

Resoconto Intermedio sulla Gestione al 30 Settembre 2022

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





Resoconto Intermedio sulla Gestione Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna

Al 30 Settembre 2022

SOMMARIO

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa	4
Consiglio di Amministrazione	5
Collegio Sindacale	6
Società di revisione	6
Relazione Intermedia sulla Gestione per il periodo chiuso al 30 Settembre 2022	7
Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2022	50
• Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	51
• Conto Economico consolidato	52
• Conto Economico Complessivo consolidato	53
• Rendiconto finanziario consolidato	54
• Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	55
Note esplicative ai Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 2022	56
Dichiarazione ai sensi dell'art.154 bis del TUF	92

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

Composizione Capitale Sociale della Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

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

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

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

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

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

L'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 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 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 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 30 Settembre 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.....	15
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	16
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	19
2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i>	19
2.1.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i> : DATI DI TRAFFICO.....	19
2.1.2 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION</i> : SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	22
2.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION	24
2.2.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT NON AVIATION</i> : SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI	24
2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO	25
2.3.1 <i>STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO</i> : SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI.....	25
3 ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	26
3.1 ANALISI DEI RISULTATI ECONOMICI CONSOLIDATI	26
3.2 ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI.....	30
3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE	32
3.4 PRINCIPALI INDICI	33
3.5 GLI INVESTIMENTI.....	33
3.6 IL PERSONALE	34
3.7 PRINCIPALI INFORMAZIONI SULL'ANDAMENTO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	36
4.1 LA QUALITA'	37
5 IL QUADRO NORMATIVO	37
5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023	37
5.2 CONTINUITA' DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	38
6 IL CONTENZIOSO.....	38
6.1 AZIONE AVANTI L'AGA PROPOSTO IN RELAZIONE AL DECRETO 3 APRILE 2020 IN MATERIA DI BENI ENAV, TRA CUI GLI IMPIANTI “AVL”	38
6.2 CONTENZIOSO DOGANALE FFM	39
6.3 REVOCATORIA ERNEST	39
6.4 CONTRATTO D'APPALTO – RISOLUZIONE IN DANNO	39

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	40
8 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE	46
9 GARANZIE PRESTATE	46
10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	47

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 i nove mesi chiusi al 30 settembre 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 al 28 dicembre 2046.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 30 settembre 2022 e si fornisce una breve descrizione della tipologia e delle attività svolte dalle Società controllate:



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

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

Descrizione del Business

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

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

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

SBU Aviation

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

- nella messa a disposizione in efficienza ai clienti e operatori di tutte le infrastrutture, sia *land side* (*terminal*, smistamento bagagli, parcheggi auto, viabilità, magazzini merci) sia *air side* (pista e piazzali aeromobili);
- nella prestazione dei servizi di sicurezza e ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM);
- nell’informatica 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;
- diritti 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, temporaneamente chiusa dal 2020, tenuto conto della forte riduzione della domanda per effetto dell'emergenza Covid-19. Nel corso del mese di giugno è stato riaperto quest'ultimo parcheggio, al fine di rispondere alla ripresa dei volumi di traffico.

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 4.300 mq e 38 punti vendita. L'ultima riqualifica dell'aerostazione ha potenziato le aree destinate ai duty free che rappresentano una tra le principali fonti di redditività della SBU. Nel 2020 a causa della diffusione della pandemia e del conseguente drastico calo del traffico la maggior parte dei subconcessionari aveva chiuso gli esercizi commerciali con riaperture solo graduali a partire dal mese di luglio. A partire dal 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

In linea con quanto già rilevato nel secondo trimestre dell’anno, anche il terzo trimestre ha continuato a risentire di fattori macroeconomici e geopolitici che hanno determinato rischi al ribasso per l’attività nella maggior parte delle economie. Tra questi, l’elevata inflazione ha continuato a gravare sull’attività delle maggiori economie avanzate, risentendo in modo diretto (i) delle condizioni finanziarie tese, (ii) dei persistenti vincoli dal lato dell’offerta e (iii) dell’incertezza connessa con il conflitto in Ucraina (che potrebbe tra l’altro determinare una completa interruzione dei flussi di gas russo verso l’Europa).

Come immediata risposta alla situazione congiunturale attuale, in ottobre il Fondo monetario internazionale nel suo scenario di base ha confermato la previsione di crescita del PIL mondiale nel 2022 già formulata a luglio, mentre ha ridotto la stima per il 2023 al 2,7% riflettendo i rischi al ribasso già citati, oltre all’eventuale adozione di politiche monetarie eccessivamente restrittive e non coordinate ed un più brusco rallentamento dell’economia cinese.

Anche nell’Eurozona, dopo l’espansione nella prima metà dell’anno, il PIL avrebbe ristagnato nei mesi estivi, risentendo soprattutto di nuovi forti rincari delle materie prime energetiche e dell’acuità incertezza. L’inflazione si è portata in settembre al 9,9%, sospinta soprattutto dalle componenti più volatili. Come risposta alla congiuntura attuale, il Consiglio direttivo della BCE ha deciso due incrementi dei tassi di interesse di riferimento nelle riunioni di luglio e di settembre per complessivi 1,25 punti percentuali, prevedendo di aumentarli ancora nelle prossime riunioni, con un ritmo e fino a un livello che saranno determinati sulla base dei nuovi dati e della revisione delle prospettive di inflazione e crescita.

A livello di materie prime, il prezzo del Brent è sceso a circa 90 dollari il barile nella media di settembre, il livello più contenuto dall'inizio della guerra in Ucraina, risentendo principalmente del peggioramento delle prospettive nelle maggiori economie e del rallentamento della domanda proveniente dalla Cina. Il 2 settembre i paesi del G7 hanno annunciato il raggiungimento di un accordo per l'imposizione di un tetto al prezzo del greggio proveniente dalla Russia. Le quotazioni sono risalite quindi in misura modesta nella prima metà di ottobre, dopo l'annuncio dell'OPEC+ di ulteriori tagli alla produzione, rimanendo tuttavia sotto i livelli dell'inizio dell'estate. I *futures* segnalano comunque per tutto il 2023 prezzi molto elevati, anche a causa dei rischi gravanti sulla sicurezza degli approvvigionamenti. Il prezzo del gas naturale scambiato sul mercato olandese Title Transfer Facility (TTF) ha raggiunto quasi i 340 euro per megawattora (nuovi massimi) alla fine di agosto, sospinto dal rapido accumulo delle scorte da parte dei paesi europei e da altri fattori, quali i timori (poi concretizzatisi il 2 settembre scorso) di un'interruzione totale e a tempo indefinito dei flussi provenienti dalla Russia attraverso il gasdotto Nord Stream 1 e la sostenuta domanda di energia dovuta alle temperature eccezionalmente elevate in Europa. Successivamente il prezzo è sceso, fino a poco più di 110 euro il 18 ottobre, alla cui diminuzione hanno contribuito il rallentamento degli acquisti (conseguente al raggiungimento dell'obiettivo di stoccaggio all'80% suggerito dalla Commissione europea) e il calo dei consumi.

Durante l'estate i costi delle materie prime agricole sono cresciuti a seguito della siccità in Europa e degli effetti del protrarsi della guerra in Ucraina sui prezzi dei fertilizzanti e sulle catene di fornitura, rimanendo tuttavia ben al di sotto dei massimi raggiunti in primavera (*Fonte: Bollettino Economico, Banca d'Italia, Ottobre 2022*).

In questo quadro, secondo IATA, il traffico passeggeri a settembre 2022 è stato in linea con i trend di stagione e rispetto ai valori registrati nei tre mesi precedenti, trainati da una generale ripresa dell'economia mondiale e beneficiando di un progressivo superamento delle limitazioni ai movimenti, specialmente nell'area dell'Asia-Pacifico. Anche lato domanda, l'allentamento delle restrizioni ha guidato il trend di ripresa nella stagione estiva ed una stabilizzazione nel mese di settembre, confermando la propria resilienza nonostante l'incertezza del contesto macro-economico e risentendo, specialmente lato domestico, dei nuovi lockdown in alcune aree della Cina. Nel mese di settembre il traffico mondiale è stato inferiore al 2019 del 26,2%, continuando quindi il progressivo recupero nella fase post-pandemica. Il traffico merci mondiale di settembre risulta in calo sia a livello progressivo che rispetto allo stesso mese del 2021 (rispettivamente -10,6% e -6,0%), con un rallentamento dei volumi già a partire da marzo ed in contrazione dell'1,5% rispetto al mese di agosto. Tale andamento riflette un iniziale indebolimento della domanda, nonostante si sia registrato un lieve recupero favorito da un allentamento graduale delle restrizioni ai movimenti in Asia/Pacifico. La riduzione della domanda lato cargo (via aerea) è da attribuirsi a diversi fattori, tra cui (i) la propensione alla spesa da parte dei consumatori alla spesa per viaggi e vacanze rispetto allo shopping online, (ii) l'erosione del potere d'acquisto a seguito dell'inflazione crescente connesso al timore di una recessione globale e (iii) l'impatto del conflitto in Ucraina, che continua a colpire l'Est-Europa ed il traffico ad esso collegato. Rispetto al 2019, invece, si segnala un recupero dei volumi di traffico merci livello progressivo (+0,4%), mentre a livello mensile si inizia a registrare un rallentamento (-3,6%).

Il traffico passeggeri europeo, in settembre, è stato inferiore del 19% rispetto al 2019, continuando ad essere solo marginalmente impattato dalla guerra in Ucraina. Il traffico merci è stato inferiore del 12,6% rispetto a settembre 2019, per effetto delle problematiche legate alla mancanza di personale ed alla supply chain, all'elevata inflazione (specialmente in Turchia) ed al conflitto russo-ucraino (*Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Settembre 2022*).

Il traffico passeggeri italiano ha mostrato una costante ripresa nei nove mesi dell'anno, facendo registrare complessivamente volumi del 16% inferiori rispetto al 2019. Nel singolo mese di settembre il traffico passeggeri è stato inferiore del 5% rispetto al 2019. Per quanto concerne invece il traffico cargo, nei nove mesi dell'anno registra un +2,3% rispetto ai nove mesi del 2019. (*Fonte: Assaeroporti e Aeroporti 2030, settembre 2022*).

L'Aeroporto di Bologna ha concluso i nove mesi del 2022 con un incremento del traffico passeggeri del 158,2% rispetto al 2021 (-9,4% rispetto al 2019). Alla fine dei nove mesi del 2022 lo scalo bolognese si posiziona al settimo 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. A partire dal 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 ed è proseguita in maniera importante fino al 30 giugno, altresì rafforzandosi ulteriormente nell'estate 2022.

Anche nel 2022, in continuità con gli anni precedenti, il Gruppo mantiene in essere misure cautelative a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale in omaggio alle migliori pratiche di settore ed altresì certificate dall'ottenimento per il terzo anno della certificazione AHA Airport Health Accreditation.

Con l'obiettivo di contenimento dei costi ed 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. L'impiego dell'ammortizzatore sociale è avvenuto fino alla fine di maggio 2022 ed è poi cessato a fronte dell'incremento di traffico sopraindicato.

Dal punto di vista finanziario il Gruppo è entrato nella fase critica della pandemia Covid-19 con una struttura patrimoniale e finanziaria solida ed equilibrata che ha consentito di affrontare gli impegni anche nei mesi di maggior pressione sulla liquidità. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il Gruppo, 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, nel dicembre 2021, 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.

1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI

Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono 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 30 settembre 2022;
- il confronto tra le quotazioni del titolo e le variazioni dell'indice FTSE Italia All-Share.

Alla data del 30 settembre 2022 si riscontra una quotazione ufficiale pari ad Euro 7,10 per azione, che porta a tale data la capitalizzazione di Borsa del Gruppo AdB a circa 256,5 milioni di Euro.

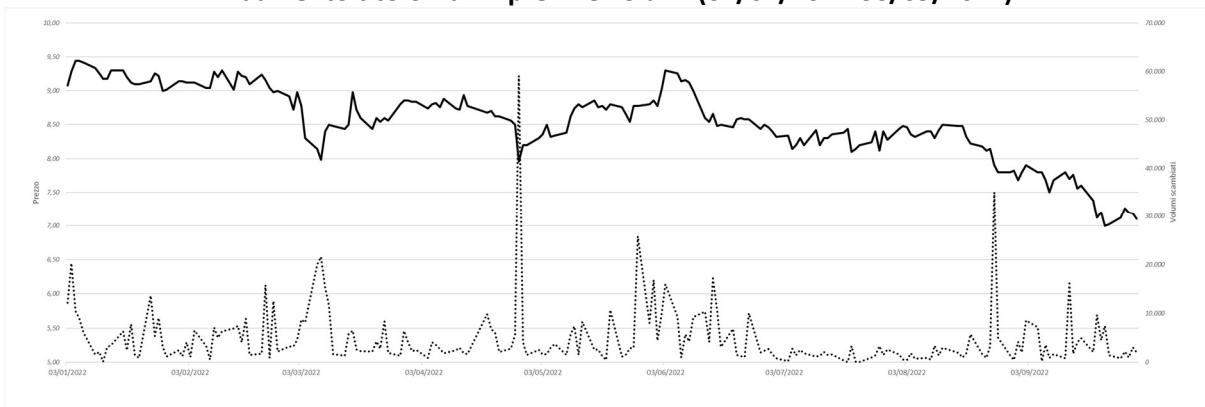
Andamento titolo AdB (01/01/2022-30/09/2022)



Andamento titolo AdB e FTSE Italia All-Share (01/01/2022-30/09/2022)



Andamento titolo AdB – prezzi e volumi (01/01/2022-30/09/2022)



— Prezzo delle azioni AdB
 ... Volume delle azioni AdB scambiate

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.

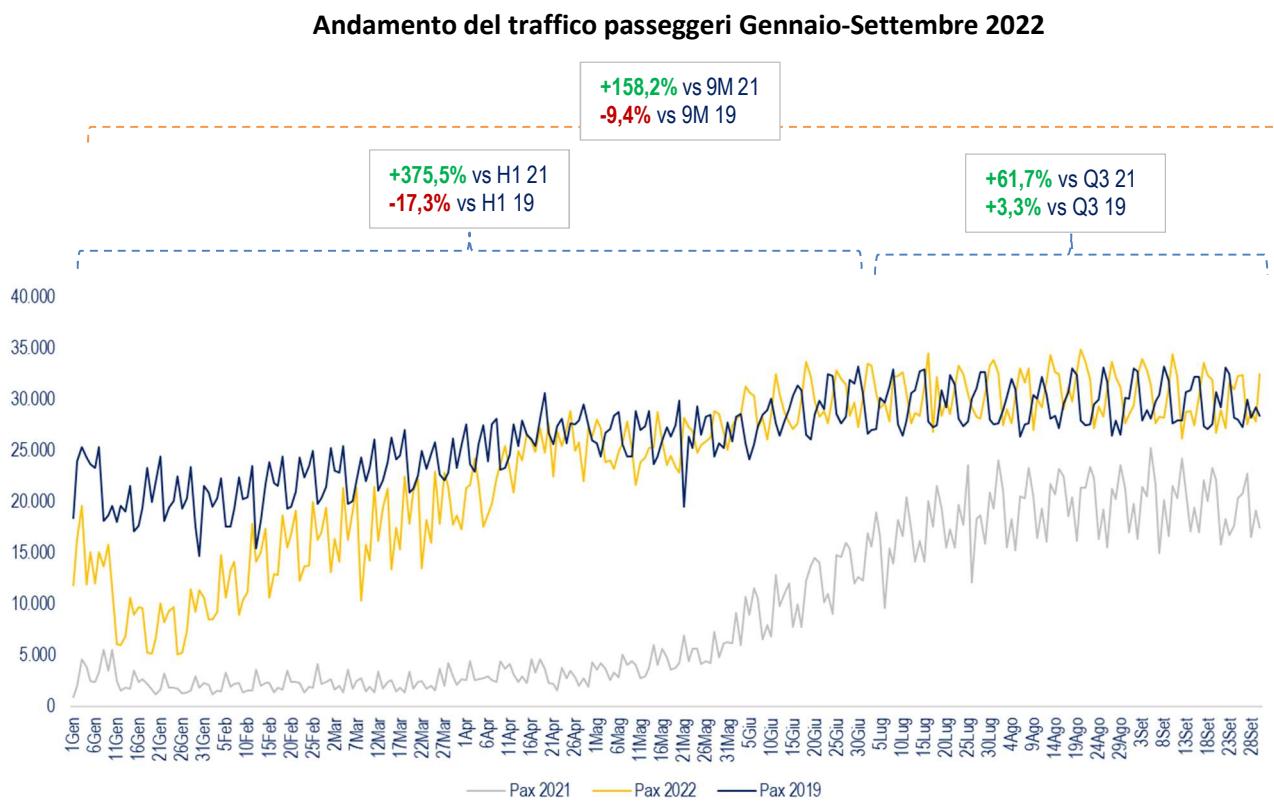
Nel corso dei primi nove mesi del 2022 il prezzo del titolo AdB è rimasto sostanzialmente stabile fino a giugno, con una riduzione ad inizio di marzo e fine aprile in corrispondenza di un aumento del volume di titoli scambiati sul mercato e dell’assemblea degli azionisti, per poi registrare un calo progressivo fino a settembre. Pertanto, oltre ad aver registrato una riduzione ad agosto in corrispondenza di un aumento del volume scambiato, il titolo ha iniziato a risentire delle condizioni macroeconomiche (i.e. un forte fenomeno inflattivo) e geopolitiche (i.e. le tensioni fra Russia e Ucraina) che stanno caratterizzando l’ultimo trimestre, segnando un calo dell’8% rispetto al valore medio del secondo trimestre 2022.

