumentano del 23,7% rispetto al primo trimestre 2021. La crescita del traffico e dell’operatività in generale è alla base dei maggiori costi per servizi quali l’assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (servizio PRM), i servizi di sicurezza ed il servizio MBL ma si registrano aumenti anche nei costi delle utenze per la crescita tariffaria oltre a tutte le categorie suseposte.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	255	236	19
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	756	719	37
Spese di manutenzione beni di terzi	91	37	54
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	1.102	992	110

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Sgombero neve	239	204	35
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	4	3	1
Servizio assistenza PRM	186	46	140
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	182	28
Servizio di sicurezza	487	338	149
Altre prestazioni di terzi	330	424	(94)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	1.456	1.197	259

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 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Canoni di concessione	926	182	744
Canoni di noleggio	51	64	(13)
Affitti passivi	4	0	4
Canoni elaborazione dati	380	383	(3)
Altri costi per godimento beni di terzi	2	3	(1)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	1.363	632	731

Anche questa categoria di costi registra un aumento significativo (115,7%) dovuto alla crescita dei 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 2022 e 2021 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Oneri tributari	335	276	59
Contributo servizio antincendio	253	249	4
Minusvalenze patrimoniali	3	0	3
Altri oneri e spese di gestione	82	105	(23)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	673	630	43

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i periodi chiusi al 31 marzo 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Salari e stipendi	4.263	3.336	927
Oneri sociali	1.256	1.085	171
Trattamento fine rapporto	339	302	37
Trattamento di quiescenza e simili	45	47	(2)
Altri costi del personale	235	282	(47)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	6.138	5.052	1.086

La crescita del costo del personale (21,5%) nonostante il calo dell'organico (-11 risorse medie nel trimestre 2022 rispetto al trimestre 2021; -13 risorse al 31 marzo 2022 rispetto al 31 marzo 2021) è dovuta principalmente al minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Mensa dipendenti	107	75	32
Spese per aggiornamento e formazione del personale	51	25	26
Spese missioni dipendenti	5	4	1
Altri accantonamenti a fondi del personale	28	18	10
Spese varie per il personale	44	160	(116)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	235	282	(47)

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	365	373	(8)
Operai	79	81	(2)
TOTALE PERSONALE	452	463	(11)

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	al 31.03.2022	al 31.03.2021	Variazione
Dirigenti	8	10	(2)
Impiegati	365	377	(12)
Operai	82	81	1
TOTALE PERSONALE	455	468	(13)

21. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 31 trimestre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Ammortamento Diritti di concessione	1.850	1.822	28
Ammortamento altre attività immateriali	88	208	(120)
Ammortamento attività materiali	506	574	(68)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	2.444	2.604	(160)

La voce in esame è costituita da 2,4 milioni di Euro di ammortamenti inclusi 132 mila Euro di ammortamenti dei beni in leasing ai sensi del principio IFRS 16. 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. Nel periodo non sono state effettuate svalutazioni.

22. 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 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	(3)	156	(159)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	524	512	12
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	54	7	47
TOTALE ACCANTONAMENTI	575	675	(100)

Questa categoria di costi non rileva variazioni significative rispetto al primo trimestre 2021 fatta eccezione per l'assenza di accantonamenti al fondo svalutazione crediti dovuta alla valutazione di adeguatezza delle svalutazioni operate nel fondo al 31 dicembre 2021.

23. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Proventi da titoli	4	6	(2)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	7	0	7
Proventi da attualizzazione fondi	367	4	363
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	378	10	368
Interessi passivi e oneri bancari	(168)	(191)	23
Oneri da attualizzazione fondi	(5)	(62)	57
Altri oneri finanziari	(129)	(53)	(76)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(302)	(306)	4
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	76	(296)	372

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 76 mila Euro contro un saldo negativo di circa 300 mila Euro del primo trimestre 2021. Il miglioramento è dovuto ai maggiori proventi finanziari da attualizzazione dei fondi.

24. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 31 marzo 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2022	per il trimestre chiuso al 31.03.2021	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	31	2.053	(2.022)
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	31	2.053	(2.022)
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	n.s.	n.s.	/

Le imposte sul reddito al 31 marzo 2022 rappresentano una componente positiva di conto economico per 0,03 milioni di Euro contro una componente positiva di 2 milioni di Euro del periodo di confronto principalmente dovuta dallo stanziamento di imposte anticipate sulla perdita fiscale Ires del trimestre di confronto.

25. 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.

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi amministrativi e legali, di distacco del personale ed il compenso, riversato al datore di lavoro AdB, degli amministratori dipendenti della Capogruppo oltre alla subconcessione ventennale delle infrastrutture dedicate all'assistenza al traffico di Aviazione Generale, per complessivi 30 mila Euro (contro 40 mila Euro del primo trimestre 2021).

I contratti passivi di AdB nei confronti della controllata attengono prevalentemente al contributo in conto esercizio per la copertura dei costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale finalizzate all'imbarco e sbarco dei passeggeri, a fronte del vantaggio patrimoniale derivante in capo ad AdB per via dell'inclusione di tali costi nella base di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri. A quanto sopra si aggiunge il nuovo contratto di presidio H24 affidato alla controllata a far data dal 1° aprile 2021 e quindi non maturato nel trimestre di confronto. Nel complesso i costi al 31 marzo 2022 verso TAG ammontano a 114 mila Euro contro 45 mila Euro del periodo di confronto.

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 2,1 milioni di Euro.

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

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

Nel complesso i ricavi del periodo verso la controllata ammontano a 89 mila Euro contro 84 mila Euro del primo trimestre 2021.

Tra i rapporti non commerciali verso FFM, si evidenzia:

- il contratto di consolidato fiscale rinnovato in virtù delle delibere dei Consigli di Amministrazione delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa del 25 gennaio 2021 (consolidante) e FFM del 17 febbraio 2021 (consolidata) per gli esercizi 2021-2023
- il co-obbligo di AdB in alcune fidejussioni di FFM per circa 6 milioni di Euro di cui la più rilevante (5,8 milioni di Euro) è la fidejussione emessa da UnipolSai a favore dell'Agenzia delle Dogane su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Relazione sulla Gestione del Bilancio 2021.

Rapporti con altre parti correlate

Nei primi tre mesi del 2022 la Capogruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio Atlantia Spa così sintetizzabili:

- Autostrade spa: in forza del contratto di affitto valido fino al 31/12/2024 di un terreno ad uso parcheggio, la Capogruppo ha iscritto asset in leasing del valore netto di 233 mila Euro al 31 marzo 2022 (306 mila Euro al 31 marzo 2021) ed ha debiti per fatture da ricevere per 71 mila Euro oltre a passività correnti per leasing per 86 mila Euro e non correnti per 124 mila Euro (rispettivamente 88 mila e 195 mila Euro al 31 marzo 2021);
- Telepass Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di pagamento elettronico della sosta nei parcheggi con sistema Telepass, la Capogruppo ha sostenuto costi per 29 mila Euro (5 mila al 31 marzo 2021) e ha debiti per 46 mila Euro (7 mila al 31 marzo 2021);

- Movyon Spa (ex Autostrade Tech): in forza del contratto di manutenzione degli impianti di cui al punto precedente la Capogruppo ha sostenuto costi per mille Euro contro 3 mila rispetto al 31 marzo 2021;
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 2 mila Euro invariati rispetto al periodo di confronto.

26. 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 2022.

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 13 maggio 2022

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 31 Marzo 2022

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

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



WWW.BOLGNA-AIRPORT.IT