2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE

2.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION

2.1.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

I primi nove mesi del 2022 hanno fatto registrare una progressiva ripresa dei volumi di traffico, raggiungendo nel terzo trimestre i livelli del 2019. 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. Il traffico ha superato quindi i livelli pre-pandemici a partire da giugno, fino a registrare i record storici di passeggeri transitati nell'aeroporto nei mesi di luglio e agosto. Nei primi nove mesi dell'anno lo scalo ha registrato complessivamente 6.498.592 passeggeri, in forte crescita rispetto ai primi nove mesi del 2021 (+158,2%), condizionati dalla "seconda" ondata di contagi di Covid-19, con 54.270 movimenti (+96,9%) e 40.484 tonnellate di merce trasportata (+11,7%). Rispetto al 2019 il traffico passeggeri nei primi nove mesi del 2022 è stato inferiore del 9,4%, i movimenti del 7,8%, mentre il traffico merci è stato superiore dell'11,4%. Il *load factor* medio risulta in aumento dal 67,7% dei primi nove mesi 2021 al 78,8% dello stesso periodo del 2022. Il riempimento medio degli aeromobili rimane comunque lievemente inferiore rispetto ai primi nove mesi del 2019 (81,9%).



	Gennaio – Settembre 2022	Gennaio – Settembre 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2022-2019
Passeggeri	6.498.592	2.517.292	158,2%	7.175.435	(9,4%)
Movimenti	54.270	27.568	96,9%	58.844	(7,8%)
Tonnellaggio	3.708.016	1.811.410	104,7%	3.864.679	(4,1%)
Merce	40.484.261	36.242.905	11,7%	36.336.775	11,4%

Dati comprensivi di Aviazione Generale e transiti

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2022	% sul totale	Gennaio – Settembre 2021	% sul totale	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Linea	1.718.490	26,4%	691.221	27,5%	2.918.751	40,7%	148,6%	(41,1%)
Low cost	4.743.064	73,0%	1.803.016	71,6%	4.133.751	57,6%	163,1%	14,7%
Charter	21.435	0,3%	13.395	0,5%	103.847	1,4%	60,0%	(79,4%)
Transiti	7.264	0,1%	4.124	0,2%	12.307	0,2%	76,1%	(41,0%)
Totale Aviazione Commerciale	6.490.253	99,9%	2.511.756	99,8%	7.168.656	99,9%	158,4%	(9,5%)
Aviazione Generale	8.339	0,1%	5.536	0,2%	6.779	0,1%	50,6%	23,0%
Totale complessivo	6.498.592	100,0%	2.517.292	100,0%	7.175.435	100,0%	158,2%	(9,4%)

Il traffico *low cost* ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto al 2019 (+14,7%), mentre il traffico di linea ha mostrato un recupero più lento (-41,1% 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*, caratterizzata da minor marginalità, dal 57,6% dei primi nove mesi del 2019 al 73,0% dei primi nove mesi del 2022.

In linea con il trend degli ultimi due anni e a causa del permanere di parziali limitazioni alla circolazione delle persone tra alcuni 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 ampiamente i livelli di traffico pre-pandemia (+16,0% 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 (-16,2% rispetto al 2019).

Composizione traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2022	% sul totale	Gennaio – Settembre 2021	% sul totale	Gennaio – Settembre 2019	% sul totale	Var % 22-21	Var % 22-19
Nazionale	1.736.818	26,7%	1.022.238	40,6%	1.497.138	20,9%	69,9%	16,0%
Internazionale	4.753.435	73,1%	1.489.518	59,2%	5.671.518	79,0%	219,1%	(16,2%)
Totale Aviazione Commerciale	6.490.253	99,9%	2.511.756	99,8%	7.168.656	99,9%	158,4%	(9,5%)
Aviazione Generale	8.339	0,1%	5.536	0,2%	6.779	0,1%	50,6%	23,0%
Totale complessivo	6.498.592	100,0%	2.517.292	100,0%	7.175.435	100,0%	158,2%	(9,4%)

Nonostante permangano ancora parziali limitazioni agli spostamenti internazionali, soprattutto verso i paesi dell'Est asiatico, nei primi nove mesi del 2022 sei tra le dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona con quasi 285 mila passeggeri.

Principali tratte per traffico passeggeri	Gennaio – Settembre 2022	Gennaio – Settembre 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2022-2019
Catania	421.845	243.641	73,1%	305.237	38,2%
Palermo	285.007	84.586	236,9%	296.094	(3,7%)
Barcellona	277.381	163.202	70,0%	202.517	37,0%
Madrid	210.307	76.093	176,4%	226.359	(7,1%)
Parigi CDG	199.811	59.796	234,2%	227.961	(12,3%)
Bari	191.267	102.519	86,6%	131.846	45,1%
Brindisi	163.981	104.958	56,2%	143.904	14,0%
Londra LHR	145.621	10.749	1.254,7%	237.392	(38,7%)
Tirana	145.607	104.107	39,9%	119.416	21,9%
Londra STN	139.996	22.526	521,5%	203.373	(31,2%)

Traffico passeggeri inclusi transiti

Traffico Merci

(in KG)	Gennaio – Settembre 2022	Gennaio – Settembre 2021	Var % 2022-2021	Gennaio – Settembre 2019	Var % 2022-2019
Merce via aerea di cui	31.419.676	28.000.325	12,2%	28.346.057	10,8%
Merce	31.372.231	28.000.139	12,0%	28.323.925	10,8%
Posta	47.445	186	25.408,1%	22.132	114,4%
Merce via superficie	9.064.585	8.242.580	10,0%	7.990.718	13,4%
Totale	40.484.261	36.242.905	11,7%	36.336.775	11,4%

Relativamente al **traffico merci**, nel periodo gennaio-settembre 2022 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a 40.484.261 Kg, con un incremento del 12% rispetto allo stesso periodo del 2021.

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo in tutte le sue principali componenti, che si dimostra in miglioramento rispetto all'anno precedente ed in crescita anche rispetto allo stesso periodo del 2019 (pre-Covid). Il traffico via superficie presenta un incremento del 13,4%, a fronte di una ripresa della componente via aerea pari al 10,8% ed un incremento complessivo dell'11,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, superiore rispetto alla crescita media italiana del periodo gennaio-settembre 2022 (pari al 3%).

2.1.2 STRATEGIC BUSINESS UNIT AVIATION: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021</i>	<i>Var. ass. vs 2021</i>	<i>Var. % vs 2021</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2019</i>	<i>Var. %</i>
Ricavi da Passeggeri	36.576	15.169	21.407	141,1%	45.908	-20,3%
Ricavi da Vettori	20.427	11.108	9.319	83,9%	19.547	4,5%
Ricavi da Operatori aeroportuali	3.881	1.631	2.250	138,0%	2.757	40,8%
Incentivi al traffico	(20.762)	(8.446)	(12.316)	145,8%	(19.568)	6,1%
Ricavi per Servizi di Costruzione	8.703	4.343	4.360	100,4%	9.881	-11,9%
Altri Ricavi	1.061	950	111	11,7%	1.127	-5,9%
Riduzione Ricavi Aeronautici a FSC	(2)	(378)	376	-99,5%	0	n.s.
Totale Ricavi SBU AVIATION	49.884	24.377	25.507	104,6%	59.652	-16,4%

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

I ricavi da Passeggeri includono in particolare i diritti di imbarco passeggeri, i corrispettivi per controlli di sicurezza e il corrispettivo PRM. I ricavi da Vettori includono in particolare i diritti di approdo e partenza, di sosta e ricovero degli aeromobili, i diritti merci, i corrispettivi per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate, i ricavi di handling merci e di handling aviazione generale. Infine, i ricavi da Operatori aeroportuali includono in particolare i corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo, i diritti di rifornimento (c.d. fueling) e altri corrispettivi collegati alle attività di handling cargo e aviazione generale.

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.

Nei primi nove mesi del 2022 i ricavi crescono rispetto all'analogo periodo del 2021 e sono inferiori 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* sono in crescita del 104,6% rispetto al 2021 ed inferiori del 16,4% rispetto al 2019. In particolare per le singole voci si rileva quanto segue:

- Ricavi da Passeggeri (+141,1% rispetto al 2021 e -20,3% 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 per effetto dell'aggiornamento annuale della dinamica tariffaria;
- Ricavi da Vettori (+83,9% rispetto al 2021 e +4,5% 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 (+138% rispetto al 2021 e +40,8% 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 semestre 2021 per supportare gli operatori durante la fase di emergenza. Un impatto rilevante sull'andamento di questa categoria di ricavo anche nei confronti del 2019 deriva dalla forte crescita dei ricavi da servizio carburante.
- Incentivi: la variazione degli incentivi (+145,8% rispetto al 2021 e +6,1% rispetto al 2019) è legata all'andamento del traffico incentivato;
- Ricavi per Servizi di Costruzione: l'andamento di questa voce (+100,4% rispetto al 2021 e -11,9% rispetto al 2019) è da collegare agli 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>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021</i>	<i>Var. ass. vs 2021</i>	<i>Var. % vs 2021</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2019</i>	<i>Var. %</i>
Retail e Advertising	10.980	3.548	7.432	209,5%	11.677	-6,0%
Parcheggi	11.909	4.476	7.433	166,1%	12.899	-7,7%
Real Estate	2.235	1.916	319	16,6%	1.831	22,1%
Servizi ai passeggeri	4.344	1.475	2.869	194,5%	4.731	-8,2%
Ricavi per Servizi di Costruzione	594	1.713	(1.119)	-65,3%	1.434	-58,6%
Altri Ricavi	1.958	1.009	949	94,1%	2.246	-12,8%
Riduzione Ricavi non Aeronautici a FSC	0	(4)	4	n.s.	0	n.s.
Totale Ricavi SBU NON AVIATION	32.020	14.133	17.887	126,6%	34.818	-8,0%

Il totale dei ricavi della *business unit non aviation* registra nel periodo un incremento del 126,6% rispetto al 2021 e un calo dell'8% 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 (+209,5% rispetto al 2021 e -6% 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 (+166,1% rispetto al 2021 e -7,7% rispetto al 2019) sono strettamente legate all'andamento dei volumi di traffico a cui si aggiunge una revisione della strategia commerciale che ha generato un miglioramento delle performance.

Real Estate

La crescita dei ricavi real estate (+16,6% 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 periodo gennaio-settembre 2022 i servizi ai passeggeri vedono una crescita del 194,5% rispetto al 2021, per effetto sia dei servizi *premium* (*lounge e servizi accessori*) che degli autonoleggi, e una contrazione dell'8,2% rispetto al 2019, dovuta solo ai servizi premium. Si espone di seguito l'andamento dei singoli business.

Servizi premium

Nei primi nove mesi 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 sia rispetto al 2021 che rispetto al 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 (-65,3% rispetto al 2021 -58,6% 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 (+94,1%) 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. Hanno contribuito in maniera rilevante anche il contributo del progetto finanziato Cyrano, conclusosi nel 2021 ma consuntivato a giugno 2022 a seguito del completamento dell'iter di rendicontazione, i contributi derivanti dai corsi finanziati e il contributo straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022, spettante in quanto impresa non energivora che ha subito un incremento nel primo trimestre 2022 dei costi per kWh superiore al 30 per cento rispetto al medesimo periodo dell'anno 2019.

Rispetto al 2019 (-12,8%) la contrazione dei ricavi è dovuta a minori attività di manutenzione sui mezzi degli operatori aeroportuali, al minor utilizzo dei carrelli per i passeggeri e a minori vendite di certificati di efficienza energetica. Tale riduzione viene in parte compensata dai 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, e i contributi sopra descritti.

2.3 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO

2.3.1 STRATEGIC BUSINESS UNIT ALTRO: SINTESI DEI RISULTATI ECONOMICI

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. %
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 periodo gennaio-settembre 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 totalmente incassati alla data del presente documento.

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 i nove mesi chiusi al al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per i nove mesi chiusi al al 30.09.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	40.347	19.197	21.150	110,2%	48.890	-17,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	31.506	12.686	18.820	148,4%	33.502	-6,0%
Ricavi per servizi di costruzione	9.296	6.056	3.240	53,5%	11.315	-17,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	21.892	571	21.321	n.s.	763	n.s.
RICAVI	103.041	38.510	64.531	167,6%	94.470	9,1%
Materiali di consumo e merci	(3.118)	(1.166)	(1.952)	167,4%	(1.590)	96,1%
Costi per servizi	(15.745)	(11.278)	(4.467)	39,6%	(14.992)	5,0%
Costi per servizi di costruzione	(8.854)	(5.767)	(3.087)	53,5%	(10.776)	-17,8%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.240)	(3.024)	(3.216)	106,3%	(6.499)	-4,0%
Oneri diversi di gestione	(2.306)	(2.290)	(16)	0,7%	(2.426)	-4,9%
Costo del personale	(20.047)	(15.519)	(4.528)	29,2%	(21.958)	-8,7%
COSTI	(56.310)	(39.044)	(17.266)	44,2%	(58.241)	-3,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	46.731	(534)	47.265	n.s.	36.229	29,0%
Ammortamento diritti di concessione	(5.573)	(5.443)	(130)	2,4%	(4.643)	20,0%
Ammortamento altre attività immateriali	(324)	(653)	329	-50,4%	(904)	-64,2%
Ammortamento attività materiali	(1.541)	(1.671)	130	-7,8%	(2.060)	-25,2%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(7.438)	(7.767)	329	-4,2%	(7.607)	-2,2%
Accantonamento rischi su crediti	(745)	(621)	(124)	20,0%	(516)	44,4%
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(1.584)	(330)	(1.254)	380,0%	(1.795)	-11,8%
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(224)	(78)	(146)	187,2%	(306)	-26,8%
ACCANTONAMENTI PER RISCHI ED ONERI	(2.553)	(1.029)	(1.524)	148,1%	(2.617)	-2,4%
TOTALE COSTI	(66.301)	(47.840)	(18.461)	38,6%	(68.465)	-3,2%
RISULTATO OPERATIVO	36.740	(9.330)	46.070	n.s.	26.005	41,3%
Proventi finanziari	1.311	58	1.253	n.s.	88	n.s.
Oneri finanziari	(965)	(746)	(219)	29,4%	(1.007)	-4,2%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	37.086	(10.018)	47.104	n.s.	25.086	47,8%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(4.490)	2.458	(6.948)	n.s.	(7.184)	-37,5%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	32.596	(7.560)	40.156	n.s.	17.902	82,1%
Utile (Perdita) dell'esercizio - Terzi	0	0	0	n.s.	0	n.s.
Utile (Perdita) dell'esercizio - Gruppo	32.596	(7.560)	40.156	n.s.	17.902	82,1%

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 medesimo periodo del 2019.

I primi nove mesi del 2022 si chiudono con un **utile consolidato di 32,6 milioni di Euro** contro un risultato negativo al 30 settembre 2021 di 7,6 milioni di Euro e positivo di 17,9 milioni al 30 settembre 2019.

Il risultato fortemente positivo del periodo 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. L'iscrizione del contributo nel 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 incassato una prima tranche (circa il 50%) a marzo 2022 e il restante 50% a maggio 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 prestatore di assistenza a terra rispetto ai contributi riconoscibili.

Dal punto di vista della gestione caratteristica, i **ricavi** complessivamente crescono del 167,6% rispetto al 2021 e del 9,1% 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 110,2% rispetto al 2021 e calano del 17,5% rispetto al 2019;
- i **ricavi per servizi non aeronautici** crescono del 148,4% rispetto al 2021 e calano del 6% rispetto al 2019 per l'andamento delle diverse componenti di questa categoria, come illustrato nella relativa sezione;
- i **ricavi per servizi di costruzione** crescono (+53,5%) rispetto al 2021 per maggiori investimenti realizzati nel settore aviation e calano (-17,8%) 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 2019 e in crescita (+32,2%) rispetto al 2021.

I **costi** operativi del periodo crescono complessivamente del 44,2% sullo stesso periodo del 2021 e calano del 3,3% sul 2019.

Analizzando nel dettaglio:

- ✓ i **costi dei materiali di consumo e merci** mostrano un aumento (+167,4% rispetto al 2021 e +96,1% rispetto al 2019) prevalentemente dovuto al maggior acquisto di carburante per aeromobili e di liquido de-icing;
- ✓ i **costi per servizi** sono superiori al 2021 (+39,6%) per effetto dell'incremento dei servizi correlati al traffico (servizio PRM, servizi di sicurezza e servizio MBL), ma soprattutto dei costi di tutti gli altri servizi quali utenze, manutenzioni, pulizie, sgombero neve, prestazioni professionali e consulenze, assicurazioni e sviluppo e promozione. I costi per servizi crescono leggermente anche rispetto al 2019 (+5%) in quanto la contrazione dei servizi correlati al traffico è compensata dall'incremento degli altri servizi e in particolare del costo per utenze, servizi di vigilanza aggiuntivi dovuti alla pandemia, manutenzioni, pulizie e assicurazioni;
- ✓ l'andamento della voce **canoni, noleggi e altri costi** (+106,3% rispetto al 2021 e -4% 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** sono in linea con il 2021 e si riducono del 4,9% rispetto al 2019 per minori erogazioni liberali, quote associative e contributi vari.

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

Complessivamente il periodo gennaio-settembre 2022 evidenzia un **Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 46,7 milioni di Euro** contro un margine negativo di 0,5 milioni di Euro del 2021 e positivo di 36,2 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.

Gli **ammortamenti** non presentano variazioni significative rispetto ai primi nove mesi del 2021 attestandosi a 7,4 milioni di Euro contro 7,8 milioni del periodo di confronto mentre gli **accantonamenti** evidenziano una crescita significativa (da 1 milione di Euro del 30 settembre 2021 a 2,5 milioni di Euro) legata prevalentemente al maggior accantonamento al fondo di rinnovo delle infrastrutture aeroportuali, eccezionalmente basso nel periodo di confronto per lo slittamento temporale di alcuni interventi causa Covid poi riallineati alla precedente programmazione.

Nel complesso a fronte di una crescita del 167,6% dei ricavi (+9,1% rispetto ai primi nove mesi del 2019) i costi complessivi aumentano del 38,6% (-3,2% rispetto al 2019). Grazie al positivo andamento del periodo cui il contributo di cui alla Legge di Bilancio 2021 ha inciso per 21,1 milioni di Euro, il **Risultato Operativo (EBIT)** è **positivo per 36,7 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 9,3 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2021 e positivo per 26 milioni di Euro nell'ultimo anno pre-Covid.

La **gestione finanziaria** chiude con un **saldo positivo di 346 mila di Euro** contro un risultato negativo di 688 mila Euro del periodo di confronto (-919 mila al 30 settembre 2019) grazie ai proventi finanziari da attualizzazione dei fondi per il forte aumento dei tassi di interesse.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato ante imposte** del periodo è **positivo per 37,1 milioni di Euro** contro un risultato negativo di 10 milioni al 30 settembre 2021 e positivo per 25,1 milioni di Euro al 30 settembre 2019.

Le **imposte sul reddito** passano da una componente positiva di 2,4 milioni di Euro al 30 settembre 2021 per effetto dell'iscrizione di crediti per imposte anticipate sulla perdita fiscale del periodo a una componente negativa di **4,5 milioni di Euro** al 30 settembre 2022. La bassa incidenza di questa voce sul risultato ante imposte (12%) deriva principalmente 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.

Il **risultato netto del periodo**, interamente di competenza del Gruppo, si attesta a un utile di **32,6 milioni di Euro** che al netto del contributo del Fondo di compensazione danni Covid, si ridurrebbe a 11,5 milioni di Euro in sensibile miglioramento rispetto alla perdita di 7,6 milioni di Euro del 2021 ma ancora in contrazione rispetto all'utile netto di 17,9 milioni di Euro del 2019.

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 i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. % vs 2019
Ricavi per servizi aeronautici	40.347	19.197	21.150	110,2%	48.890	-17,5%
Ricavi per servizi non aeronautici	31.506	12.686	18.820	148,4%	33.502	-6,0%
Altri ricavi e proventi della gestione	755	571	184	32,2%	763	-1,0%
RICAVI RETTIFICATI	72.608	32.454	40.154	123,7%	83.155	-12,7%
Materiali di consumo e merci	(3.118)	(1.166)	(1.952)	167,4%	(1.590)	96,1%
Costi per servizi	(15.745)	(11.278)	(4.467)	39,6%	(14.992)	5,0%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.240)	(3.024)	(3.216)	106,3%	(6.499)	-4,0%
Oneri diversi di gestione	(2.306)	(2.290)	(16)	0,7%	(2.426)	-4,9%
Costo del personale	(20.047)	(15.519)	(4.528)	29,2%	(21.958)	-8,7%
COSTI RETTIFICATI	(47.456)	(33.277)	(14.179)	42,6%	(47.465)	0,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO (EBITDA RETTIFICATO)	25.152	(823)	25.975	n.s.	35.690	-29,5%
Ricavi per servizi di costruzione	9.296	6.056	3.240	53,5%	11.315	-17,8%
Costi per servizi di costruzione	(8.854)	(5.767)	(3.087)	53,5%	(10.776)	-17,8%
Margine Servizi di Costruzione	442	289	153	52,9%	539	-18,0%
Ricavi per contributo fondo di compensazione L.Bil.2021	21.137	0	21.137	n.s.	(0)	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	46.731	(534)	47.265	n.s.	36.229	29,0%

Il **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del contributo del Fondo di compensazione danni Covid ammonta a **25,2 milioni di Euro** contro un margine negativo di 0,8 milioni di Euro del 2021 e positivo di 35,7 milioni di Euro del 2019; anche se lo scostamento rispetto all'ultimo anno pre-Covid è tuttora rilevante, il risultato dei nove mesi appena conclusi è indice di una significativa ripresa.

Relativamente alla Capogruppo nella seguente tabella si riporta l'andamento trimestrale del **traffico passeggeri** e del **Margine Operativo Lordo rettificato** del margine dei servizi di costruzione e del contributo derivante dal Fondo di compensazione.

	1° TRIMESTRE 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	2° TRIMESTRE 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019	3° TRIMESTRE 2022	Var % vs 2021	Var % vs 2019
Traffico Passeggeri	1.269.709	502,9%	-35,3%	2.408.666	327,8%	-3,1%	2.820.217	61,7%	3,3%
CONTO ECONOMICO (in migliaia di Euro)									
RICAVI RETTIFICATI	14.432	206,5%	-34,9%	24.015	223,4%	-10,5%	28.001	66,3%	-4,9%
Ricavi per servizi aeronautici	7.413	195,0%	-39,5%	12.459	228,5%	-18,8%	14.638	49,7%	-13,8%
Ricavi per servizi non aeronautici	6.863	236,9%	-29,1%	11.162	234,6%	0,1%	13.057	88,4%	6,8%
Altri ricavi e proventi della gestione	156	-2,0%	-34,1%	394	32,7%	11,2%	306	128,4%	30,8%
COSTI RETTIFICATI	-12.625	30,0%	-11,9%	-14.681	48,9%	-4,2%	-15.641	40,6%	6,9%
Costo del personale	-5.755	21,2%	-15,5%	-6.516	33,5%	-12,6%	-6.611	33,6%	-1,1%
Altri costi operativi	-6.870	38,5%	-8,6%	-8.165	63,9%	3,7%	-9.030	46,2%	13,6%
MOL RETTIFICATO	1.807	n.s.	-77,0%	9.334	n.s.	-19,0%	12.360	116,2%	-16,5%
EBITDA MARGIN RETTIFICATO	12,5%	n.s.	n.s.	38,9%	n.s.	n.s.	44,1%	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 30.09.2022	al 30.09.2021	Variazione
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante	46.407	(56)	46.463
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	51.758	(12.934)	64.692
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(10.521)	(5.845)	(4.676)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(3.665)	(1.929)	(1.736)
Variazione finale di cassa	37.572	(20.708)	58.280
Disponibilità liquide inizio periodo	28.215	43.658	(15.443)
Variazione finale di cassa	37.572	(20.708)	58.280
Disponibilità liquide fine periodo	65.787	22.950	42.837

Il flusso di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni del capitale circolante ha prodotto cassa per 46,4 milioni di Euro contro flussi sostanzialmente in pareggio al 30 settembre 2021.

Il miglioramento di 46,5 milioni di Euro, è dovuto per 21,1 milioni di Euro al contributo del fondo di compensazione dei danni subiti dal Covid-19 e per 25,4 milioni alle maggiori entrate operative legate alla ripresa delle attività.

I flussi di cassa del capitale circolante del periodo hanno prodotto cassa per ulteriori 5,3 milioni portando il **flusso di cassa delle attività operative** al netto delle variazioni del capitale circolante a **51,7 milioni di Euro** contro un flusso di cassa negativo di 12,9 milioni del medesimo periodo del 2021.

L'assorbimento di risorse generato dalle **attività di investimento** esclusivamente in immobilizzazioni materiali e immateriali (diritti di concessione) è stato di **10,5 milioni di Euro** contro 5,8 milioni nel periodo di confronto mentre il **flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento** è stato negativo per **3,7 milioni di Euro** per il rimborso delle rate di mutuo in scadenza oltre al pagamento delle passività per leasing.

Conseguentemente, la **variazione finale complessiva di cassa** del periodo è stata **positiva per 37,6 milioni di Euro.**

Di seguito il dettaglio dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 settembre 2022 a confronto con il 31 dicembre 2021 e con il 30 settembre 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>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per l'esercizio chiuso al 31.12.2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione 30.09.2022 31.12.2021	Variazione 30.09.2022 30.09.2021
A Disponibilità liquide	65.787	28.215	22.950	37.572	42.837
B Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0	0	0	0	0
C Altre attività finanziarie correnti	0	0	0	0	0
D Liquidità (A+B+C)	65.787	28.215	22.950	37.572	42.837
E Debito finanziario corrente	(2.900)	(1.732)	(1.188)	(1.168)	(1.712)
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(12.141)	(6.191)	(3.069)	(5.950)	(9.072)
G Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(15.041)	(7.923)	(4.258)	(7.118)	(10.784)
H Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	50.746	20.292	18.692	30.454	32.054
I Debito finanziario non corrente	(53.406)	(62.577)	(67.101)	9.171	13.695
J Strumenti di debito	0	0	0	0	0
K Debiti commerciali e altri debiti non correnti	(642)	(949)	(732)	307	90
L Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(54.048)	(63.526)	(67.833)	9.478	13.785
M Totale indebitamento finanziario (H + L)	(3.302)	(43.234)	(49.141)	39.932	45.839

L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo al 30 settembre 2022 – pari a **3,3 milioni di Euro** – è notevolmente diminuito rispetto ai 43,2 milioni del 31 dicembre 2021 e ai 49,1 milioni al 30 settembre 2021. Dal lato della liquidità la variazione più rilevante sia rispetto alla fine dell'esercizio precedente che rispetto al 30 settembre 2021 è dovuta alla crescita delle disponibilità liquide per effetto dell'incasso del contributo del fondo di compensazione danni Covid oltre alla liquidità prodotta dall'aumento del fatturato e dalla riduzione dei giorni medi di incasso dei crediti.

Dal lato dei debiti non si rilevano significative differenze nei periodi in esame; la movimentazione è dovuta ai pagamenti delle rate dei mutui in scadenza oltre che alla crescita del debito per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri e Iresa per l'aumento del traffico passeggeri e aeromobili.

3.3 ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

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

IMPIEGHI	al 30.09.2022	al 31.12.2021	al 30.09.2021	Variazione 30.09.2022 31.12.2021	Variazione 30.09.2022 30.09.2021
-Crediti commerciali	22.669	19.977	17.881	2.692	4.788
-Crediti tributari	152	142	170	10	(18)
- Altri Crediti	9.505	5.251	7.957	4.254	1.548
-Rimanenze di magazzino	939	735	649	204	290
Subtotale	33.265	26.105	26.657	7.160	6.608
-Debiti commerciali	(25.560)	(19.035)	(12.796)	(6.525)	(12.764)
-Debiti tributari	(2.785)	(1.062)	(948)	(1.723)	(1.837)
-Altri debiti	(35.067)	(28.032)	(29.024)	(7.035)	(6.043)
Subtotale	(63.412)	(48.129)	(42.768)	(15.283)	(20.644)
Capitale circolante netto operativo	(30.147)	(22.024)	(16.111)	(8.123)	(14.036)
Immobilizzazioni	219.358	216.303	215.797	3.055	3.561
-Imposte differite attive	10.167	13.093	13.233	(2.926)	(3.066)
-Altre attività non correnti	13.700	13.560	13.253	140	447
Totale immobilizzazioni	243.225	242.956	242.283	269	942
- Fondi rischi, oneri e TFR	(16.194)	(17.154)	(17.262)	960	1.068
- Fondo imposte differite	(2.847)	(2.691)	(2.661)	(156)	(186)
-Altre passività non correnti	(55)	(55)	(41)	0	(14)
Subtotale	(19.096)	(19.900)	(19.964)	804	868
Capitale fisso operativo	224.129	223.056	222.319	1.073	1.810
Totale Impieghi	193.982	201.032	206.208	(7.050)	(12.226)

FONTI	al 30.09.2022	al 31.12.2021	al 30.09.2021	Variazione 30.09.2022 31.12.2021	Variazione 30.09.2022 30.09.2021
Indebitamento finanziario netto	(3.302)	(43.234)	(49.141)	39.932	45.839
-Capitale Sociale	(90.314)	(90.314)	(90.314)	0	0
-Riserve	(67.770)	(74.201)	(74.313)	6.431	6.543
-Risultato dell'esercizio	(32.596)	6.717	7.560	(39.313)	(40.156)
Patrimonio Netto di Gruppo	(190.680)	(157.798)	(157.067)	(32.882)	(33.613)
-Patrimonio Netto di terzi	0	0	0	0	0
Totale Patrimonio Netto	(190.680)	(157.798)	(157.067)	(32.882)	(33.613)
Totale fonti	(193.982)	(201.032)	(206.208)	7.050	12.226

Il capitale investito netto al 30 settembre 2022 è pari a **194 milioni di Euro** in calo di 7 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per le variazioni del capitale circolante netto che passa da -22 a -30 milioni di Euro per effetto dell'aumento dei debiti commerciali, per la ripresa delle attività e per l'addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e per il canone di concessione aeroportuale, questi ultimi legati al maggior traffico del periodo. La crescita dei debiti è superiore all'aumento dei crediti, sia commerciali che non, quest'ultimo legato ai maggiori volumi di fatturato conseguenti alla ripresa delle attività. Rispetto al 30 settembre 2021 si evidenziano le stesse dinamiche ma con variazioni maggiori.

Dal lato del capitale fisso non si rilevano scostamenti significativi: il capitale fisso si attesta a 224 milioni al 30 settembre 2022 contro 223 al 31 dicembre 2021 e 222 milioni al 30 settembre 2021.

Sul lato delle fonti, l'**indebitamento finanziario netto** al 30 settembre 2022 è fortemente ridotto attestandosi a **3,3 milioni di Euro** come illustrato nel paragrafo precedente mentre il **Patrimonio Netto consolidato e del Gruppo** pari a **190,7 milioni di Euro** contro 157,8 milioni al 31 dicembre 2021 e 157,1 milioni al 30 settembre 2021, si incrementa per effetto del risultato economico complessivo del periodo.

3.4 PRINCIPALI INDICI

Gli Amministratori hanno ritenuto non significativi, tenuto conto dell'infrannualità, i principali indici economico/patrimoniali del Gruppo al 30 settembre 2022.

3.5 GLI INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 30 settembre 2022 è pari a 10,5 milioni di Euro, di cui 4,9 milioni di Euro per investimenti da Masterplan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Tra i principali investimenti di Masterplan si evidenzia il proseguimento dei lavori di realizzazione del piazzale di sosta aeromobili cd. 3° lotto che amplia l'attuale Apron 3 collegandolo con l'Apron 4 (piazzale dedicato all'Aviazione Generale).

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

- l'avanzamento dei lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi;
- l'avanzamento dei lavori per la rifunzionalizzazione dell'area cargo con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo esistente, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce *import ed export*.
- interventi minori per l'operatività e migliorare il servizio offerto al passeggero:
 - realizzazione di una *bike station*;
 - acquisto di nuovi mezzi operativi (veicolo per PRM e nuovo *Friction Tester* per valutare le condizioni operative della pista di volo);
 - interventi vari di *information technology* (monitor informativa voli, apparati vari, licenze *software*, sviluppo di una nuova piattaforma API “*Application Programming Interface*” per consentire di gestire e veicolare le informazioni in modo più agevole, sviluppo di un nuovo sistema di albo fornitori e *vendor rating*);
 - realizzazione di un nuovo pozzo per alimentare il *de-icing* implementando la rete idrica e contenendo i costi di gestione.

Per gli interventi del **Fondo di Rinnovo** (0,9 milioni di Euro) si segnalano:

- Interventi di ripristino strato di usura su un tratto della pista di volo (fondo *air side*);
- Interventi di ripristino sulle coperture del terminal (fondo *land side*);
- Interventi di ripristino vari su impianti: quadri elettrici, ascensori, gruppi refrigeratori e UTA (fondo impianti).

3.6 IL PERSONALE

Composizione dell'Organico

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio Equivalenti Full Time	441	429	12	3%	496	-55	-11%
Dirigenti	8	9	(1)	-11%	9	(1)	-11%
Quadri	36	36	0	0%	32	4	13%
Impiegati	313	303	10	3%	357	(44)	-12%
Operai	84	81	3	4%	98	(14)	-14%

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Var. ass. VS 2021	Var. % VS 2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. VS 2019	Var. % VS 2019
Organico medio	483	472	11	2%	546	-63	-12%
Dirigenti	8	9	(1)	-11%	9	(1)	-11%
Quadri	36	36	0	0%	32	4	13%
Impiegati	352	343	9	3%	404	(52)	-13%
Operai	87	84	3	4%	101	(14)	-14%

Fonte: Elaborazione della Società

L'incremento di organico di 12 equivalenti full-time rispetto al 2021 è dovuto al potenziamento di organico sia nei settori operativi che in quelli non operativi. Rispetto al 2019 l'organico medio è in calo di 55 FTE a causa prevalentemente delle numerose cessazioni dei contratti a termine a seguito dell'avvento della pandemia.

Il costo

	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Var. ass. vs 2021	Var. % vs 2021	per i nove mesi chiusi al 30.09.2019	Var. ass. vs 2019	Var. % vs 2019
Costo del Lavoro	20.047	15.519	4.528	29,2%	21.958	(1.911)	-8,7%

Malgrado la lieve crescita di organico sopra descritta il costo del personale dei primi nove mesi del 2022 si incrementa del 29,2% rispetto allo stesso periodo del 2021, principalmente per il minore utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico. Il costo del personale è inferiore dell'8,7% rispetto al 2019 principalmente per effetto della contrazione dell'organico, del minore ricorso al lavoro straordinario, dell'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni e del maggior godimento di ferie. A questi effetti si aggiungono minori costi per il servizio mensa in relazione alla riduzione delle presenze in azienda per la CIG e per l'utilizzo dello Smart Working, minori costi di 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 1 febbraio 2022 al 30 gennaio 2023, principalmente per il personale amministrativo. Nell'accordo era previsto un sistema di rotazione applicato in base alla fungibilità delle mansioni con criteri di equità e l'integrazione al reddito da parte del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo con copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei dodici mesi precedenti il periodo della pandemia. Vista la ripresa del traffico all'inizio della Summer 2022, AdB e le OO.SS./RSU hanno concordato la sospensione anticipata della CIGS al 31 maggio 2022.

Il 6 giugno sono stati rinnovati gli accordi sulla Monogenitorialità e sulla Banca Ore Solidale e il 28 giugno è stato siglato un accordo di secondo livello con le Organizzazioni Sindacali e le RSU per l'introduzione dello Smart Working Post-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.

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 relative azioni di mitigazione.

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel confronto con i primi nove mesi dello scorso anno si evidenzia un aumento dei costi dedicati alla formazione grazie alla ripresa dei corsi in presenza e ad un 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 dipendenti più giovani un percorso di sviluppo personale volto a valorizzare il proprio potenziale;
- “VUCA World” con l'obiettivo di costruire un'identità all'interno del gruppo, sviluppare le competenze per prendere decisioni in contesti di grande incertezza, sviluppare la leadership personale.

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.

A partire dal mese di maggio e fino al mese di ottobre è stato portato avanti il progetto sullo Smart Working finanziato dal Bando #Conciliamo, bando del Dipartimento per le politiche della famiglia della Presidenza del Consiglio dei Ministri che ha per obiettivo una serie di azioni per migliorare la qualità della vita dei dipendenti. Il progetto di formazione sullo Smart Working è finalizzato a rafforzare le competenze legate ad un nuovo modo di lavorare, non più emergenziale ma strutturale, sia esso a distanza o in ufficio, diffondere una cultura basata su un nuovo stile di leadership e condivisione e ad organizzare il lavoro per obiettivi.

In tema di sostenibilità è stato avviato un percorso in e-learning rivolto a tutti i dipendenti costituito da una serie di pillole formative che affrontano il tema della sostenibilità sociale: dagli stereotipi inconsci alla multi-generazionalità, dalla diversity e variety alla leadership inclusiva.

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 30 settembre 2022 la società operava con 16 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 periodo gennaio-settembre 2022 con una crescita del traffico servito del 13% (oltre 1,6 milioni di kg processati in più rispetto allo stesso periodo 2021) consolidando la ripresa post Covid 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 30 settembre 2022 FFM registra un incremento di tutte le principali voci di ricavo che evidenziano complessivamente una crescita del 31% rispetto al 2021. Anche i costi operativi registrano un incremento, sebbene minore e pari al 9% dovuto principalmente al maggiore costo del personale per l'assenza di ricorso allo strumento della Cassa Integrazione che aveva consentito un risparmio importante nel periodo di confronto. Il Margine Operativo Lordo si attesta pertanto a 516 mila Euro contro i 125 mila Euro del periodo gennaio-settembre 2021; il risultato del periodo, infine, è positivo per 374 mila Euro contro 79 mila Euro del 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 30 settembre 2022 operava con 16 dipendenti.

Il periodo gennaio-settembre 2022 è stato caratterizzato da una notevole ripresa del traffico di Aviazione Generale rispetto al 2021; TAG ha visto un aumento del 23% in termini di movimenti aeromobili e del 52% 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 104% sul periodo di confronto e i costi operativi del 117% determinando un margine operativo lordo di 1,4 milioni di Euro contro 0,8 milioni del 2021 e un utile di periodo di 931 mila Euro contro un utile di 393 mila al 30 settembre 2021.

Relativamente ai rapporti intrattenuti nel corso del periodo con le società controllate e con parti correlate, si rimanda all'apposito paragrafo delle note esplicative ai prospetti contabili del presente documento.

4.1 LA QUALITÀ'

Nel corso dell'estate 2022 l'importante ripresa del traffico ha comportato una forte sfida per mantenere alto il livello di servizio, in un contesto di difficoltà nel reperimento di risorse qualificate da impiegare e di elevate aspettative da parte dei passeggeri in tema di sicurezza, di igiene, di offerta dei servizi digitali e, per contro, con una minore disponibilità all'attesa.

A livello operativo, si sono registrate attese per sopperire alle quali il Gestore ha applicato azioni mitigative tramite il potenziamento del servizio di facilitazione e dell'informativa, mantenendo sempre uno stretto coordinamento con handler ed enti aeroportuali. Inoltre, per fronteggiare la presenza di un elevato numero di bagagli disguidati, criticità generata da una concatenazione di effetti derivanti da difficoltà operative in tutti gli aeroporti europei, il Gestore si è attivato supportando gli operatori aeroportuali attraverso una informativa sempre disponibile e aggiornata per il passeggero. Dall'analisi delle performance estive e in vista del prossimo anno, sono stati attivati progetti di miglioramento della qualità del servizio.

INDICATORI	Gen-Set 2022
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	94
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	71
Percezione complessiva su efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99
Percezione su chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	99
Tempo di attesa al check-in	23'39''
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	9'59''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in partenza prenotati	9'35''
Tempo di attesa dei passeggeri PRM in arrivo prenotati	5'57''
Tempi di riconsegna del primo bagaglio	26'59''
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio	34'59''
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	7'12''

5 IL QUADRO NORMATIVO

Nel presente paragrafo vengono citati i principali elementi di rilevante novità dell'ultimo periodo e fino alla data di approvazione della presente Relazione nel contesto normativo e regolatorio, per il resto rinviandosi alla semestrale 2022.

5.1 CONTRATTO DI PROGRAMMA E NUOVA DINAMICA TARIFFARIA 2020-2023

L'anno 2022 rappresenta per la Capogruppo il terzo anno del periodo regolatorio 2020-2023.

Il Contratto di Programma del periodo 2020-2023 non è peraltro 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.

Si è quindi a partire dall'anno 2021, a cura della Capogruppo e con interlocuzioni serrate ai diversi livelli di ENAC, a fronte di una oltremodo significativa discontinuità con i presupposti di cui agli impegni del periodo 2020-2023, avviata istruttoria per la messa a punto e la successiva formalizzazione di un Contratto di Programma per il periodo 2023-2026, formalmente con impiego del nuovo Schema tipo di CdP approvato da ENAC, altresì acquisiti i pareri dei Ministeri competenti, e sostanzialmente in linea con gli aggiornati piani (investimenti, economico-finanziari, di qualità e ambiente) di AdB s.p.a.

Con provvedimento n. 0100428/P dell’11 agosto 2022 l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC) ha espresso parere favorevole sulla documentazione presentata da AdB S.p.A. e consistente nell’aggiornamento, per il periodo quadriennale 2023-2026, valutato il contesto post pandemico, di: Piano Investimenti, Piano della qualità e della tutela ambientale, Previsioni di traffico e Piano economico-finanziario correlato ai predetti piani e documenti.

In data 3 novembre 2022, con delibera n. 202/2022 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l’avvio del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, sulla base della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2023-2026 presentata da AdB, con l’avvio della procedura di consultazione fra il Gestore stesso e gli Utenti aeroportuali in data 4 novembre 2022.

In data 5 dicembre 2022 è stata fissata l’Audizione Pubblica relativa alla proposta tariffaria relativa al periodo 2023-2026.

Sul fronte regolatorio si dà atto che in data 23 marzo 2022 l’Autorità di Regolazione e dei Trasporti con la delibera n. 42/2022 ha dato avvio ad un ennesimo procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 136/2020, come integrati dalla delibera n. 68/2021. In data 27 luglio 2022 si è svolta la sessione di pubblica consultazione con gli stakeholders dei Modelli, acquisendo ART deduzioni ed osservazioni in merito ai Modelli pubblicati ed ancora non definitivi.

In data 23 settembre 2022 ART, con delibera n. 155/2022, ha posticipato al 23 dicembre 2022 il termine per la conclusione del procedimento di consultazione, inizialmente previsto per il 30 settembre 2022.

5.2 CONTINUITÀ DEI SERVIZI PRESTATI DA ALITALIA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA

Ad aggiornamento della posizione in contenzioso si informa che in data 3 agosto 2022 è stata depositata, per diligente gestione della medesima, ulteriore domanda di ammissione al fallimento per i crediti prededucibili maturati dal 3 maggio 2017 sino al 14 ottobre 2021 per circa un milione di Euro; tale importo comprende anche le somme dovute quale addizionali comunali, e quindi di competenza di INPS e altri enti. La presentazione di tale ulteriore domanda di ammissione è stata effettuata anche al fine di poter dimostrare a tali enti di aver posto in essere tutte le azioni di propria competenza per la riscossione del loro credito, seppur con consapevolezza di una ridotta possibilità di effettivo e satisfattivo recupero.

6 IL CONTENZIOSO

Nel presente paragrafo vengono citati i contenziosi che hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziali e/o extragiudiziali nel recente periodo, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell’ambito del fondo rischi contenziosi. Si rinvia per il resto alla Relazione semestrale 2022.

6.1 Azione avanti l’AGA proposto in relazione al Decreto 3 aprile 2020 in materia di beni Enav, tra cui gli impianti “AVL”

In relazione al contenzioso si informa che il 28 settembre 2022, il Tribunale Amministrativo per la Sicilia, sez CT, su ricorso di SAC ha emanato un importante precedente (n. 02553/2022 reg.prov.coll. n. 00229/2021 reg.ric.), nel quale viene statuita l’illegittimità del contraddirittorio (in quanto non debitamente coinvolti i gestori aeroportuali) presupposto del decreto di retrocessione degli impianti luminosi aeroportuali ed annullato la relativa parte del decreto interministeriale del 3 aprile 2020.

6.2 Contenzioso doganale FFM

Richiamando quanto più diffusamente illustrato in Relazione semestrale 2022 in materia di contenzioso con l’Agenzia delle Dogane, si ricorda che all’esito di una procedura di revisione dei provvedimenti in precedenza irrogati, l’Ufficio delle Dogane, ha ri-notificato alla Società, precedentemente alla pubblicazione, in data 19 luglio 2022, della sentenza della CTP di Bologna, i verbali di accertamento oggetto dell’impugnazione con una parziale modifica degli importi. Tali verbali sono soggetti al disposto direttamente esecutivo della menzionata pronuncia della CTP per quanto rileva la rettifica dell’IVA erroneamente richiesta. FFM al riguardo ha proposto appositi ricorsi per la relativa sospensiva ex art. 45 CDU reiterando le argomentazioni volte ad ottenere l’integrale annullamento degli avvisi di accertamento in tutte le sedi e gradi di riferimento.

6.3 Revocatoria Ernest

In relazione alla richiesta dell’aprile 2022 del Curatore Fallimentare del vettore aereo Ernest in merito alla restituzione delle somme pagate nei sei mesi antecedenti il deposito della richiesta di concordato preventivo, pari a 299 mila Euro – di cui circa 80 mila Euro per addizionale comunale - ai sensi della normativa in materia di revocatoria fallimentare, si informa che – valutata la peculiarità della posizione si è ritenuto di dare mandato ai legali affinché esplorassero la possibilità di una soluzione transattiva che avesse ad oggetto una quota dei ricavi commerciali oggetto di revocatoria, con espressa esclusione di ogni somma incassata a titolo di addizionale comunale o IRESA. Con l’occasione della presente Relazione si informa che recentemente, in data 14 ottobre 2022, il Curatore procedeva all’accettazione di proposta transattiva a completa definizione del contenzioso stragiudiziale ed il pagamento è già stato effettuato alla data della presente relazione nei termini di cui all’accordo.

6.4 Contratto d’appalto – risoluzione in danno

In relazione al contratto d’appalto per lavori di riconfigurazione Area Security e Controllo Passaporti dell’Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna veniva, per le ragioni già illustrate nella Relazione semestrale dalla Capogruppo, disposta, in data 16 giugno 2022, su proposta del RUP, la risoluzione contrattuale in danno per grave ritardo ascrivibile all’Appaltatore; ciò ai sensi e per gli effetti dell’art.108 del D.Lgs 50/2016. Ciò di seguito redigendosi, in contraddittorio, lo stato di consistenza successivo alla summenzionata risoluzione contrattuale e, quindi redigendosi la contabilità di commessa a cura del DL incaricato.

Indi, in data 1° luglio 2022 l’Appaltatore avanzava talune richieste di compenso ed altresì istanze risarcitorie, attivandosi, di seguito alla risoluzione contrattuale in danno, procedimento istruttorio per una valutazione delle stesse al riguardo acquisendosi a cura del RUP la relazione riservata del Direttore Lavori dalla quale si evince, pur con riserva di approfondimento a cura del RUP e di formulazione dello stesso di una proposta al riguardo, una sostanziale e pressoché totale inadeguata motivazione delle pretese di controparte e la sostanziale inconsistenza e, quindi, il rigetto delle medesime (assommanti complessivamente a circa 2,18 milioni di Euro).

Al riguardo si informa dell’avvio delle azioni per escussione delle garanzie a mani della Committente ed altresì dell’avvio di contenzioso da parte dell’Appaltatore con notifica di atto di citazione per il risarcimento dei danni assertivamente causati a seguito della predetta risoluzione contrattuale.

La Capogruppo ha già conferito mandato difensivo ai propri legali ed in esito all’istruttoria preparatoria ed alla proposizione delle difese si procederà ad opportuna rivalutazione, in occasione della redazione del Bilancio 2022, della posizione di rischio inerente il contenzioso.

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 Aci World, il recupero completo del traffico del 2019 potrebbe avvenire nel 2024, con possibili rischi derivanti dal contesto macroeconomico, dal conflitto in Ucraina, dalle criticità negli approvvigionamenti di materiali e nel reperimento di nuovo personale e da possibili nuove ondate di contagi da Covid-19 (*Fonte: The impact of COVID-19 on airports—and the path to recovery, ACI World, 28 giugno 2022*).

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 le nuove esigenze 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, la crisi energetica e il forte aumento dei tassi di inflazione. 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, a dicembre 2021, 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, alle disponibilità di conto corrente 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 in corso interlocuzioni 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. In entrambi i casi la revisione delle proiezioni economiche-finanziarie al 31 dicembre 2022 sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate al 30 settembre 2022 evidenziano il rispetto dei *covenant* suddetti. 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 30 settembre 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 30 settembre 2022 il Gruppo presenta un grado di concentrazione del credito vantato nei confronti dei primi dieci clienti pari al 53% 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

I possibili impatti derivanti dal conflitto in Ucraina risultano solo parzialmente valutabili 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 mila passeggeri per l'intera annualità 2022 ed il Gruppo ritiene che non vi siano altri impatti significativi sulle attività.

Ciò nonostante 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. Il Gruppo prosegue pertanto il monitoraggio delle evoluzioni del conflitto per l'identificazione degli eventuali ulteriori rischi e impatti sul business.

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

L'attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l'Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, Ryanair. A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell'Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell'operatività del vettore medesimo sullo scalo. Al 30 settembre 2022, l'incidenza dei passeggeri Ryanair sui volumi di traffico registrati dall'Aeroporto è stata del 58,6%.

Nel solco della partnership da ultimo rinnovata nell'ottobre 2016 con accordo pluriennale terminato a fine ottobre 2022 che ha visto incremento del numero di destinazioni servite da e per lo scalo bolognese ed un'offerta secondo standard qualitativi elevati grazie agli investimenti portati avanti dall'aeroporto ed al programma "Always getting better" del vettore, AdB e Ryanair si stanno attualmente confrontando per opportuno aggiornamento e ridefinizione dei reciproci impegni, fin qui le Parti riconfermando significativo interesse alla ricerca di adeguata e sostenibile intesa.

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 scaduto l'attuale accordo (ottobre 2022) lo stesso possa non essere 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, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri o la definizione di un nuovo accordo a condizioni meno favorevoli rispetto a quelle attese dal Gruppo, 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 in corso di pubblicazione la nuova Policy di incentivazione, 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 aveva acconsentito, in accoglimento delle istanze di alcune categorie di subconcessionari, alla revisione dei contratti con significativa rinuncia alla struttura composta da MAG (minimi annui garantiti) oltre a ROY (royalties) quali complemento prezzo a remunerazione delle migliori performances assicurate dai precedenti elevati livelli di traffico verso nuove condizioni basate su corrispettivi variabili.

Ulteriori attività negoziali sono quindi state condotte 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, l'offerta commerciale risulta complessivamente ritornata in linea alla situazione precedente alla pandemia.

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. Con provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha espresso parere favorevole sul Piano Investimenti presentato da AdB S.p.A. per il periodo quadriennale 2023-2026.

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 - attualmente non ancora del tutto rientrato - 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, con riconferma, piena, quindi nell'agosto 2022, 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 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, sovranazionale e, pure, internazionale. Eventuali mutamenti dell'attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell'ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli *slots*, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull'operatività e sui risultati economici della Società e del Gruppo ad essa facente capo. Tra le altre si dà atto che 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, che, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, porteranno ragionevolmente ad una riduzione delle tariffe applicabili per gli anni successivi.

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 consente. Il test di *impairment* non ha evidenziato perdite durevoli di valore.

Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2022 – sempre per 199 milioni di Euro – il Gruppo ha aggiornato le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data riferite all'esercizio in corso e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment*.

Tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 30 settembre 2022 rispetto alle previsioni tendenziali 2022, non essendosi manifestati indicatori di *impairment*, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 settembre 2022, così come del capitale investito netto del Gruppo.

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.
- **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	30/09/2022	30/09/2021	Var.Ass.	Var.%
Fidejussioni	9.668	3.456	6.211	180%
Pegno su Strumento Finanziario Partecipativo	10.873	10.873	0	0%
Lettere di patronage	1.840	2.361	(521)	-22%
Totale garanzie prestate	22.380	16.690	5.690	34%

Al 30 settembre 2022, le garanzie rilasciate dal Gruppo ammontano a 22,4 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) oltre alla fidejussione a favore di Enac prevista dalla Convenzione di Gestione Totale (1,6 milioni di Euro);
- pegno sullo Strumento Finanziario Partecipativo emesso da Marconi Express Spa e sottoscritto dalla Società per un valore nominale di 10,87 milioni di Euro a garanzia delle obbligazioni di Marconi Express nei confronti degli Istituti di Credito finanziatori del progetto People Mover;
- 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 del periodo, risulta pari a 1,8 milioni di Euro.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO 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.

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

Andamento del traffico

Con una crescita del 4,2% su ottobre 2019 (ultimo anno pre-pandemia) e con un +44,4% su ottobre 2021, a ottobre 2022 lo scalo ha fatto registrare il miglior dato di ottobre della propria storia con 840 mila passeggeri mensili (esattamente: 841.478).

Come per i mesi precedenti, anche l'andamento di ottobre presenta notevoli differenze tra voli nazionali ed internazionali, con i passeggeri su voli nazionali in forte crescita anche sul 2019 (+28,4%), mentre quelli internazionali, seppure in recupero, sono ancora leggermente al di sotto dei livelli pre-Covid (-1,8%).

Nel dettaglio, ad ottobre 2022 si sono registrati 206.400 passeggeri su voli nazionali (+9,7% sul 2021) e 635.078 passeggeri su voli internazionali (+60,9% sul 2021).

I movimenti aerei del mese sono stati 6.306, in aumento del 1,2% su ottobre 2019 (e in crescita del 29,2% su ottobre 2021), mentre le merci trasportate per via aerea sono state 4.223 tonnellate, in aumento del 24,8% sul 2019 e del 19,2% sul 2021.

Le mete preferite di ottobre 2022 sono state: Catania, Barcellona, Palermo, Madrid, Parigi Charles de Gaulle, Bari, Brindisi, Londra Heathrow, Tirana e Londra Stansted.

I dati dei primi dieci mesi del 2022 evidenziano l'ulteriore riduzione del gap negativo sul 2019 e confermano la forte crescita di passeggeri sul 2021. Le merci sono in aumento sia sul 2021 che sul 2019.

Nel dettaglio, nel periodo gennaio-ottobre 2022 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 7.331.731 passeggeri (-8,1% sul 2019 e +136,9% sul 2021). Nei primi dieci mesi dell'anno i movimenti complessivi sono stati 56.362 (-8,7% sul 2019 e +94,1% sul 2021), mentre le merci trasportate sono state 35.595 tonnellate (+12,3% sul 2019 e +12,8% sul 2021).

In data 10 novembre u.s. AdB ha acquistato da Aeroporti di Roma una partecipazione del 5% nella società UrbanV Spa, costituita in data 28 giugno 2022 da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia e Aeroports de la Cote d'Azur per lo sviluppo internazionale della urban air mobility.

Andamento economico-finanziario e prevedibile evoluzione della gestione

Secondo ACI World le prospettive di recupero del traffico mondiale saranno influenzate positivamente da alcuni fattori, come il picco della domanda lato passeggeri, spinta da una combinazione di risparmi cumulati durante la pandemia ed il forte desiderio di riconnettersi (oltre che a volersi riappropriare della libertà di muoversi - i.e. «*revenge travel*»), ed il tasso di vaccinazione elevato insieme all'allentamento delle restrizioni ai movimenti, che favoriscono nuovamente gli spostamenti fuori dai confini nazionali.

Al contrario, gli analisti evidenziano anche degli svantaggi o fattori di rischio che stanno esercitando sempre più pressione sulla ripresa del traffico, ossia (i) i conflitti geopolitici derivanti dall'aggressione della Russia all'Ucraina, che hanno generato un aumento dei costi di viaggio per effetto della crescita dei prezzi dell'energia e delle materie prime, (ii) il rallentamento della ripresa economica per effetto della crescita dei tassi di interesse e dell'inflazione, (iii) la mancanza di forza lavoro e i ritardi nelle *supply chain* sia a livello industriale per le difficoltà nei trasporti e caro prezzi, sia a livello di servizi per una ripresa della domanda più repentina rispetto alle previsioni e (iv) le potenziali nuove ondate legate allo sviluppo di nuove varianti Covid-19 più contagiose.

La flessione dovuta a fattori macroeconomici, quali la possibile recessione e l'erosione del potere di acquisto delle famiglie a causa dell'inflazione sono fattori di frenata che, come confermato anche da ulteriori studi di settore, potrebbero determinare un rallentamento dell'attuale trend di crescita. La forte domanda registrata in questi mesi non dà quindi certezze sul futuro andamento del traffico, in particolare a partire dall'autunno, causando quindi una frenata nello scenario di ripresa ai livelli pre-Covid al 2025 (*Fonte: Trasporto aereo, svolta lontana – I livelli pre Covid solo nel 2025, Il Sole 24 Ore, 20 luglio 2022*) e distinguendo tuttavia, secondo l'analisi svolta da ACI World, un recupero a due velocità: più rapido per il traffico domestico globale già a fine 2023, più lento per il traffico internazionale tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025.

Nel 2022, pertanto, a livello mondiale si prevede di raggiungere il 74% del traffico del 2019 per un totale di circa 6,8 miliardi di passeggeri considerando lo scenario a valori correnti, il quale sconta (i) le recenti dinamiche macroeconomiche, (ii) le attuali tensioni geopolitiche e (iii) l'impatto di possibili nuove ondate legate alle varianti del virus Covid-19. L'Europa ha registrato, nel 2021, un recupero di solo il 43,5% del traffico del 2019, tuttavia, sulla base della forte ripresa registrata nei primi due trimestri dell'anno, si prevede di raggiungere circa l'82,5% del traffico per la fine dell'anno e confermando una ripresa in linea con le attese degli esperti. (*Fonti: The impact of COVID-19 on airports—and the path to recovery, ACI World, 6 ottobre 2022; 2022 ACI World Airport Traffic Report, ottobre 2022; Eurocontrol Forecast Update 2022-2028, ottobre 2022*)

A questi fattori di carattere generale, che già rendono necessario conservare un approccio prudente con riferimento alle previsioni economiche e finanziarie di breve e medio termine, si sommano poi altri fattori specifici riferibili alla Società, che deve affrontare nel breve termine alcuni momenti decisionali particolarmente significativi, quali il rinnovo del contratto di programma, in scadenza al 31 dicembre 2023, e il rinnovo del contratto pluriennale sottoscritto con il più importante cliente dell'Aeroporto, scaduto a fine ottobre 2022, meglio descritto alla sezione 7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE, cui si rimanda.

Nel complesso contesto sopradescritto, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, confidando nel buon esito delle azioni intraprese nel 2022, la Capogruppo stima che la ripresa dei volumi sullo scalo di Bologna nei prossimi anni sia sostanzialmente allineata a tali previsioni.

Il Gruppo manterrà in atto, per quanto possibile, una forte attenzione nella gestione dei costi, tenendo conto dei volumi di traffico che hanno raggiunto, a livello mensile, i livelli pre-Covid, ma che risultano concentrati in particolare in alcune fasce di picco.

Nel 2022 e nei prossimi anni 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 e di volumi di traffico crescenti.

Il contributo del fondo di compensazione danni Covid ha consentito di chiudere il periodo in esame con un risultato fortemente positivo che, unitamente alla ripresa del traffico, consente di guardare al futuro con rinnovata fiducia nonostante le minacce tuttora presenti sul fronte pandemico, del conflitto russo-ucraino e delle tensioni sui prezzi delle principali fonte energetiche e delle materie prime.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 novembre 2022

Prospetti contabili consolidati al 30 Settembre 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

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2022	al 31.12.2021
Diritti di concessione		202.527	199.364
Altre attività immateriali		1.228	914
Attività immateriali	1	203.755	200.278
Terreni, immobili, impianti e macchinari		10.871	11.293
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	2	15.603	16.025
Partecipazioni	3	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	4	13.379	13.306
Imposte differite attive	5	10.167	13.093
Altre attività non correnti	6	277	210
Altre attività non correnti		23.867	26.653
ATTIVITA' NON CORRENTI		243.225	242.956
Rimanenze di magazzino	7	939	735
Crediti commerciali	8	22.669	19.977
Altre attività correnti	9	9.657	5.393
Attività finanziarie correnti		0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	10	65.787	28.215
ATTIVITA' CORRENTI		99.052	54.320
TOTALE ATTIVITA'		342.277	297.276
<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 30.09.2022	al 31.12.2021
Capitale sociale		90.314	90.314
Riserve		67.770	74.201
Risultato dell'esercizio		32.596	(6.717)
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	11	190.680	157.798
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	11	190.680	157.798
TFR e altri fondi relativi al personale	12	3.598	3.841
Imposte differite passive	13	2.847	2.691
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	9.654	10.097
Fondi per rischi e oneri	15	1.332	1.517
Passività finanziarie non correnti	16	54.048	63.526
Altri debiti non correnti		55	55
PASSIVITA' NON CORRENTI		71.534	81.727
Debiti commerciali	17	25.560	19.035
Altre passività	18	37.852	29.094
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	14	1.582	1.676
Fondi per rischi e oneri	15	28	23
Passività finanziarie correnti	16	15.041	7.923
PASSIVITA' CORRENTI		80.063	57.751
TOTALE PASSIVITÀ		151.597	139.478
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		342.277	297.276

Conto Economico Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021
Ricavi per servizi aeronautici		40.347	19.197
Ricavi per servizi non aeronautici		31.506	12.686
Ricavi per servizi di costruzione		9.296	6.056
Altri ricavi e proventi della gestione		21.892	571
Ricavi	19	103.041	38.510
Materiali di consumo e merci		(3.118)	(1.166)
Costi per servizi		(15.745)	(11.278)
Costi per servizi di costruzione		(8.854)	(5.767)
Canoni, noleggi e altri costi		(6.240)	(3.024)
Oneri diversi di gestione		(2.306)	(2.290)
Costo del personale		(20.047)	(15.519)
Costi	20	(56.310)	(39.044)
Ammortamento diritti di concessione		(5.573)	(5.443)
Ammortamento altre attività immateriali		(324)	(653)
Ammortamento attività materiali		(1.541)	(1.671)
Ammortamenti e svalutazioni	21	(7.438)	(7.767)
Accantonamento rischi su crediti		(745)	(621)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(1.584)	(330)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(224)	(78)
Accantonamenti per rischi ed oneri	22	(2.553)	(1.029)
Totale Costi		(66.301)	(47.840)
Risultato operativo		36.740	(9.330)
Proventi finanziari	23	1.311	58
Oneri finanziari	23	(965)	(746)
Risultato ante imposte		37.086	(10.018)
Imposte dell'esercizio	24	(4.490)	2.458
Utile (perdita) d'esercizio		32.596	(7.560)
Utile (perdita) di terzi		0	0
Utile (perdita) di gruppo		32.596	(7.560)
Utile/ (perdita) Base per azione (in unità di Euro)		0,91	(0,21)
Utile/ (perdita) Diluito per azione (in unità di Euro)		0,91	(0,21)

Conto Economico Complessivo Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021
Utile (perdita) di esercizio (A)	32.596	(7.560)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	376	118
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR e altri fondi relativi al personale	(91)	(30)
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	285	88
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	285	88
Total utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	32.881	(7.472)
di cui Terzi	0	0
di cui Gruppo	32.881	(7.472)

Rendiconto Finanziario Consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 30.09.2021
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	37.086	(10.018)
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità		
- Margine da servizi di costruzione	(442)	(289)
+ Ammortamenti	7.438	7.767
+ Accantonamento fondi	2.553	1.029
+ Oneri/(proventi) per interessi da attualizzazione fondi e TFR	(1.248)	(21)
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	902	709
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	(23)	700
+/- Accantonamento TFR e altri costi del personale	141	67
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	46.407	(56)
Variazione rimanenze di magazzino	(204)	27
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(3.266)	(12.509)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti	(3.880)	(4.299)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	6.600	(816)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	8.561	6.500
Interessi pagati	(1.002)	(1.016)
Interessi incassati	0	2
Imposte pagate	(23)	0
TFR e altri fondi del personale pagati	(92)	(306)
Utilizzo fondi	(1.343)	(461)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dalle attività operative netto	51.758	(12.934)
Acquisto di attività materiali	(1.030)	(221)
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(9.491)	(5.898)
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	0	275
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di investimento	(10.521)	(5.845)
Finanziamenti rimborsati	(3.231)	(1.668)
Pagamento quota capitale leasing	(434)	(261)
Flussi di cassa generato / (assorbito) dell'attività di finanziamento	(3.665)	(1.929)
 Variazione finale di cassa	 37.572	 (20.708)
 Disponibilità liquide inizio periodo	 28.215	 43.658
 Variazione finale di cassa	 37.572	 (20.708)
 Disponibilità liquide fine periodo	 65.787	 22.950

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovraprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2021	90.314	25.683	8.179	57.116	(3.272)	(1.060)	(12.445)	(6.717)	157.798	0	157.798
Attribuzione del risultato esercizio 2021	0	0	0	273	0	0	(6.990)	6.717	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	285	0	32.596	32.862	0	32.862
Patrimonio netto al 30.09.2022	90.314	25.683	8.179	57.389	(3.272)	(775)	(19.435)	32.596	190.680	0	190.680

<i>in migliaia di euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovraprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2020	90.314	25.683	8.179	56.655	(3.272)	(1.036)	1.604	(13.590)	164.538	0	164.538
Attribuzione del risultato esercizio 2020	0	0	0	462	0	0	(14.050)	13.590	0	0	0
Aumento Capitale Sociale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	88	0	(7.560)	(7.472)	0	(7.472)
Patrimonio netto al 30.09.2021	90.314	25.683	8.179	57.117	(3.272)	(948)	(12.446)	(7.560)	157.067	0	157.067

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 30 Settembre 2022

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito "il bilancio consolidato abbreviato del Gruppo" o "bilancio consolidato") è stato predisposto per i nove mesi chiusi al 30 settembre 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 periodo 1° gennaio - 30 settembre 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 *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

L'andamento del Gruppo pur essendo stato fortemente impattato dagli effetti della crisi legata al Covid-19, cui attualmente si sommano i fattori di rischio sia di carattere generale che specifici del Gruppo, meglio descritti al paragrafo "*FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO ED EVOLUZIONE PREDIBILE DELLA GESTIONE*" (cui si rimanda), ha registrato un deciso miglioramento a partire dalla primavera 2022 grazie alla forte ripresa del traffico areo. A ciò si sono aggiunte 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 completamente incassati.

Nonostante lo scenario attuale sia in costante divenire e rimanga tuttora difficile formulare previsioni sul futuro a breve e medio termine, in considerazione del miglioramento della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, nonché delle linee di credito ad oggi disponibili, gli amministratori ritengono che non sussistano significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale e che il Gruppo sia in grado di fare fronte ai fattori di rischio che caratterizzano l'attuale contesto, assolvendo ai propri impegni finanziari, contrattuali e concessori.

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 periodo chiuso al 30 settembre 2022 è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 novembre 2022.

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il Bilancio Consolidato al 30 settembre 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").

I principi ed i criteri contabili utilizzati sono quelli utilizzati per la redazione del bilancio annuale al 31 dicembre 2021 al quale si rimanda, ad eccezione dei nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni entrati in vigore a partire dal 1° gennaio 2022, applicati per la prima volta dal Gruppo dalla data di efficacia obbligatoria e riepilogati nel prosieguo del presente documento al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati dal Gruppo". Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emessi ma non ancora in vigore.

Il presente resoconto intermedio 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 contabile IAS 1, ritenendoli più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali. In particolare, nella rappresentazione della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata è stato utilizzato lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.

Un'attività è corrente quando:

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

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

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

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

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

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci al 30 settembre 2022 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 30 settembre 2022 e al 31 dicembre 2021 e relativa denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

SOCIETA' CONTROLLATE (in migliaia di Euro)	Capitale Sociale	% Possesso	
		al 30.09.2022	al 31.12.2021
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l. Società Unipersonale	316	100,00%	100,00%

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 periodo 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. 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>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022 Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022 Non Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022 Altro</i>	<i>Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2022</i>
Ricavi	49.884	32.020	21.137	103.041
Costi	(45.243)	(11.067)	0	(56.310)
Margine Operativo Lordo	4.641	20.953	21.137	46.731
Ammortamenti e svalutazioni	(5.014)	(2.424)	0	(7.438)
Accantonamenti	(2.121)	(432)	0	(2.553)
Risultato operativo	(2.494)	18.097	21.137	36.740
Proventi finanziari	0	0	1.311	1.311
Oneri finanziari	0	0	(965)	(965)
Risultato ante imposte	(2.494)	18.097	21.483	37.086
Imposte dell'esercizio	0	0	(4.490)	(4.490)
Utile (perdita) d'esercizio	(2.494)	18.097	16.993	32.596
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	32.596

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021 Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021 Non Aviation</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021 Altro</i>	<i>Totale per i nove mesi chiusi al 30.09.2021</i>
Ricavi	24.377	14.133	0	38.510
Costi	(31.267)	(7.777)	0	(39.044)
Margine Operativo Lordo	(6.890)	6.356	0	(534)
Ammortamenti e svalutazioni	(5.262)	(2.505)	0	(7.767)
Accantonamenti	(875)	(154)	0	(1.029)
Risultato operativo	(13.027)	3.697	0	(9.330)
Proventi finanziari	0	0	58	58
Oneri finanziari	0	0	(746)	(746)
Risultato ante imposte	(13.027)	3.697	(688)	(10.018)
Imposte dell'esercizio	0	0	2.458	2.458
Utile (perdita) d'esercizio	(13.027)	3.697	1.770	(7.560)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	0
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(7.560)

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

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2022 Aviation	Al 30.09.2022 Non Aviation	Al 30.09.2022 Altro	Al 30.09.2022 Totale
Attività non correnti	181.311	38.207	23.707	243.225
Attività immateriali	177.448	26.307	0	203.755
Diritti di concessione	176.727	25.800	0	202.527
Altre attività immateriali	721	507	0	1.228
Attività materiali	3.712	11.891	0	15.603
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.712	7.159	0	10.871
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	151	9	23.707	23.867
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	13.379	13.379
Imposte differite attive	0	0	10.167	10.167
Altre attività non correnti	151	9	117	277
Attività correnti	25.698	6.468	66.886	99.052
Rimanenze di magazzino	416	523	0	939
Crediti commerciali	17.455	5.214	0	22.669
Altre attività correnti	7.827	731	1.099	9.657
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	65.787	65.787
Totale attività	207.009	44.675	90.593	342.277

<i>in migliaia di euro</i>	Al 30.09.2021 Aviation	Al 30.09.2021 Non Aviation	Al 30.09.2021 Altro	Al 30.09.2021 Totale
Attività non correnti	177.163	38.723	26.397	242.283
Attività immateriali	173.366	26.478	0	199.844
Diritti di concessione	172.669	26.127	0	198.796
Altre attività immateriali	697	351	0	1.048
Attività materiali	3.720	12.233	0	15.953
Terreni, immobili, impianti e macchinari	3.720	7.501	0	11.221
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	77	12	26.397	26.486
Partecipazioni	0	0	44	44
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	12.970	12.970
Imposte differite attive	0	0	13.233	13.233
Altre attività non correnti	77	12	150	239
Attività correnti	21.054	5.070	23.483	49.607
Rimanenze di magazzino	427	222	0	649
Crediti commerciali	13.580	4.301	0	17.881
Altre attività correnti	7.047	547	533	8.127
Attività finanziarie correnti	0	0	0	0
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	22.950	22.950
Totale attività	198.217	43.793	49.880	291.890

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

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

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

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

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

Riportiamo di seguito le principali differenze:

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

ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

ATTIVITÀ

1. Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Diritti di concessione	202.527	199.364	3.163
Software, licenze e diritti simili	413	404	9
Altre attività immateriali	46	50	(4)
Certificati Energetici	0	0	0
Altre attività immateriali in corso	769	460	309
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	203.755	200.278	3.477

Al 30 settembre 2022, la voce Diritti di concessione registra un incremento di 9,3 milioni di Euro di cui 8,9 milioni (pari al fair value dei servizi di costruzione prestati nel corso del periodo) principalmente dovuto ai lavori per la:

- realizzazione di un nuovo piazzale di sosta per aeromobili per aviazione commerciale;
- realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto, in sostituzione del bacino esistente denominato "Cava Olmi";
- rifunzionalizzazione dell'area cargo che comprende anche il completamento di una nuova tettoia e la realizzazione di rulliere per il carico e scarico delle merci.

L'ammortamento dei Diritti di concessione del periodo in esame ammonta a 5,6 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione.

La voce Software, licenze e diritti simili, registra un incremento di 329 mila Euro che riguarda principalmente l'acquisto di licenze software.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per sviluppi software non conclusi al 30 settembre 2022 tra le quali si segnala la realizzazione del nuovo sito Web.

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

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.

Con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione al 30 giugno 2022 – pari a 199 milioni di Euro sostanzialmente invariati rispetto al 31 dicembre 2021 - il Gruppo ha rivisto le proiezioni suddette sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate a tale data riferite all'esercizio in corso e anche da quest'ultima proiezione non sono emersi indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36.

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto dell'andamento del consuntivo al 30 settembre 2022 rispetto alle previsioni tendenziali 2022, il Gruppo conferma le risultanze di recuperabilità degli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 30 settembre 2022, così come del capitale investito netto del Gruppo.

2. Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Terreni	2.763	2.763	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	2.953	3.151	(198)
Macchinari, attrezzi e impianti	1.987	2.085	(98)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.227	1.405	(178)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	843	487	356
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	14.505	14.623	(118)
Terreni in leasing	601	855	(254)
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie in leasing	0	0	0
Macchinari, attrezzi e impianti in leasing	291	397	(106)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto in leasing	206	150	56
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI IN LEASING	1.098	1.402	(304)
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI COMPLESSIVO	15.603	16.025	(422)

Al 30 settembre 2022 l'incremento complessivo di questa categoria ammonta a 1,2 milioni di Euro e riguarda prevalentemente l'acquisto di un apparato Firewall a protezione della rete aziendale, un elevatore semovente per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM), un'autovettura friction tester utilizzata per la misurazione del coefficiente di attrito della pista di volo e computer e hardware di vario genere.

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 di qualche attrezzatura. Il valore iscritto al 30 settembre 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 la Capogruppo, mediante valutazioni interne, conferma periodicamente che il valore di iscrizione approssimi il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali asset.

3. Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Altre Partecipazioni al 30 settembre 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 30.09.2022
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 30.09.2022	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 periodo chiuso al 30 settembre 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 30.09.2022
Credito da Terminal Value	1.387	61	0	0	1.448
Strumenti Finanziari Partecipativi	10.873	0	0	0	10.873
Altre attività finanziarie	1.046	12	0	0	1.058
TOTALE ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	13.306	73	0	0	13.379

Al 30 settembre 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 voce in oggetto si riferisce quindi alla quota di investimenti in diritti di concessione e interventi al fondo di rinnovo che, ai fini della contabilità regolatoria, rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione. La movimentazione del periodo è determinata dai proventi finanziari di competenza del periodo 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 che non attribuisce diritti amministrativi e quindi non garantisce il controllo/controllo congiunto o significativa influenza sull’entità ai sensi dei principi contabili internazionali, 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 dello Strumento Finanziario Partecipativo al 30 settembre 2022 non è stata apportata nessuna variazione in quanto i risultati intermedi comunicati dalla concessionaria in termini di biglietti venduti e le aspettative di traffico per l’intera annualità sono positivi ed in linea con le previsioni del piano economico-finanziario. Sulla base di questi ed altri elementi il Gruppo ritiene che non vi siano evidenze di *impairment loss* da rilevare sul valore dello strumento partecipativo al 30 settembre 2022. Si precisa che la società mostra al 31 dicembre 2021 un patrimonio netto pari a 13 milioni di Euro, una perdita di esercizio pari a 3,1 milioni di Euro ed un indebitamento finanziario netto pari a 66,7 milioni di Euro.
- 1,1 milioni 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 periodo chiuso al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Rettifiche</i>	<i>al 30.09.2022</i>
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	13.093	783	(3.709)	10.167

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

- fondi fiscalmente deducibili in esercizi successivi quali fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, fondo rischi ed oneri e fondo svalutazione crediti;
- costi di manutenzione di cui all’art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- perdite fiscali portate a nuovo relative principalmente allo stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 per la quale sussiste la ragionevole certezza del futuro recupero considerati i risultati economici previsionali del Gruppo.
- rettifiche connesse all’applicazione dei principi contabili internazionali;
- componenti negativi di reddito deducibili in esercizi successivi.

Il decremento registrato nel periodo è ascrivibile principalmente all'utilizzo delle imposte anticipate stanziate nel 2020 e nel 2021 a fronte delle perdite fiscali IRES e sull'ACE.

In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

6. Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Ratei e risconti attivi non correnti	17	50	(33)
Depositi cauzionali	91	93	(2)
Crediti tributari non correnti	67	67	0
Altri crediti non correnti	102	0	102
ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	277	210	67

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi. La voce "crediti tributari non correnti" accoglie il credito d'imposta esigibile oltre l'esercizio successivo per investimenti in beni strumentali della Capogruppo di cui alla L. 160/2019 art. 1, co. da 184 a 197 e alla L. 178/2020 art. 1, co. da 1051 a 1063.

La voce altri crediti non correnti accoglie crediti aviation esigibili nei prossimi 5 anni per effetto del decreto di omologa del concordato preventivo di un vettore.

7. Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	571	562	9
Rimanenze di Prodotti finiti	368	173	195
RIMANENZE DI MAGAZZINO	939	735	204

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista oltre a materiali di officina e di consumo quali cancelleria, stampati e divise mentre le rimanenze di prodotti finiti si riferiscono al carburante per aeromobili ed al liquido antigelo per lo sbrinamento degli stessi. La crescita delle rimanenze al 30 settembre 2022 è dovuta principalmente a quest'ultima componente.

8. Crediti commerciali

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti commerciali	24.882	21.616	3.266
Fondo svalutazione	(2.213)	(1.639)	(574)
CREDITI COMMERCIALI	22.669	19.977	2.692

Al 30 settembre 2022 i crediti commerciali lordi, che includono gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere, ammontano a 24,9 milioni di Euro ed evidenziano un aumento di 3,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 dovuta sostanzialmente alla crescita del fatturato in quanto i giorni medi di incasso, anche se non ancora ai livelli pre-Covid, mostrano una tendenza positiva (71 giorni al 30 settembre 2022 contro 79 giorni al 31 dicembre 2021).

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2022
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(1.639)	(766)	171	21	(2.213)

9. Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Credito IVA	96	88	8
Crediti per imposte dirette	55	54	1
Crediti verso il personale	55	53	2
Altri crediti	9.451	5.198	4.253
ALTRÉ ATTIVITÀ' CORRENTI	9.657	5.393	4.264

La crescita di questa categoria è dovuta all'aumento della voce "altri crediti" per 4,3 milioni di Euro di cui si fornisce il dettaglio nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Crediti per addizionale ai diritti di imbarco passeggeri	8.013	5.279	2.734
Crediti per Iresa	353	341	12
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(1.445)	(1.584)	139
Ratei e Risconti attivi	1.352	761	591
Anticipi a fornitori	171	7	164
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	19	77	(58)
Altri crediti correnti	988	317	671
TOTALE ALTRI CREDITI	9.451	5.198	4.253

La prima voce attiene 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, strettamente correlato al traffico passeggeri; 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. La crescita è legata all'aumento del traffico e quindi del fatturato *aviation*.

Il credito per Iresa, sostanzialmente invariato rispetto al 31 dicembre 2021, è dovuto all'introduzione, dal 1° gennaio 2020 del tributo regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili che il Gruppo addebita ai vettori in base al *noise certificate* e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili e riversa, una volta incassato, alla Regione Emilia Romagna.

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

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2021	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 30.09.2022
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale/Iresa	(1.584)	(95)	66	168	(1.445)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(1.584)	(95)	66	168	(1.445)

La crescita dei ratei e risconti attivi è legata all'infrannualità del periodo in esame ed infine, l'aumento della voce "altri crediti correnti" attiene prevalentemente l'anticipazione lavori erogata ad un appaltatore il cui contratto di appalto è stato recentemente risolto in danno ai sensi e per gli effetti dell'art.108 del D.Lgs. 50/2016 e per il cui approfondimento si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione.

10. Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	65.758	28.180	37.578
Denaro e valori in cassa	29	35	(6)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITA' LIQUIDE	65.787	28.215	37.572

La voce "depositi bancari e postali" è rappresentata dai saldi dei conti correnti bancari. Oltre ai conti correnti bancari la Capogruppo dispone di una linea di credito non utilizzata di 5 milioni di Euro. Per il commento sulla liquidità del periodo si rinvia all'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

PASSIVITÀ

11. Patrimonio netto

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

in migliaia di euro	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Capitale sociale	90.314	90.314	0
Riserve	67.770	74.201	(6.431)
Risultato dell'esercizio	32.596	(6.717)	39.313
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	190.680	157.798	32.882

i. Capitale sociale

Il Capitale Sociale della Capogruppo al 30 settembre 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 i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021
Utile/(Perdita) di periodo del Gruppo (*)	32.881.619	(7.470.997)
Numero medio di azioni in circolazione	36.125.665	36.125.665
Utile/(Perdita) Base per azione	0,91	(0,21)
Utile/(Perdita) Diluito per azione	0,91	(0,21)

(*) da *Prospetto di Conto Economico Complessivo Consolidato*

Si precisa che per il Gruppo AdB l'utile/(perdita) per azione base e l'utile/(perdita) per azione diluito al 30 settembre 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 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

in migliaia di euro	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	25.683	25.683	0
Riserva legale	8.179	8.179	0
Riserva straordinaria	57.389	57.116	273
Riserve FTA	(3.272)	(3.272)	0
Utili/perdite portati a nuovo	(19.435)	(12.445)	(6.990)
Riserva OCI	(775)	(1.060)	285
TOTALE RISERVE	67.770	74.201	(6.432)

La riserva sovrapprezzo emissione azioni è stata costituita quanto a:

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

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

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

La riserva straordinaria risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2021 della controllata FFM.

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

- degli utili dell'esercizio precedente derivanti dalle scritture las delle società controllate;
- della destinazione dei risultati dell'esercizio precedente della controllata Tag e della Capogruppo.

La riserva OCI rileva le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 revised (nota 12), al netto del relativo effetto fiscale come da tabella di seguito riportata:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.019)	(1.395)	376
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	244	335	(91)
RISERVA OCI	(775)	(1.060)	285
di cui di terzi	0	0	0
di cui del gruppo	(775)	(1.060)	285

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 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
TFR	3.249	3.616	(367)
Altri fondi relativi al personale	349	225	124
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.598	3.841	(243)

La tabella di seguito riporta la movimentazione dell'esercizio 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 30.09.2022
TFR	3.616	17	84	(92)	(376)	3.249
Altri fondi relativi al personale	225	123	1	0	0	349
TOTALE TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	3.841	141	85	(92)	(376)	3.598

Gli altri fondi relativi al personale riguardano la passività al 30 settembre 2022 relativa al piano di incentivazione a lungo termine ed al patto di non concorrenza dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale della Capogruppo.

13. Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>al 30.09.2022</i>
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.691	156	0	2.847

Il fondo imposte differite ammonta a 2,8 milioni di Euro. Le imposte differite sono state iscritte in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12 *"accordi per servizi in concessione"*, come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS del Bilancio 2014.

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 periodo chiuso al 30 settembre 2022, suddiviso nella quota non corrente e corrente.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Incrementi</i>	<i>Utilizzi</i>	<i>Riclassifiche</i>	<i>al 30.09.2022</i>
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali non corrente	10.097	357	0	(800)	9.654
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali corrente	1.676	0	(894)	800	1.582
TOTALE FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	11.773	357	(894)	0	11.236

Al 30 settembre 2022 il fondo rinnovo infrastrutture complessivo ammonta a 11,2 milioni di Euro contro 11,8 milioni rilevati al termine dell'esercizio precedente.

La movimentazione del periodo è dovuta:

- ✓ all'accantonamento (1,6 milioni di Euro) al netto dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione dei flussi finanziari che ha determinato un impatto positivo di 1,2 milioni di Euro;
- ✓ agli utilizzi (894 mila Euro) per interventi che riguardano principalmente il ripristino di un tratto dello strato di usura della pista di volo oltre ad interventi sulla copertura del terminal, di riqualifica uffici e interventi vari 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 periodo chiuso al 30 settembre 2022:

<i>in migliaia di euro</i>	<i>al 31.12.2021</i>	<i>Accantonamenti</i>	<i>Utilizzi/Altri decrementi</i>	<i>al 30.09.2022</i>
Fondo rischi per contenziosi in corso	978	219	(130)	1.067
Altri fondi rischi e oneri	539	0	(274)	265
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	1.517	219	(404)	1.332
Fondo arretrati lavoro dipendente	23	5	0	28
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI CORRENTI	23	5	0	28
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI FUTURI	1.540	224	(404)	1.360

La voce “fondo rischi per contenziosi in corso” accoglie l’aggiornamento delle passività prudenzialmente stimate, anche con l’ausilio dei legali a mandato, a fronte di contenziosi in corso ed include principalmente:

- la stima degli interessi eventualmente dovuti in relazione al debito relativo al servizio antincendio (18,1 milioni di Euro al 30 settembre 2022), così come disciplinato dall’art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall’art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009;
- la stima dei rischi di revocatoria su alcuni clienti falliti nei passati esercizi, ad eccezione del fallimento Alitalia, per cui si rimanda al paragrafo successivo;
- la stima della passività per possibili contenziosi con appaltatori di lavori sul sedime aeroportuale.

Per maggiori informazioni si rimanda al capitolo Contenziosi della Relazione sulla Gestione.

La voce “altri fondi rischi ed oneri” è stata invece movimentata a fronte della sottoscrizione dell’atto di adesione nei confronti del Comune di Bologna, a seguito della diversa classificazione catastale di alcuni immobili ad opera dell’Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale – Territorio Area Servizi Catastali e Cartografici in data 13.12.2021, avendo la stessa provveduto d’ufficio ex L.311/04.

La definizione del suddetto atto sì è definitivamente perfezionata con il versamento della somma dovuta da parte di AdB e TAG.

Tale adesione, non ha comunque significato di acquiescenza ed è stata assunta al solo fine di evitare un contenzioso la cui prosecuzione sarebbe stata, in qualunque caso, eccessivamente onerosa ed antieconomica per il Gruppo, avuto riguardo al ridotto ambito di applicazione delle annualità in oggetto e la non applicazione delle sanzioni.

La Capogruppo ha fatto valere le proprie ragioni, con notifica, in data 9 febbraio 2022, di 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.

Il Gruppo, sino a che il contenzioso catastale proseguirà, senza un giudicato definitivo, provvederà a corrispondere le imposte IMU di competenza per poi fare valere, nei termini di legge, le eventuali richieste di rimborso di quanto versato.

Infine, il fondo arretrati lavoro dipendente riguarda la controllata FFM e, in particolare, la stima della parte economica del rinnovo del CCNL degli Handler, scaduto il 30 giugno 2017.

Sulla base dell’avanzamento dei contenziosi alla data di redazione del presente documento, supportato dall’aggiornamento dei consulenti a mandato, il Gruppo ritiene che i fondi stanziati in bilancio siano congrui e rappresentino la miglior stima delle passività per rischi e oneri.

Passività potenziali

In relazione al contenzioso doganale che ha coinvolto la controllata FFM nel 2021, più dettagliatamente descritto nell'apposita sezione “contenziosi” della Relazione sulla gestione, cui si rimanda, si rammenta che l’Ufficio delle Dogane di Bologna, in data 20 aprile 2021, ha notificato alla controllata FFM l’avviso di rettifica di diversi accertamenti di dichiarazione doganale, che contenevano l’invito a corrispondere maggiori dazi e IVA, unitamente agli interessi di mora, per circa 4,3 milioni di Euro. La controllata FFM, che ritiene di avere sempre operato nella massima correttezza e legalità, ha proposto impugnativa avverso ai già menzionati avvisi, cui ha fatto seguito la sentenza della CTP di Bologna del 6 luglio 2022, che ha accolto solo parzialmente i ricorsi di FFM, riducendo così l’ammontare delle somme richieste dall’agenzia delle entrate di 0,8 milioni di Euro.

La società sulla scorta del parere dei legali incaricati, valutato il dossier documentale inerente alla posizione, la giurisprudenza in materia ed anche alla luce della recente sentenza di primo grado, conferma di ritenere possibile ma non probabile la soccombenza. Nei termini di procedura FFM proporrà appello avverso le motivazioni non accolte nella sentenza del luglio 2022. Relativamente a questo contenzioso, infine, si ricorda che la garanzia per 5,8 milioni di Euro emessa da primario istituto a favore dell’Agenzia delle Dogane su richiesta di FFM, per il provvedimento sospensivo dei verbali di accertamento notificati alla controllata, prevede una co-obbligazione da parte di AdB.

In relazione, infine, alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia la Società ha ricevuto, ad inizio maggio 2020, notifica dell’azione revocatoria proposta dal Commissario Straordinario di ALITALIA SAI in a.s.. 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 2,01 milioni di Euro (al lordo dell’addizionale comunale ai diritti di imbarco dei passeggeri già versata alle autorità competenti). Alla data di redazione del presente documento, tenuto conto delle informazioni note e degli elementi di difesa eccepibili a fronte dell’azione avanzata, gli Amministratori, previo confronto con i legali incaricati, hanno giudicato la passività in oggetto come possibile ma non probabile; gli stessi hanno pertanto, ritenuto di darne opportuna informativa in Nota senza procedere 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 30 settembre 2022 confrontate con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	53.406	62.577	(9.171)
Passività finanziarie non correnti per leasing	642	949	(307)
PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI	54.048	63.526	(9.478)
Mutui – parte corrente	12.141	6.191	5.950
Passività finanziarie correnti per leasing	571	597	(26)
Debiti per addizionale diritti d’imbarco e Iresa	2.256	1.112	1.144
Altri debiti finanziari correnti	73	23	50
PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI	15.041	7.923	7.118
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE	69.089	71.449	(2.360)

Le passività finanziarie al 30 settembre 2022 ammontano a 69,1 milioni di Euro in calo di 2,4 milioni rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per il pagamento delle rate dei mutui e dei leasing in scadenza nel periodo (3,7 milioni di Euro) parzialmente controbilanciato dall’aumento dei debiti per addizionale ai diritti di imbarco dei passeggeri e Iresa (1,1 milioni di Euro) per la quota incassata dai vettori al 30 settembre 2022 e riversata agli Enti creditori nel mese di ottobre.

Al 30 settembre 2022 la voce "mutui" 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 31,1 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e 2,8 milioni tra le passività finanziarie correnti (prima rata in scadenza a settembre 2023);
- 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 prevedeva un periodo di preammortamento di 2 anni con pagamento della prima rata quindi a settembre 2022 per 1,6 milioni di Euro, è classificato per 17,2 milioni di Euro tra le passività finanziarie non correnti e per 6,25 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 30 settembre 2022 di 1,9 milioni di Euro (2,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021), 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 1,4 milioni di Euro tra i mutui – parte non corrente (1,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021), e per 0,5 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nei prossimi dodici mesi, tra i mutui – parte corrente (0,5 milioni di Euro anche al 31 dicembre 2021);
- mutuo decennale con scadenza dicembre 2024, in essere al 30 settembre 2022 per 6,3 milioni di Euro (7,7 milioni di Euro al 31 dicembre 2021) erogato da Intesa Sanpaolo Spa, finalizzato alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali. Tale finanziamento è classificato per 3,8 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.

Al fine di garantire la necessaria liquidità per supportare il piano degli investimenti e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, la Capogruppo ha sottoscritto a dicembre 2021 un finanziamento con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per il quale al 30 settembre 2022 non è stata avanzata nessuna richiesta di erogazione. Il contratto di finanziamento consentirà ad AdB una flessibilità adeguatamente allineata agli avanzamenti del piano di sviluppo infrastrutturale ed all'effettivo fabbisogno finanziario, assicurando un periodo di disponibilità delle erogazioni fino a 48 mesi dalla stipula e *tranches* plurime, in ogni caso per un importo complessivo non superiore al 50% dei costi stimati dell'intero progetto. Ciò unitamente alla flessibilità dell'opzione di scelta tra un tasso fisso e un tasso variabile, il cui importo sarà in entrambi i casi determinato da parte di BEI in relazione al momento della richiesta di finanziamento e alle condizioni complessive di erogazione e restituzione. L'ultima data di rimborso di ogni *tranche* cadrà non prima di quattro anni e non oltre diciotto anni dalla relativa data di erogazione, ferma la possibilità per AdB di procedere a rimborsi anticipati volontari. Il contratto presenta negative *pledges* e *covenant* anche informativi tipici per similari fattispecie, tra cui un obbligo di rimborso anticipato in caso di acquisizione del controllo di AdB.

Dettaglio Mutui:

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Mutui - parte non corrente	53.406	62.577	(9.171)
Mutui - parte corrente	12.141	6.191	5.950
TOTALE MUTUI	65.547	68.768	(3.221)

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui in essere al 30 settembre 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 accesi nel 2020, al costo nominale annuo presente nella tabella suesposta, si aggiunge il costo della garanzia SACE che ammonta allo 0,5% il primo anno, 1% il secondo e terzo anno e 2% dal quarto al sesto anno della quota di debito garantito, pari al 90% del finanziamento.

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

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che la Società finanziata sia inadempiente a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si segnala che al 30 settembre 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.

In seguito al deterioramento della situazione economica a causa della pandemia da Covid-19, e del mutamento della stessa rispetto a quanto previsto nel 2014, sono in corso di ridefinizione i *covenant* del finanziamento sottoscritto con Intesa Sanpaolo Spa e in scadenza a dicembre 2024 mentre relativamente al mutuo Unicredit finalizzato a luglio 2020, i *covenant* annuali previsti contrattualmente si applicheranno a partire dal bilancio 2022.

La revisione delle proiezioni economiche-finanziarie al 31 dicembre 2022 sulla base delle previsioni di traffico, ricavi, costi e investimenti aggiornate al 30 settembre 2022 evidenziano il rispetto dei *covenant* suddetti.

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

in migliaia di euro	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Passività finanziarie per leasing non correnti	642	949	(307)
Passività finanziarie correnti per leasing	571	597	(26)
TOTALE PASSIVITA' FINANZIARIE PER LEASING	1.213	1.546	(333)

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 0,6 milioni di Euro relativi ai canoni contrattualmente dovuti con scadenza oltre i 12 mesi successivi
- correnti: sempre per 0,6 milioni di Euro relativi ai canoni in scadenza entro i prossimi 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/Riclassificate	30/09/2022
Finanziamenti - quota corrente	6.191	(3.231)	0	9.181	12.141
Passività per leasing - quota corrente	597	(434)	51	357	571
Finanziamenti - quota non corrente	62.557	0	0	(9.151)	53.406
Passività per leasing - quota non corrente	949	0	80	(387)	642
Totale	70.294	(3.665)	131	1	66.760

17. Debiti commerciali

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
DEBITI COMMERCIALI	25.560	19.035	6.525

I debiti commerciali si riferiscono agli acquisti di beni e servizi, compresi gli investimenti e sono principalmente verso fornitori nazionali. Rispetto al 31 dicembre 2021 i debiti commerciali evidenziano una crescita di 6,5 milioni di Euro dovuta alla crescita delle attività.

18. Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti tributari correnti	2.785	1.062	1.723
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	4.329	3.873	456
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	21.305	18.971	2.334
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	9.433	5.188	4.245
TOTALE ALTRE PASSIVITA' CORRENTI	37.852	29.094	8.758

Si riportano di seguito i commenti alle principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debito IVA	505	133	372
Debiti per imposte dirette	1.483	16	1.467
Altri debiti tributari	797	913	(116)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	2.785	1.062	1.723

La crescita dei debiti tributari è dovuta all'aumento del debito Iva per la crescita del fatturato, del debito per imposte dirette in relazione alla stima delle imposte sul reddito del periodo oltre a ritenute a carico dei dipendenti e dei lavoratori autonomi.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti verso il personale per retribuzioni	995	1.038	(43)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	2.079	1.790	289
Debiti verso istituti di previdenza	1.255	1.045	210
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	4.329	3.873	456

Non si rilevano variazioni significative tra i due periodi.

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:

- 18,1 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;
- 3,2 milioni di Euro (1,9 milioni al 31 dicembre 2021) quale debito per canone variabile di concessione aeroportuale relativo alla stima del periodo gennaio-settembre 2022.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 30 settembre 2022 confrontato con i dati al 31 dicembre 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	al 30.09.2022	al 31.12.2021	Variazione
Debiti per addizionale ai diritti d'imbarco e Iresa	6.955	4.035	2.920
Altri debiti correnti	1.477	1.068	409
Ratei e risconti passivi correnti	1.001	85	916
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	9.433	5.188	4.245

La voce principale è costituita dal debito per addizionale ai diritti d'imbarco dei passeggeri e per Iresa, relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 30 settembre, per 6,9 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 in quanto non ancora giunta a scadenza, viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti (Nota 16). L'aumento di questa voce è dovuto alla crescita del fatturato *aviation*.

La voce "altri debiti correnti" include i depositi cauzionali e gli anticipi ricevuti dai clienti oltre ai ricavi anticipati e debiti diversi. Infine, i ratei e risconti passivi evidenziano un aumento legato all'infrannualità del periodo in esame.

NOTE ESPlicative alle PRINCIPALI VOCI DI CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

RICAVI

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 103 milioni di Euro con una crescita molto rilevante rispetto al periodo gennaio-settembre 2021 che si è chiuso con 38,5 milioni di Euro di ricavi. Isolando la voce "ricavi per servizi di costruzione" che dipende dagli investimenti in diritti di concessione realizzati nel periodo, pari a 9,3 milioni contro 6,1 milioni di Euro dei primi nove mesi del 2021 ed escludendo il contributo del fondo di compensazione dei danni Covid per 21,1 milioni di Euro, i ricavi del periodo in esame evidenziano comunque una crescita significativa (123,7%) passando da 32,4 milioni di Euro del 2021 a 72,6 milioni dei primi nove mesi del 2022.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Ricavi per servizi aeronautici	40.347	19.197	21.150
Ricavi per servizi non aeronautici	31.506	12.686	18.820
Ricavi per servizi di costruzione	9.296	6.056	3.240
Altri ricavi e proventi della gestione	21.892	571	21.321
TOTALE RICAVI	103.041	38.510	64.531

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 i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	33.753	15.596	18.157
Parcheggi	11.909	4.476	7.433
Ricavi per servizi di costruzione	9.296	6.056	3.240
Altri	31.215	5.179	26.036
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	86.173	31.307	54.866

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

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Diritti aeroportuali	33.753	15.596	18.157
Parcheggi	11.909	4.476	7.433
Ricavi per servizi di costruzione	9.296	6.056	3.240
Altro	31.215	5.179	26.036
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM IFRS 15	86.173	31.307	54.866
Subconcessioni locali commerciali e non	16.809	7.160	9.649
TOTALE RICAVI DA REVENUE STREAM NO IFRS 15	16.809	7.160	9.649
Ricavi NO IFRS 15	59	43	16
TOTALE RICAVI	103.041	38.510	64.531

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i due periodi di confronto, categoria che presenta una crescita del 110% a fronte di una crescita del traffico del 158%. L'incidenza del diverso mix di traffico con significativo aumento della componente *low cost* ha inciso mitigando la variazione positiva di questa categoria di ricavi.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	531	368	163
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	665	430	235
Ricavi da diritti aeroportuali	50.050	22.319	27.731
Ricavi da corrispettivo PRM	4.364	1.686	2.678
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(20.762)	(8.446)	(12.316)
Servizi di handling	2.055	1.531	524
Altri ricavi aeronautici	3.444	1.309	2.135
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	40.347	19.197	21.150

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Diritti di imbarco passeggeri	22.310	9.319	12.991
Diritti di approdo, decollo e sosta	17.213	8.650	8.563
Diritti per sicurezza passeggeri	7.121	3.041	4.080
Diritti per controllo bagagli stiva	2.780	1.124	1.656
Diritti di imbarco e sbarco merci	628	560	68
Riduzione diritti a Fondo Svalutazione Crediti/Altro	(2)	(375)	373
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	50.050	22.319	27.731

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i periodi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

La forte crescita (+148%) è dovuta al forte aumento del traffico passeggeri con conseguente andamento dei ricavi da servizi direttamente collegati al traffico.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Subconcessione locali e aree	15.420	6.072	9.348
Parcheggi	11.909	4.476	7.433
Altri ricavi commerciali	4.177	2.138	2.039
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	31.506	12.686	18.820

Di seguito il dettaglio della voce “altri ricavi commerciali”:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Marconi Business Lounge	1.532	318	1.214
Pubblicità	811	742	69
Ricavi commerciali diversi	1.834	1.078	756
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	4.177	2.138	2.039

Infine, anche la voce “ricavi commerciali diversi” presenta una crescita rilevante principalmente per la ripresa dei servizi collegati all’operatività quali il servizio di accessi viari al terminal e la manutenzione ed il noleggio dei mezzi operativi.

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

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

Tali ricavi sono pari a 9,3 milioni di Euro contro 6,1 milioni di Euro al 30 settembre 2021 per gli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione per i dettagli dei quali si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	466	463	3
Contributi conto esercizio e conto impianti	289	108	181
Contributo fondo di compensazione danni Covid-19 Legge Bilancio 2021	21.137	0	21.137
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	21.892	571	21.321

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. Alla luce dell’approvazione delle istanze di accesso al fondo e dell’incasso del contributo, entrambe intercorse nel primo semestre 2022, risultano essere rispettate le condizioni previste dal paragrafo 7 del principio contabile IAS 20 necessarie per l’iscrizione del contributo e quindi quest’ultimo è stato iscritto tra gli altri ricavi e proventi nel bilancio infrannuale in esame. Ai sensi del paragrafo 20 dello IAS 20, Il contributo è interamente di competenza del periodo in esame in quanto rappresenta una compensazione per costi e perdite sostenute in esercizi precedenti e non è correlato a costi futuri. Ai sensi del paragrafo 29 dello IAS 20, infine, assunto che, come sopra evidenziato, nel caso in oggetto, non vi è una correlazione temporale tra costi e perdite sostenute (contabilizzate nell’esercizio 2020) ed il relativo contributo, il contributo è stato iscritto nella voce “altri ricavi e proventi”.

Si specifica infine che tale contributo, ai sensi dello IAS 34 paragrafo B14, identifica una categoria differente di reddito alla quale deve essere applicata un proprio specifico tax rate al fine della stima dell'onere fiscale, effettuata ai sensi dello stesso IAS 34. Nel caso specifico il tax rate è pari a zero in quanto il contributo non concorre alla formazione della base imponibile dell'IRES e dell'IRAP ai sensi dell'art. 10-bis del d.l. n. 137/2020.

COSTI

Nei primi nove mesi del 2022 i costi evidenziano una crescita del 44% passando da 39 milioni a 56,3 milioni di Euro. Se si isola la voce “costi per servizi di costruzione” – in aumento per i maggiori investimenti in diritti di concessione – la crescita dei costi operativi complessivi, passati da 33,3 a 47,4 milioni di Euro, è del 43%.

20. Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Beni e materiali di consumo	648	389	259
Materiali di manutenzione	119	78	41
Carburanti e gasolio	2.351	699	1.652
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	3.118	1.166	1.952

Questa categoria di costi evidenzia una crescita 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 nove mesi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Spese di manutenzione	3.557	3.094	463
Utenze	2.849	1.340	1.509
Pulizie e servizi assimilati	1.684	1.240	444
Prestazioni di terzi	4.057	3.178	879
Servizi MBL	279	65	214
Pubblicità, promozione e sviluppo	508	271	237
Assicurazioni	802	728	74
Prestazioni professionali e consulenze	1.192	828	364
Compensi e rimborsi organi statutari	470	439	31
Altri costi per servizi	347	95	252
TOTALE COSTI PER SERVIZI	15.745	11.278	4.467

La crescita maggiore è evidenziata dai costi per le utenze per i noti aumenti tariffari e dai costi per prestazioni di terzi (si veda dettaglio nella tabella alla fine di questa sezione) per l'aumento del traffico e dell'operatività che è alla base dei maggiori costi per servizi quali l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (servizio PRM) ed i servizi di sicurezza.

Di seguito un dettaglio delle spese di manutenzione:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Spese di manutenzione beni di proprietà	827	689	138
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	2.329	2.263	66
Spese di manutenzione beni di terzi	401	142	259
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	3.557	3.094	463

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Sgombero neve	277	235	42
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	275	28	247
Servizio assistenza PRM	644	359	285
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	210	182	28
Servizio di sicurezza	1.534	1.150	384
Altre prestazioni di terzi	1.117	1.224	(107)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	4.057	3.178	879

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 nove mesi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Canoni di concessione	4.821	1.754	3.067
Canoni di noleggio	170	132	38
Affitti passivi	108	0	108
Canoni elaborazione dati	1.134	1.133	1
Altri costi per godimento beni di terzi	7	5	2
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	6.240	3.024	3.216

La crescita di questa categoria di costi è dovuta al canone di concessione aeroportuale per i maggiori volumi di traffico in base ai quali è calcolato.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021 per i quali non si rilevano variazioni significative.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Oneri tributari	1.000	870	130
Contributo servizio antincendio	1.047	1.010	37
Minusvalenze patrimoniali	3	1	2
Altri oneri e spese di gestione	256	409	(153)
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.306	2.290	16

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Salari e stipendi	13.853	10.426	3.427
Oneri sociali	3.955	3.171	784
Trattamento fine rapporto	1.060	917	143
Trattamento di quiescenza e simili	145	144	1
Altri costi del personale	1.034	861	173
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	20.047	15.519	4.528

La crescita del costo del personale è dovuta da un lato alla crescita, seppure non rilevante, dell'organico (+11 risorse medie nei primi nove mesi del 2022 rispetto al 2021; +17 risorse al 30 settembre 2022 rispetto al 30 settembre 2021) e dall'altro al progressivo azzeramento del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni conseguente alla ripresa del traffico. A questi effetti si aggiungono maggiori costi per il servizio mensa e per la stima della componente variabile della retribuzione. Di segno contrario, i costi per incentivi all'esodo non presenti nel periodo in esame contrariamente alla loro incidenza nel medesimo periodo del 2021.

La voce “altri costi del personale” è dettagliata nella tabella seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Mensa dipendenti	385	261	124
Spese per aggiornamento e formazione del personale	133	66	67
Spese missioni dipendenti	60	13	47
Spese varie per il personale	333	468	(135)
Altri accantonamenti del personale	123	53	70
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.034	861	173

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

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	388	379	9
Operai	87	84	3
TOTALE PERSONALE	483	472	11

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

<i>Organico (n. risorse)</i>	<i>al 30.09.2022</i>	<i>al 30.09.2021</i>	<i>Variazione</i>
Dirigenti	8	9	(1)
Impiegati	408	387	21
Operai	88	91	(3)
TOTALE PERSONALE	504	487	17

21. Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i periodi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2022</i>	<i>per i nove mesi chiusi al 30.09.2021</i>	<i>Variazione</i>
Ammortamento Diritti di concessione	5.573	5.443	130
Ammortamento altre attività immateriali	324	653	(329)
Ammortamento attività materiali	1.541	1.671	(130)
TOTALE AMMORTAMENTI	7.438	7.767	(329)

La voce Ammortamenti è coerente con l'avanzamento del piano ammortamenti per effetto della progressiva entrata in funzione degli investimenti nel corso delle ultime dodici mensilità (rif. Capitolo Investimenti della Relazione sulla Gestione e nota 1 e 2).

Gli ammortamenti delle attività materiali includono 394 mila di Euro di ammortamento dei diritti d'uso di beni in leasing ai sensi dell'IFRS 16.

Nella categoria in esame al 30 settembre 2022 non sono presenti importi a titolo di svalutazione delle immobilizzazioni.

22. Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i nove mesi chiusi al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Accantonamento rischi su crediti	745	621	124
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.584	330	1.254
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	224	78	146
TOTALE ACCANTONAMENTI	2.553	1.029	1.524

Questa categoria di costi evidenzia una crescita dovuta al maggior accantonamento al fondo rinnovo delle infrastrutture aeroportuali che rappresenta la quota di competenza del periodo per le spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture aeroportuali da restituire ad Enac al termine della concessione in stato di efficienza e piena operatività. Nel 2021 il minor accantonamento era conseguente alla revisione del piano decennale degli interventi di ripristino e sostituzione con slittamento temporale di alcuni importanti lavori air side. La medesima revisione effettuata nel periodo in esame 2022 ha comportato un accantonamento di quasi 1,6 milioni di Euro per tener conto della nuova programmazione.

23. Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Proventi da titoli	13	16	(3)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	11	0	11
Proventi da attualizzazione fondi	1.287	42	1.245
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	1.311	58	1.253
Interessi passivi e oneri bancari	(537)	(565)	28
Oneri da attualizzazione fondi	(30)	(21)	(9)
Interessi passivi da attualizzazione passività per leasing	(9)	0	(9)
Altri oneri finanziari	(389)	(160)	(229)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(965)	(746)	(219)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	346	(688)	1.034

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 0,3 milioni di Euro in miglioramento rispetto al saldo negativo di 0,7 milioni del 2021 per effetto principalmente della forte crescita dei tassi di attualizzazione dei fondi. La voce “altri oneri finanziari” è composta principalmente dai costi della garanzia Sace dei finanziamenti accesi nel 2020 dalla Capogruppo.

24. Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte sul risultato economico al 30 settembre 2022 e 2021.

<i>in migliaia di euro</i>	per i nove mesi chiusi al 30.09.2022	per i nove mesi chiusi al 30.09.2021	Variazione
Imposte correnti, differite e anticipate	4.490	(2.458)	6.948
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	4.490	(2.458)	6.948
% imposte sul risultato ante imposte	12%	n.s.	n.s.

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo per il triennio 2021-2023 dell'opzione per la tassazione di Gruppo.

La stima del carico fiscale IRES al 30 settembre 2022 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata, corrispondente all'IRES del 24% del reddito realizzato al netto dell'utilizzo delle perdite fiscali IRES e dell'ACE registrate nel 2020 e 2021.

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.

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

Rapporti con società controllate

I rapporti commerciali tra la Capogruppo e la controllata Tag Bologna Srl, dal lato attivo, riguardano prevalentemente, la fornitura di alcuni servizi operativi (manutenzione mezzi e servizi di sicurezza), 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 88 mila Euro (contro 115 mila Euro del periodo di confronto 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. Nel complesso i costi al 30 settembre 2022 verso TAG ammontano a 343 mila Euro contro 268 mila Euro al 30 settembre 2021.

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 1,8 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 275 mila Euro contro 247 mila Euro al 30 settembre 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 oltre al co-obbligo di Adb nelle fidejussioni di 6,1 milioni di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane tra cui quella di 5,8 milioni di Euro emessa da Unipol Sai su richiesta della controllata FFM per il contenzioso doganale in cui è coinvolta e per il quale si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Rapporti con altre parti correlate

Nel periodo in esame il Gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali con società controllate dal socio della Capogruppo Atlantia Spa così sintetizzabili:

- 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 128 mila Euro contro 50 mila del 2021 e ha debiti per 51 mila Euro (39 mila Euro al 30 settembre 2021);
- Infoblu Spa: in forza del contratto di fornitura di servizi di info viabilità multimediali la Capogruppo ha sostenuto costi per 7 mila Euro, invariati rispetto al medesimo periodo 2021 e ha debiti per 2 mila Euro contro 9 mila Euro del 2021.

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 PERIODO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Enrico Postacchini)

Bologna, 14 novembre 2022

Allegato 1

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

Resoconto Intermedio di Gestione al 30 Settembre 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